

CAhiers de la MÉTROPOLE BORDELAISE

#17 | MAI 2020

Les rythmes de la ville



Les rythmes de la ville



© Antoine de Lassée.



Bordeaux pendant la période de confinement liée au Covid-19, avril 2020.



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, Valérie Diaz,
 Nathanaël Fournier, Patrice Godier,
 Françoise Le Lay, Thierry Oblet,
 Gilles Pinson, Guillaume Pouyanne,
 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

Diffusion
 Estelle Fromy • 05 57 10 58 67
diffusion2@mail.lefestin.net
 Anabelle Vischi • 05 57 10 58 67
diffusion@mail.lefestin.net

Abonnements
 Julie Brochard • 05 57 10 58 60
julie.brochard@mail.lefestin.net

Impression
 Imprimerie Laplante (Mérignac)

Dépôt légal : mai 2020
 ISBN : 978-2-36062-265-8
 ISSN : 2260-9075



10-32-3010 / Certifié PEFC /

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

édito

Restez à distance, mais n'allez pas trop loin ! La pandémie du coronavirus rapproche le médecin de l'urbaniste. L'un et l'autre se soucient des distances entre les hommes, le médecin pour craindre les contagions et la propagation, l'urbaniste pour permettre les bons compromis individuels et collectifs entre les deux dispositifs d'interaction spatiale que sont la proximité et la mobilité.

Plus d'un mètre, moins d'un kilomètre. L'ambition sanitaire du sans contact transforme les règles des interactions sociales dans l'espace public et reconfigure les connexions territoriales au sein des systèmes nationaux et internationaux. Ces dérogations d'un moment aux lois de la proxémie et de la mondialisation suscitent moult commentaires sur l'après, pour un monde pourtant plus incertain que jamais. Il est en revanche sûr que ces temps suspendus du confinement favorisent des apprentissages.

Une vie « au ralenti » s'organise. Au ralenti car nous nous déplaçons moins et moins vite, certainement. Au ralenti car nos programmes d'activité sont moins variés, sans doute. Moins remplis peut-être, moins denses. Cette perte d'intensité d'une quotidienneté en partie sédentarisée s'accompagne d'une faible fréquentation de l'espace public. Que nous apprennent les pulsations urbaines ? Le pouls de la ville bat-il à l'unisson de celui de la vie économique et sociale ? À quel point s'affaiblit-il quand nous ne sommes plus en mesure de nous retrouver, de nous agglomérer ?

Ces interrogations, a priori plus théoriques que pratiques, trouvent une résonance concrète quand la distanciation physique se fait geste barrière. Car si l'on veut ne pas être à touche-touche dans une rame de tramway, sur un trottoir, à l'intérieur d'un hypermarché, dans une salle de réunion, au cinéma, il faut bien penser des intensités d'usage, passer du mètre au mètre carré pour mesurer des densités d'occupation, des niveaux de fréquentation rapportés à des surfaces.

L'on peut parfois jouer sur l'espace utilisable : élargir, provisoirement ou pas, l'emprise du domaine piéton ; transformer une salle de réunion en bureau partagé ; sanctuariser des cheminements. Mais la 3^e dimension de l'espace, le temps, doit également être mobilisée. Ajustement des plages horaires d'ouverture des équipements et commerces ; moments spécifiques pour les personnes à risque ; alternance d'usage de locaux de travail... La gestion des flux dans la ville découvre les rythmes de la vie.

Jean-Marc Offner



© Luc Gwiazdzinski.



DÉBATS

GRAND ENTRETIEN

Jacques Donzelot | Gilles Pinson

CONTROVERSE

Voulez-vous coucher chez moi ce soir ?

| Guillaume Pouyane

IMPERTINENCE

Les cris fâcheux | Thierry Oblet

BRUITS DE LA VILLE

ÉPHÉMÈRE

4

Photographie | Hélène Dumora

13

SENS DE L'ÉVÉNEMENT

8

Sous vos applaudissements

| Élodie Maury

14

ESPACES PUBLICS

11

Les sols dans tous leurs états

| Louise Baixe | Dimitri Boutleux

15

VOISINAGE

Le château en ruine, le maire et la start-up

| Antonio Gonzalez Alvarez

18

INNOVATION

Quand la nature nous rafraîchit | Bob Clément

20

DOSSIER Les rythmes de la ville

coordonné par Luc Gwiazdzinski et Françoise Le Lay

Il est temps Luc Gwiazdzinski	29	Photographie Antoine de Lassée	50
Mobilités et rythmes urbains Entretien avec Vincent Kaufmann Françoise Le Lay	34	Qu'est-ce que le rythme aujourd'hui ? Pascal Michon	51
Quand les enfants rythment le temps des grands... et inversement ! Thierry Paquot	37	De la nécessaire articulation des temporalités et des spatialités Alain Guez	54
Les « soutiers » désynchronisés de la métropole Isabella Domingie Francesca Ru Maguelone Schnetzler	41	Le temps du dimanche Nathalie Lemarchand Sandra Mallet	56
Événements, attention et attentes Dominique Boullier	44	Pour l'ennui Véronique Nahoum-Grappe	59
Quand la ville joue tutti Laurie Magimel	47	Quelques mots du temps et des rythmes	63

ACTEURS

IDENTITÉS MÉTROPOLITAINES

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

MÉMOIRE

Les diversités, la mémoire oubliée d'une expérimentation Patrice Godier	22
--	----

TRANCHE DE VIE

Où sont passées les nuits homosexuelles de Bordeaux ? Nathanaël Fournier	24
---	----

FABRIQUE URBAINE

Les opérations d'intérêt métropolitain Mélina Gaboreau	27
--	----

DÉCRYPTAGES

REPRÉSENTATION

Cassini, une carte toujours d'actualité François Cougoule	64
---	----

RECHERCHE

Prix de l'immobilier et risque inondation Sandrine Vaucelle	67
---	----

MÉTHODE

Faire projet en résidence Jean-Christophe Chadanson	70
---	----

CHIFFRAGE

Bordeaux, 1^{re} ou 20^e, à quel rang se vouer ? Thomas Bohlay Thibaut Lurcin	72
---	----

LEXIQUE

Friche Nathanaël Fournier	73
------------------------------------	----

ACTUALITÉ DU DROIT

Communautés de communes et mobilités Le bon virage ? Michaël David	74
---	----

KIOSQUE

75

Jacques Donzelot

GILLES PINSON

Vos premiers travaux portaient sur la genèse de l'intervention de l'État sur le social¹ et la famille². Comment en êtes-vous venu à travailler sur la ville ?

Comment suis-je passé du métier d'historien du social à celui de sociologue de l'urbain ? De façon assez logique en fait. Au début des années 1980, j'avais fait une généalogie de l'État social qui se terminait par la mise en évidence des deux lignes de transformation qui le travaillaient à la fin des années 1960. Il y avait d'abord une exigence, venue d'en bas, pour plus d'autonomie pour les individus (l'effet mai 1968 en somme). Il y avait par ailleurs un appel, venant d'en haut et exprimé notamment par des penseurs réformistes comme Michel Crozier, à une plus grande responsabilisation de ces mêmes individus qui ne devaient plus tout attendre de l'État. Pour moi, seule la mise en place d'un « État animateur » permettait de concilier ces deux lignes de transformation. Cette forme d'État ne s'occuperait pas tant de « faire du social » pour pacifier la société, au risque d'augmenter la dépendance en même temps que l'hostilité à son égard. Il s'emploierait davantage à « mobiliser la société » en combinant cette double exigence d'autonomie et d'implication dans les enjeux collectifs exprimée par les individus. « Un État animateur : c'est exactement cela

que l'on cherche à créer ! Venez nous aider », me déclare alors l'un des fondateurs de la Politique de la Ville en ce début des années 1980. C'est ainsi que je me suis engagé dans l'évaluation de cette toute nouvelle politique pour voir si elle était le terrain de cette transformation de l'État social.

Vous avez ensuite beaucoup travaillé sur la Politique de la Ville. Vous en avez fait un laboratoire de la métamorphose des politiques publiques et des relations entre État et société. Aujourd'hui, auriez-vous le même diagnostic ?

À ses débuts, la Politique de la Ville apparaissait avant tout comme le moyen de corriger les défaillances des politiques sociales dans les banlieues. Elle portait une critique implicite du

les enseignants, les responsables de la sécurité, les organismes de formation. En s'impliquant ainsi dans les services, les habitants en obtenaient davantage de ressources et gagnaient en autonomie.

Depuis une vingtaine d'années, la vision de la question des banlieues a changé. Elle n'apparaît plus comme une nouvelle manifestation de la question sociale entendue comme l'ensemble des problèmes (d'habitat, d'emploi, de sécurité, de formation, etc.) apparus en ville avec l'industrialisation. La ville est plutôt devenue la manifestation même des problèmes de la société, à raison de l'évolution de l'urbanisation depuis cinquante ans, c'est-à-dire de cette logique de séparation qui en affecte les composantes. Le « séparatisme » des banlieues contre lequel

cette Politique de la Ville a été appelée récemment à lutter, désigne un phénomène à la fois subi (le confinement des migrants dans les cités sociales) et volontaire (à travers le recours accru des habitants à l'Islam pour « faire société » entre eux).

« La ville est plutôt devenue la manifestation même des problèmes de la société, à raison de l'évolution de l'urbanisation depuis cinquante ans, c'est-à-dire de cette logique de séparation qui en affecte les composantes. »

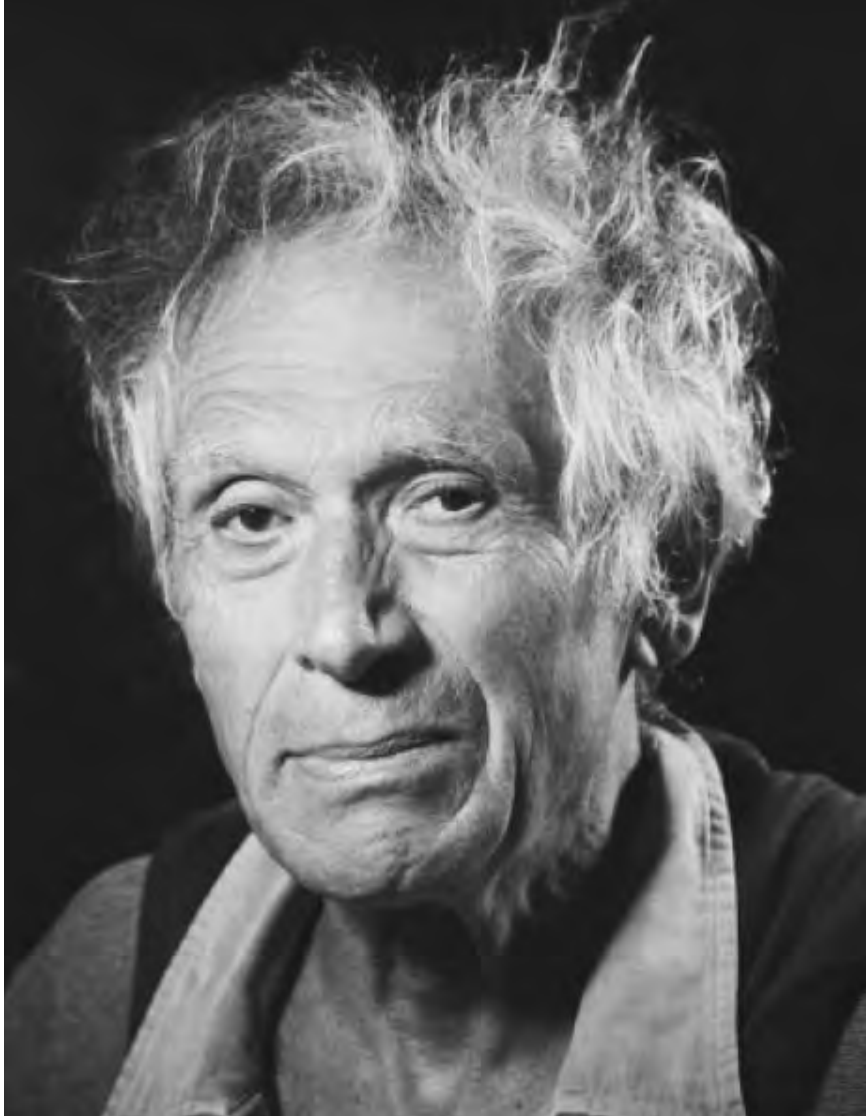
caractère trop bureaucratique de l'État social, de sa coupure avec une partie au moins de ses destinataires. D'où la mise en œuvre d'une politique destinée à combler cet écart en augmentant les moyens des habitants par la vie associative, par la prise que celle-ci, en lien avec les élus locaux, pouvait leur procurer sur les bailleurs,

Comment jugez-vous la manière dont la tentative de relance de cette politique par Jean-Louis Borloo a été « enterrée » par Emmanuel Macron ?

Le plan Borloo reprenait l'ensemble des initiatives, de droite et de gauche, prises tout au long de l'histoire de la Politique de la Ville. Parmi les initia-

1 | *L'invention du social*, Seuil, 1984.

2 | *La police des familles*, Éditions de Minuit, 1977.



© Bruno Lévy, *Le Moniteur*.

Jacques Donzelot s'est d'abord fait connaître par des ouvrages marquants retraçant la genèse de l'État social. À partir des années 1990, il s'intéresse de plus en plus à la Politique de la Ville dans laquelle il voit la préfiguration d'un « État animateur », moins en surplomb et davantage en appui des aspirations à l'émancipation individuelle et à l'action collective. Il en a tiré un livre éponyme coécrit avec Philippe Estèbe et paru aux éditions Esprit en 1994. Plus récemment, il s'est intéressé à la manière dont les tentations du séparatisme travaillent le tissu social et urbain. Ses réflexions, consignées dans un article intitulé « La ville à trois vitesses » et paru dans la revue *Esprit* en 2004, ont depuis largement été reprises. Pour *CaMBo*, il revient sur son itinéraire et les tribulations de la question sociale et de la question urbaine.



tives « de droite », on peut nommer les mesures visant à faire entrer la ville dans les cités et à en faire sortir les individus méritants : la rénovation urbaine et les internats d'excellence (à quoi il ajoute les cités éducatives). Et parmi celles « de gauche », on a le financement de la vie associative transitant par les élus et fortement dénoncé comme alimentant un clientélisme électoral.

Pourquoi ce plan n'a-t-il pas été repris par Macron ? Il n'y a pas d'explication officielle. Mais on peut imaginer que la reprise « naïve » des vieilles recettes pouvait sembler peu pertinente dans un contexte marqué par les craintes associées à la montée de l'islamisme et à l'antisémitisme peu après l'attentat contre *Charlie Hebdo* et l'Hyper Cacher. Le problème est devenu : comment venir en aide aux populations

des quartiers sensibles tout en luttant contre la tendance au repli religieux et sans non plus prendre le risque de paraître refuser la religion musulmane en tant que telle ?

Cet ensemble de difficultés explique sans doute le refus d'un plan conçu comme si rien ne s'était passé, la volonté de prendre des mesures d'une utilité évidente en termes d'intégration comme celles sur le dédoublement des classes préparatoires dans les ZEP, la reprise de la rénovation urbaine, mais aussi le souci de montrer une volonté d'agir contre le « séparatisme », manière de dire la volonté de lutter contre le repli islamique sans paraître dénoncer la religion musulmane en utilisant le mot « communautarisme » qui lui est associé par beaucoup d'acteurs politiques.

En 2004, vous avez écrit un texte, « La ville à trois vitesses », qui a eu un fort retentissement. Que disait-il et le diagnostic vaut-il toujours selon vous ?

Cet article visait justement à mettre en évidence le changement de nature de la question urbaine. On n'est plus au temps où celle-ci résultait du mouvement résidentiel conduisant la population de la campagne à la ville avec les effets d'entassement que cela produisait. Face à cet exode, deux réponses avaient été données dans les années 1960 : d'une part, l'aménagement du territoire pour diversifier les pôles d'attraction avec l'invention des métropoles dites « d'équilibre » et, d'autre part, l'urbanisme fonctionnel avec la séparation dans la ville des espaces voués à l'habitat, à la production, aux commerces et aux loisirs, et

enfin ceux du transport. Tout cela avait pour but de pacifier la vie sociale dans la ville par la réduction des risques de confrontation.

La nouvelle question urbaine résulte de la dissociation des habitants urbains en fonction de trois mouvements résidentiels. Le mouvement historique menant de la campagne à la ville s'est trouvé remplacé par celui des migrants venant de pays lointains. Ils ont été de plus en plus logés dans les grands ensembles d'habitat social dont les classes moyennes se sont « évadées » selon la formule des années 1970. Ces cités sont devenues l'espace dit « de relégation ». En même temps, on voit un nombre croissant de membres des classes moyennes et populaires quitter les villes pour s'installer dans leur périphérie plus ou moins lointaine afin d'y disposer d'une résidence individuelle et de pouvoir jouir des « aménités campagnardes ». C'est l'espace de la « périurbanisation » : un quart des Français selon l'Insee en 2018. Le troisième mouvement résidentiel est celui qui conduit de la ville à la ville, en l'occurrence des villes petites et moyennes vers les plus grandes afin d'y disposer des meilleures opportunités en matière de formation par les universités, d'accès à des emplois très qualifiés mais aussi aux meilleures possibilités de mobilité tant spatiale que professionnelle à raison des grandes gares et aéroports qui s'y trouvent. Soit l'espace de la « gentrification » qui accroît la concentration de la population très qualifiée dans les quartiers péri-centraux des métropoles.

La séparation entre ces trois espaces concerne le mode d'habitat, le mode de mobilité, le niveau de formation. Elle est toujours actuelle et sans doute de manière plus sensible qu'au moment de la parution de ce papier. Elle affecte même le logiciel politique de manière de plus en plus aiguë. Une partie au moins du périurbain est devenue le territoire du populisme avec la montée du vote Le Pen dans les couronnes périurbaines éloignées (surtout celles situées à plus de 50 km des grands centres). Ces grands centres eux-mêmes sont devenus le symbole de l'élitisme, d'une forme de suffrage mêlant droite et gauche en symétrie inversée du vote populiste. Quant aux habitants des cités sociales, ils ne rentrent pas dans ce combat entre populistes et élitistes. Pour les élites, les cités sociales deviennent le lieu où il faut combattre le séparatisme de ses habitants tandis que les populistes dénoncent l'aide sociale dont ils bénéficieraient abusivement.

On a parfois l'impression que l'opposition entre les métropoles et le reste du pays a remplacé celle opposant centre-ville et « banlieues » dans les analyses des fractures territoriales. Qu'en pensez-vous ?

Oui, on peut avoir cette impression... Même s'il faut bien voir que cette « nouvelle » opposition procède de la même analyse d'une montée de la logique de séparation pour décrire la nouvelle question urbaine. Outre « la ville à trois vitesses », cette logique est décrite, la même année, par Éric

Maurin¹ et surtout par le géographe Christophe Guilluy dans son *Atlas des nouvelles fractures sociales*².

J'ai connu Guilluy au moment de la publication et l'ai entendu exprimer sa lassitude de l'intérêt excessif accordé aux migrants des cités. Selon lui, les vraies victimes, dont ses propres parents, c'étaient ces petites classes moyennes qui, dans la foulée de l'espoir produit par les Trente Glorieuses, avaient pris le large pour acquérir une propriété individuelle et éviter la proximité avec les migrants dans les cités et l'imposition latente de leur culture. Or, ces petites classes moyennes se sont vite trouvées « oubliées et précarisées ». Oubliées à raison de leur éloignement et de l'acuité des problèmes des migrants qui focalisaient l'attention publique. Précarisées par le coût de leurs transports et les aléas liés à leurs emplois peu qualifiés. De sorte qu'elles seraient devenues les victimes d'une société qui s'ouvre sur le monde en oubliant ceux qui sont ancrés dans son territoire. Au fur et à mesure de la montée du populisme, Guilluy a durci cette analyse dans le sens d'une revalorisation du village comme lieu de la commune d'appartenance contre la métropole, espace apatride.

À l'opposé de Guilluy, on trouve un autre géographe, Jacques Lévy, qui a entrepris, lui, de faire l'éloge de l'espace métropolitain, sanctuaire de l'urbanité, lieu de la rencontre, de l'échange, de la mixité. Selon lui, plus

1 | É. Maurin, *Le ghetto français. Enquête sur le séparatisme social*, Seuil, 2004.

2 | C. Guilluy, C. Noyé, D. Ragu, *Atlas des nouvelles fractures sociales en France*, Autrement, 2004.

on s'en éloigne, plus diminue « le gradient d'urbanité » au bénéfice de « l'entre-soi » anti-urbain des habitants des territoires périphériques. Et il n'y aurait nulle injustice sociale entre ces deux espaces puisque l'État redistribue au bénéfice des territoires périphériques les richesses produites dans les métropoles.

L'opposition entre métropoles et France périphérique passe donc bien au premier plan à raison du manichéisme qu'elle autorise dans les débats. Pour un temps du moins. Car il est facile de voir comment la question des banlieues revient avec la thématique du séparatisme. On pourrait reformuler le triptyque de la ville à trois vitesses en s'inspirant de l'anglais David Goodhart¹ qui oppose, comme Guilly, les « anywhere », c'est-à-dire la classe mondialisée qui vit n'importe où aux « somewhere », autrement dit ceux qui vivent quelque part et s'identifient donc au territoire. Il suffit d'y ajouter une troisième catégorie : « elsewhere » (ceux qui viennent de quelque part... et le donnent à voir). Et l'on aurait ainsi un principe de description de la société fondé sur les rapports différenciés que chacune de ces composantes entretient avec le territoire.

« À présent, la question urbaine fait ressortir la séparation entre des lieux marqués chacun par des modes de vie, des formes et des coûts de déplacement, des niveaux de compétence très différents, très inégaux. Il en résulte le sentiment qu'existent des barrières invisibles et une forme d'injustice qui entretiennent un ressentiment à la mesure de cet éloignement. »

Pour certains, l'urbain est partout, et donc nulle part. Dans un monde dont on dit qu'il est entièrement urbanisé, la sociologie urbaine a-t-elle encore sa place ?

Il me semble que l'enjeu n'est pas tant de faire la sociologie de l'urbain que de décrire la société à partir de l'urbain, à partir des figures de celle-ci qu'il donne à voir, à travers les formes très distinctes prises par l'urbanisation de la société. C'est autour des problèmes qu'elle a à résoudre pour exister, pour être en bon état de marche que l'on comprend une société. Et la question urbaine actuelle, celle de la logique de séparation entre différents types urbains, associant leurs habitants respectifs dans des modes de vie bien distincts et ayant tendance à se fermer les uns aux autres, paraît aussi névralgique que la question sociale a pu l'être au XIX^e siècle.

La question sociale découlait alors de la contradiction entre la souveraineté politique proclamée des individus et leur dépendance envers les possédants dans les échanges civils en matière d'emploi, de logement, de services de toutes sortes. Les conflits sociaux marquant la société et menaçant ses fondements s'expliquaient par cet écart entre le droit civil et la citoyenneté politique régissant les rapports. Et c'est précisément l'instauration d'une citoyen-

neté sociale qui a permis progressivement de « faire société » d'une manière efficace en Occident.

À présent, la question urbaine fait ressortir la séparation entre des lieux marqués chacun par des modes de vie, des formes et des coûts de déplacement, des niveaux de compétence très différents, très inégaux. Il en résulte le sentiment qu'existent des barrières invisibles et une forme d'injustice qui entretiennent un ressentiment à la mesure de cet éloignement. Pour équilibrer les relations entre les habitants de ces espaces, il faut accorder les mouvements qui les produisent, faire en sorte qu'ils se développent selon une logique permettant le passage de l'un à l'autre et construire à cette fin des instruments d'accès. C'est ce que j'appelle garantir la « citoyenneté urbaine », faire en sorte que les variations dans l'expérience des espaces urbains ne débouchent pas sur une perte pour certains des avantages fondamentaux associés à l'urbanité. —

1 | D. Goodhart, *The road to somewhere : The populist revolt and the future of politics*, Oxford University Press, 2017.

Voulez-vous coucher chez moi ce soir ?

Airbnb et la déstabilisation des marchés immobiliers métropolitains

GUILLAUME POUYANNE

« Cap Pis Turistic »

Le panneau s'affiche comme un défi, accroché à la balustrade d'un balcon du Barrio Gótico : « Cap Pis Turistic » – pas d'appartement touristique. Les Barcelonais ont été en pointe dans le bras de fer qui oppose les villes au géant de la location temporaire, l'Américain Airbnb. De Venise à Amsterdam, de Londres à Lisbonne, et même à San Francisco, où siège la multinationale, les habitants des villes les plus touristiques manifestent contre « l'invasion » : « Pas d'Airbnb dans mon quartier », peut-on lire sur une banderole à Montréal en 2019 ; « Airbnb supporters, go home » à Athènes ; « Tourist flats displace families » à Barcelone.

À Bordeaux non plus, Airbnb n'est pas vu du meilleur œil. En juillet 2016, *Capital* choisit la métaphore guerrière : « Après Paris, les locations envahissent Bordeaux (...). Depuis deux ans, la capitale girondine est prise d'assaut par les locations saisonnières via Airbnb. » Au début, la bataille semble mal engagée : en avril 2017, *Aqui.fr* évoque la « forte nocivité sociale » du site de location. C'est le moment où le nombre de logements proposés par la plateforme de location saisonnière explose¹ : de moins de 4 000 logements en octobre 2016 à presque 10 000 en mars 2018, soit une augmentation de

125 % sur un an et demi². Depuis, un dispositif réglementaire a été mis en place pour réguler cette activité³ et le nombre de logements stagne à un peu plus de 10 000.

La liste des griefs adressés à Airbnb est longue et se confond souvent avec les inconvénients du « surtourisme », qu'il a contribué à faire émerger⁴. L'esprit « originel » d'Airbnb, plutôt sympathique au départ (des locations courtes en cas d'absence provisoire de la résidence principale), aurait peu à peu été subverti pour en faire une source de profit passant « sous les radars » de la réglementation. Il s'agit de faire ici un point sur les arguments avancés de part et d'autre, et surtout sur les éléments de connaissance dont nous disposons⁵.

Airbnb et l'inflation immobilière

Le principal argument avancé par les opposants est la « spéculation immobilière ». L'idée est assez simple : Airbnb assécherait le parc de logements proposés à la location traditionnelle ce qui, sur les marchés tendus⁶, implique deux conséquences. Sur un plan éco-

nomique, la hausse des loyers et des prix du logement. Sur un plan social, une proportion de plus en plus large de la population autochtone qui ne parvient pas à se loger dans sa ville : les étudiants surtout (et l'on pense à la situation particulièrement critique du logement étudiant à Bordeaux depuis 2017), mais aussi les classes populaires et une bonne partie des classes moyennes – un phénomène connu sous le nom de « gentrification ».

Pour comprendre pourquoi un nombre important de logements a été transféré du marché de la location classique à Airbnb, il suffit de comparer la rentabilité des deux solutions. Comme nous l'explique obligeamment le site *Bnb Lord*, le rendement sur Airbnb serait de 1,6 fois (Nice) à 3 fois (Lyon) supérieur à la location classique, Bordeaux enregistrant un alléchant x2,3⁷. Mais ces chiffres ne prennent pas en compte les réglementations « anti-Airbnb » qui visent justement à entamer cette rentabilité. Nous y reviendrons.

A priori, les indicateurs immobiliers bordelais sont convergents : l'UNIS faisait état d'une baisse de 21 % des appartements disponibles à la location classique entre 2017 et 2018, et la hausse des loyers et des prix du logement est un phénomène indéniable : +38 % entre 2013 et 2018 selon le baromètre LPI-SELoger. Toute la question est de savoir quelle est la responsabilité d'Airbnb dans cette hausse. La

1 | Toutes les données citées dans cet article proviennent de l'Observatoire Airbnb, mis en place par l'ex-élu d'opposition Matthieu Rouveyre : <http://observatoire-airbnb.fr/nouvelle-aquitaine/bordeaux>. Merci à lui pour cet effort citoyen.

2 | Il ne s'agit ici que de logements entiers (et non de chambres). En 2018, Bordeaux est devenue, après Paris, la deuxième ville de France la plus investie par Airbnb (en nombre de logements entiers par habitant).

3 | Le 1^{er} mars 2018. Nous détaillons plus loin les mesures prises à Bordeaux.

4 | Airbnb n'en est pas le seul responsable : les vols low-cost par exemple mettent les grandes villes d'Europe à notre portée pour quelques dizaines d'euros...

5 | L'auteur souhaite ici remercier l'excellent travail de documentation de Victor Lasfargues, sans qui cet article n'aurait pu voir le jour.

6 | Un marché immobilier est « tendu » lorsque la demande de logements est forte et/ou en augmentation rapide, par rapport à une offre relativement stable. Cette tension se traduit a priori par une augmentation des prix et des loyers.

7 | Chiffres donnés pour un taux d'occupation moyen du logement (généralement, un peu moins de 50 % du temps), ce qui laisse supposer une rentabilité plus élevée si le propriétaire optimise les durées de location.



réponse n'est pas simple, étant donné les multiples facteurs de variation de l'immobilier. Il suffit de penser que le décollage d'Airbnb à Bordeaux a correspondu à peu près à la mise en place de la LGV : comment, alors, démêler la hausse des prix due à l'un ou l'autre de ces deux événements ?

Il n'existe encore aucune étude sérieuse sur le sujet à Bordeaux, malgré la mise en place de l'Observatoire Airbnb par M. Rouveyre. Les études portant sur les villes états-uniennes concluent à un impact significatif mais de faible ampleur d'Airbnb sur les marchés immobiliers : à New York par exemple, une augmentation de 1,4 % des loyers entre 2015 et 2017 et de 3,5 % des prix suite à l'arrivée d'Airbnb dans la ville¹.

La seule étude d'ampleur en France a été réalisée par Julie Le Gallo et son équipe, sur un échantillon de 8 villes (sans Bordeaux). L'impact d'Airbnb sur les loyers serait neutre pour 5 villes

sur 8, et relativement faible pour les trois autres. Il n'y a qu'à Paris que l'effet serait plus marqué, surtout en raison de l'activité des professionnels multipropriétaires.

Nous manquons, de toute évidence, d'une étude du même genre pour Bordeaux. Pour l'instant, les arguments échangés se basent soit sur des *verbatim* (« on ne peut plus se loger à Bordeaux »), soit sur des corrélations un peu hasardeuses, car on ne connaît pas précisément la contribution d'Airbnb à la hausse des prix et des loyers.

Airbnb et la modification du peuplement urbain

De cet argument de la déstabilisation du marché immobilier, même s'il reste encore incertain, découle l'autre critique principale adressée à Airbnb : la modification du peuplement des villes,

combinaison de gentrification et de mise en tourisme².

La gentrification est l'éviction de certaines catégories de la population (étudiants, classes populaires, classes moyennes) de la ville, en raison de l'augmentation beaucoup plus rapide des prix et des loyers que celle des revenus. Mais cet argument est mal assuré en raison d'une double incertitude. D'abord, sur la réalité de la gentrification : il n'existe à ce jour aucune étude sérieuse permettant d'établir la réalité du phénomène à Bordeaux³. Ensuite, sur la responsabilité d'Airbnb dans la gentrification : on a désigné tour à tour la financiarisation de l'immobilier (cf. *CaMBo* #14), la LGV, les Parisiens... Mais répétons-le : rien ne permet aujourd'hui d'affirmer

2 | Sur ces sujets, la thèse de M. Piganiol en sciences géographiques devrait apporter d'ici peu des éléments de connaissance pertinents pour Bordeaux.

3 | L'étude réalisée par l'équipe d'économistes du GREThA sur la gentrification de l'agglomération bordelaise, menée dans le cadre du projet de recherche POPSU, devrait apporter prochainement un éclairage sur le sujet.

1 | Voir les travaux de David Wachsmuth et de Stephen Sheppard.

quelle est l'influence d'Airbnb sur les prix et les loyers et donc sur la gentrification.

La mise en tourisme est la subversion d'un lieu par l'activité touristique. Airbnb a, sans nul doute, permis une accélération de la fréquentation touristique des centres-villes, donnant une place toujours plus grande aux résidents temporaires au détriment, selon ses détracteurs, des habitants permanents. Sans compter la colère des hôteliers, marginalisés par un Airbnb qu'ils voient comme un concurrent déloyal¹. On touche là une problématique plus large, qui est celle de la place du tourisme dans l'économie d'une ville, ses avantages et ses inconvénients (cf. *CaMBo* #15). En ce qui concerne plus particulièrement Airbnb, certains soulignent qu'il a favorisé l'émergence de nouveaux services, comme les conciergeries et qu'il fournit des revenus d'appoint parfois non négligeables aux hôtes, qui sont ensuite réinjectés (au moins pour partie) dans l'économie locale. Là encore, ces assertions ne reposent que sur des conjectures et aucune étude n'est venue chiffrer précisément l'apport d'Airbnb à l'économie locale. Face aux mouvements de protestation des habitants des grandes villes touristiques, Airbnb organise la contre-attaque. On voit désormais des manifestations en faveur d'Airbnb comme ce *sitting* organisé à New York en 2016, appelant les habitants

à « accueillir le monde » (*greet the world*). Airbnb favorise aussi la création de clubs d'hôtes, les « *homesharing clubs* », qui fonctionnent comme des groupes de pression locaux (*advocacy groups*) et se présentent comme « une voix contre les puissants » (*sic*). Ils ont pour mission de s'opposer, par le lobbying essentiellement, à toute réglementation défavorable à leur activité de location temporaire².

La réglementation « anti-Airbnb »

La grogne a pris une telle ampleur contre Airbnb que les villes ont vite été conduites à réglementer son usage. À quelques différences près (plusieurs villes, comme Venise, pratiquent l'interdiction totale dans certains quartiers), ces règles consistent à diminuer la rentabilité espérée d'une location temporaire, en obligeant à un nombre maximal de nuitées par an (entre 90 et 120). Ce quota de nuitées à l'avantage de ne pas priver les hôtes qui sont dans « l'esprit originel » d'Airbnb de leur revenu d'appoint, tout en ramenant la rentabilité en dessous d'une location classique.

Au-delà des 120 jours, le logement change de destination et devient un meublé de tourisme. L'hôte est alors considéré comme un professionnel, soumis à un régime fiscal différent. Dans ce cas, la règle de la compensation s'applique : pour chaque location Airbnb, il est obligé de mettre sur le marché de la location classique un logement équivalent (même surface et même secteur). La règle de la compensation, en imposant un rapport de 1 pour 1 (un logement Airbnb pour un logement en location classique),

assure qu'il n'y aura pas de « déversement » du marché classique vers le marché de la location de courte durée et tend ainsi à stabiliser le montant des loyers.

Si cette réglementation, testée pour la première fois à Paris, semble bien calibrée pour empêcher l'assèchement de la location traditionnelle tout en permettant la constitution de revenus d'appoint pour les hôtes fidèles à l'esprit d'Airbnb, la question tourne aujourd'hui autour du respect de la loi. Si une « brigade » de trois personnes a été créée à Bordeaux, leur tâche est loin d'être aisée : il s'agit de prouver que le logement est occupé par des touristes et non par son propriétaire légitime et ce pour... 10 000 logements. En août 2018, M. Rouveyre transmettait à la commune de Bordeaux une liste de 1 000 annonces illégales (non enregistrées à la mairie) parmi les plus actives.

Une nouvelle fois s'illustre ici la capacité de « disruption » de l'économie de plateformes sur les secteurs « traditionnels » de notre économie : le transport (Uber) et le logement (Airbnb) sont par exemple deux activités essentielles de la vie urbaine qui sont concernées. Les réponses réglementaires ont été pensées pour rétablir des conditions de concurrence à peu près loyales, sans empêcher pour autant une implantation profonde des plateformes, dont la puissance financière et de persuasion ne devrait surtout pas être négligée à l'avenir. —

1 | À raison, puisque Airbnb pratique assidûment l'évasion fiscale selon Ian Brossat, et l'a même proposée à ses hôtes les plus actifs, via la fourniture d'une carte de paiement émise par un établissement des îles Caïman (*L'ubérisation des villes*, éditions La Ville Brûle, 2018). C'est ainsi que, fin novembre, suite à la signature d'un partenariat entre le CIO et Airbnb, les hôteliers ont suspendu leur participation à l'organisation des JO de 2024 à Paris [source : *Le Point*].

2 | « Airbnb faces worldwide opposition. It plans a movement to rise up its defence », *The Guardian*, 29/10/2016.

Les cris fâcheux

THIERRY OBLET

« Ils crient "Assez" ». C'est par cette Une que *Sud Ouest*¹ rendit compte de la plus grande marche organisée pour dénoncer les violences faites aux femmes le samedi 23 novembre 2019. Un observateur candide pourrait interpréter cette couverture comme le signe de la relégation dans l'infamie des mœurs d'une époque passée où le crime « passionnel » valait circonstances atténuantes. Notre sensibilité contemporaine nous porte par bonheur à juger aggrave l'association perverse du crime et de l'amour. Erreur ! Cette

1 | *Sud Ouest Dimanche*, 24 novembre 2019.

Une n'était que l'énième manifestation d'un ordre machiste et patriarcal. La révélation est venue des réseaux sociaux². Lancée avec ironie : « Ça va Sud Ouest ? T'es bien installé dans ton masculin ? » relayée avec dévotion : « Excellente remarque ! Bien vu ! Bravo à ton regard aiguisé ! » Reprise avec grossièreté : « *Journal de ploucs* ». Nimbée dans l'emphase : « *Même s'il y avait*

2 | Les phrases en italique proviennent de réactions sur Facebook à cette couverture.



des hommes, pour une fois, le féminin aurait dû l'emporter, juste par respect. » La raison de cette colère ? Sur la photo apparaissait au premier plan un garçon entouré de filles, indice d'un cortège « composé de femmes en majorité, mais aussi d'hommes¹ ». « L'inconscient de *Sud Ouest* » se pliait encore une fois à cette règle archaïque : « Incroyable... ils (*sic*) s'enferment dans le masculin qui l'emporte ! » Il n'y aurait donc que des hommes qui travaillent dans ce journal ?

Que des effets de domination sociale œuvrent dans la langue est incontestable, mais ce prisme conduit à l'absurde dès qu'il confond les catégories grammaticales de la langue avec des entités concrètes, cela en plus d'ignorer l'histoire. « *Même qu'on aurait pu titrer : Elles.Ils crient "Assez" !... Mais, oh là, doucement papillon, nous ne sommes qu'en 2019...* » Or, jusqu'en 2019, la langue orale a toujours précédé la langue écrite qui en est une transposition. Les vendeurs de journaux à la criée doivent se féliciter d'être disparus avant que l'oral et l'écrit ne soient arrivés à un tel point de divorce. Posture de « lettré.e.s », l'écriture inclusive, par ses coûts d'apprentissage², risque surtout d'exclure ceux que l'écrit insécurise. À fantasmer une précision hors

« L'écriture inclusive est à la communication ce que le reporting continu est au management : un contrôle délétère et stressant. »

de propos, l'écriture inclusive est à la communication ce que le reporting continu est au management : un contrôle délétère et stressant.

« Le genre masculin, comme le plus noble, l'emporte sur le féminin. » Les sectateurs de l'écriture inclusive trouvent dans cette remarque d'Alcide de Saint-Maurice, professée en 1673, le vice fondamental de la syntaxe française. Pourquoi s'enfermer dans le raccourci interprétatif d'Alcide ? Certes, le genre grammatical masculin tient une place centrale dans notre langue. Nous disons « il pleut » et non « elle pleut » ; une femme ne peut sentir « mauvaise ». Mais laissons aux linguistes le soin d'expliquer comment le masculin en est venu à l'emporter sur le féminin pour des considérations linguistiques. Cette règle ne se trouve presque jamais exprimée ainsi dans les ouvrages de grammaire. Ceux-ci préfèrent des formules du type : « lorsqu'un adjectif concerne deux substantifs de genres différents, il s'accorde au masculin pluriel ». Bannissons une

expression qui agace nos oreilles ; réjouissons-nous de la perte de sa valeur mnémotechnique, indice que l'idée d'une nécessaire supériorité des hommes sur les femmes ne fait plus partie de nos automatismes ; mais

épargnons la syntaxe !

Tout autre est l'enrichissement du lexique. La féminisation de métiers, titres, grades et fonctions se doit de symboliquement reconnaître les places gagnées par les femmes. Un jour viendra le temps des assassines³. Est-ce parce qu'aujourd'hui l'Académie française elle-même en convient qu'il faut pousser plus loin la susceptibilité victimaire ? La Révolution française engagea une véritable politique de la langue, mais les Sans-Culottes n'exercèrent leur créativité que sur le vocabulaire⁴. Ils inventèrent des mots nouveaux ou attribuèrent aux anciens des significations nouvelles. Ils ne mirent jamais la langue française en péril car ils ne s'attaquèrent pas à sa grammaire. Que la fille du Père Duchesne nous vienne en aide. —

1 | *Sud Ouest Dimanche*, op. cit., p.6.

2 | Pour prendre connaissance des réserves de linguistes acquis à la cause des femmes mais rétifs au bien-fondé de l'écriture inclusive : Danièle Manesse, Gilles Siouffi (dir.), *Le féminin & le masculin dans la langue, L'écriture inclusive en questions*, ESF, Sciences Humaines, Paris, 2019.

3 | En référence au film de Julien Duvivier (1956) dont le titre est emprunté à Rimbaud.

4 | H. Walter, *Des mots sans-culottes*, Robert Laffont, Paris, 1989.

M. Biard, *Parlez-vous sans-culotte ? Dictionnaire du Père Duchesne (1790-1794)*, Tallandier, Paris, 2009.



Sous vos applaudissements

ÉLODIE MAURY

Bordeaux, le 15 avril 2020

Dès le premier jour du confinement lié à l'épidémie de nouveau coronavirus (Covid-19), le mardi 17 mars dernier, de nombreux Français ont pris l'initiative de sortir sur leur balcon ou de se mettre à leur fenêtre à 20 h « tapantes » pour applaudir et ainsi manifester leur soutien et remercier le personnel soignant de sa mobilisation dans la lutte contre l'épidémie. Pour soutenir et remercier tous ceux, également, qui continuent à travailler en dehors de chez eux pendant cette crise inédite pour assurer les besoins essentiels du pays : caissiers, éboueurs, boulangers, agents d'entretien et de sécurité... L'initiative a démarré à Marseille s'inspirant de l'Espagne et de l'Italie, déjà confinées depuis le début du mois de mars. Les appels se sont ensuite multipliés sur les réseaux sociaux pour inviter le plus grand nombre à prendre part à ce rendez-vous quotidien : sur Twitter, avec le hashtag #onapplaudit et sur Facebook où un groupe a notamment été créé : #jesuischezmoi #a20hje-tapedes mains #onapplaudit #MERCI A NOS SOIGNANTS.

J'ai mené une petite enquête auprès de mon entourage familial et professionnel (soit une cinquantaine d'habitants de la métropole bordelaise) pour savoir comment était accueillie cette initiative et si les gens y prenaient part... Voici ce qu'il en ressort. Attention, les résultats présentés ici non absolument rien de scientifique !

Les plus « concernés » applaudissent moins

C'est la première tendance qui se dessine. Les individus les plus « politisés » et/ou ceux qui ont des médecins, infirmières ou autres personnels soignants dans leur entourage sont plutôt les moins enclins à battre des mains et les plus critiques à l'égard de cette initiative. En effet, sensibles aux conditions de travail particulièrement difficiles et fortement dégradées des soignants au cours des dernières années, en raison de restrictions budgétaires et autres complexifications administratives, ils considèrent qu'applaudir revient à remercier des personnes qui n'ont pas vraiment le choix et se retrouvent placées bien malgré elles dans une situation sacrificielle. Néanmoins, certains finissent par céder et à rejoindre le mouvement, notamment sous la pression de leurs enfants qui, loin de toutes considérations politiques, voient avant tout l'aspect ludique de ce rituel. Et finalement, certains y trouvent malgré tout un aspect positif : celui de nouer des relations de voisinage.

Dis-moi où tu habites, je te dirai comment tu applaudis

Ce petit sondage auprès d'une cinquantaine de proches habitant la métropole bordelaise a permis d'esquisser une géographie très approximative des applaudissements. Globalement, c'est dans les quartiers populaires que l'on fait le plus de bruit : à Saint-Michel, au Grand Parc, à Bacalan et dans les zones d'habitat social de la rive droite.



© Mélina Gaboreau.

Souvent, avec renfort de poêles et casseroles. En revanche, devant les façades cossues de la ville de pierre, on respecte le charme discret de la bourgeoisie et c'est du bout des doigts que certains témoignent de leur soutien rue Fondaudège ou autour de la Barrière du Médoc. Dans Mériadeck vidé de ses fonctionnaires, point de rendez-vous tapageur. Plus loin du cœur de la métropole, au Taillan-Médoc par exemple, campagne oblige, certains habitants sortent carrément la corne de brume ou sonnent du cor !

Une revanche des sens

Alors que l'on sait à présent que l'altération ou la perte totale d'odorat et/ou de goût sont des marqueurs importants de la maladie, ces séances quotidiennes d'applaudissements, outre le fait qu'elles permettent de se mettre à l'unisson de ses concitoyens, sont une sorte de caresse sonore, de grande accolade collective. On fait du bruit avec son corps, on échange des regards et sourires depuis fenêtres et balcons et la clameur qui monte réinsuffle la vie dans les artères vidées de nos villes confinées. Une énergie et un optimisme sans doute salutaires dans cette période de grandes incertitudes sur ce que réserve le monde de l'après-covid 19 aux traumatisés du confinement que nous sommes désormais. _

Les sols dans tous leurs états

La perméabilité des sols urbains, entre nécessité et praticité

LOUISE BAIXE | DIMITRI BOUTLEUX

Nos sols sont des supports de passage et des socles d'ouvrages infrastructurés ou bâtis, plus ou moins perméables selon leur fonction principale. Face aux conséquences du dérèglement climatique déjà bien établi en France, les objectifs de perméabilité des sols en ville sont plus qu'essentiels, en particulier lors de la construction de nouvelles routes, rues et places. Comment aborder et anticiper les enjeux d'aménagement des espaces publics en ville au regard des problématiques de praticité et de gestion environnementale ? Comment appréhender et concevoir des sols infiltrants en cas d'inondation ou rafraîchissants lors d'épisodes de canicule ?

Un héritage romain

La voie est un des premiers signes de l'appropriation anthropique de territoires encore naturels. Le réseau routier de l'Empire romain en est le témoin. Outil de conquête militaire, il sert aussi au passage des populations, des marchandises et du courrier. La voie romaine est une infrastructure rectiligne et se construit d'abord en profondeur (plusieurs couches de pierres, sables et graviers) pour mieux résister en surface aux inondations, ruissellements d'eaux de pluie et mouvements de terrain. Elle se dote même de trottoirs et d'aménagements hydrauliques (fossés, réseau d'égouts, canaux et aqueducs). L'histoire de la chaussée rappelle que

les aménagements routiers sont par essence indissociables du concept de l'urbain et de son caractère minéral, en opposition avec la nature et donc l'eau, puisqu'il est question de s'en rendre imperméable.

Quand le sol a soif de perméabilité

Changement de paradigme dans les années 2000. Certaines grandes métropoles en France et à l'étranger rencontrent soudainement des difficultés à gérer leurs eaux pluviales lors de phénomènes météorologiques (crues, inondations) devenus régulièrement intenses. Le constat est unanime : l'artificialisation des surfaces agricoles et forestières, donc l'étalement

activités qui définissent la ville. Voilà qu'au XXI^e siècle ce principe est sur le point d'être remis en cause.

Le besoin d'équilibre en minéral et végétal

L'artificialisation des sols sur le territoire français s'explique par plusieurs déterminants dont l'augmentation de la démographie en zone urbaine, l'importance de la forme d'habitat individuel et l'attractivité du littoral et de la périphérie des grands pôles urbains. Les sols naturels se transforment en sols anthropiques ou artificiels – ce qui n'est pas forcément le cas de leur aménagement, bien qu'ils soient trop nombreux à devenir imperméables en ville. Les grands perdants sont les espaces publics : plus il y en a, plus ils sont imperméabilisés, pour plus de commodité. Le moindre m² dans la rue est dédié aux véhicules, alors qu'il est primordial de recréer un équilibre plus juste entre le minéral, l'eau et le végétal, entre les espaces imper-

méables et perméables. C'est notamment dans l'aménagement d'espaces publics de proximité plus perméables, reverdis et rafraîchissants, avec une répartition équitable des types de matériaux et des fonctions, que les marges de résilience en ville sont possibles. Des solutions basiques existent : stationnement en Evergreen, routes en béton poreux, trottoirs perméables en dalles, grandes fosses d'arbres en pleine terre...

« L'artificialisation des sols s'explique par plusieurs déterminants dont l'augmentation de la démographie en zone urbaine, l'importance de la forme d'habitat individuel et l'attractivité du littoral et de la périphérie des grands pôles urbains ? »

ment urbain et son cortège de routes et d'espaces urbains imperméables saturent les réseaux d'eaux pluviales devenus sous-dimensionnés. La ville du « tout-tuyau » montre ses premières limites techniques au même moment où les populations exigent plus de nature en ville. Assisterions-nous à un bouleversement discret d'un des fondamentaux de l'urbain ? Par essence, le sol doit être maîtrisé pour constituer les conditions propices aux

Des limites à dépasser

Cependant, ces aménagements peuvent s'avérer coûteux et difficiles à mettre en œuvre et à gérer par les collectivités. Le caractère frugal et peu esthétique de certains matériaux, une gestion alternative d'espaces publics réversibles qui peuvent sembler trop avant-gardistes ou « pas finis », ne convaincent pas les aménageurs à engager des travaux et une manutention qu'ils ne sauront pas maîtriser. L'accès à tous et la praticité de ces nouveaux types de sols perméables demeurent également une préoccupation, comme le souhait de lisser chaque surface pour se débarrasser des contraintes d'entretien, de nettoyage et de sécurité. De plus, même des solutions techniques comme les espaces « zéro-tuyau »

(en opposition au « tout-tuyau »), sous forme de noues végétales exutoires pour infiltrer directement l'eau de pluie, requièrent une emprise foncière importante, un entretien et un nettoyage réguliers pour éviter les encombrements de feuilles ou la stagnation des eaux, et ce malgré un nombre important d'avantages (dépollution, régulation et collecte des eaux, plus-value paysagère et environnementale, réalisation simple et peu coûteuse, etc.). Ces solutions contribuent également aux enjeux de conservation de la vie biologique du sol en milieu urbain, de bon développement des végétaux dans l'espace public et de rafraîchissement naturel de l'atmosphère en ville.

Villes « éponges »

Aujourd'hui le concept de « ville éponge », qui s'incarne dans de grandes métropoles chinoises (Wuhan, Jinhua), intègre un urbanisme de résilience aux inondations, selon un modèle inspiré des Pays-Bas qui recrée des perméabilités de plus grande ampleur dans les aménagements des espaces publics : parcs inondables, marais, rues plantées, etc. D'autres villes comme Portland ont développé une véritable culture de l'aménagement des espaces publics autour de cet enjeu de la gestion de l'eau pluviale car la ville est confrontée à un régime pluviométrique important et une imperméabilisation généralisée. La puissance publique de Portland a fait appel à des paysagistes et hydrologues

Végétalisation d'un parvis d'équipement public par le collectif Depave avec des habitants à Puyallup dans l'État de Washington.
© STORM Outreach.





La noue paysagée, un espace public loulvert, arboré et filtrant de 800 m de long au cœur de la ZAC des Quais à Floirac.

qui, depuis les années 2000, élaborent des aménagements infiltrants intégrés à l'ensemble des espaces bordant la voirie ou aux places publiques. Pour aller plus loin, le collectif débitumeur local Depave œuvre à la désartificialisation des espaces publics minéralisés sous-exploités pour y installer de la nature en ville. Ses actions mettent à contribution les habitants pour découper et arracher le bitume le temps d'une journée et transformer ces espaces en jardins qui faciliteront le recueil et l'infiltration des eaux pluviales. Cet exemple est représentatif du changement de perception des composantes classiques associées à l'urbain comme les surfaces de bitume ou le béton. Les enjeux de la nature en ville et de la gestion intégrée des eaux pluviales prévalent sur la technicité ou

la qualité des matériaux de certaines surfaces. La mono-spécificité en matière d'aménagement urbain a eu le même effet que sur le milieu agricole : une érosion massive amenant parfois des catastrophes et une perte de singularité souvent criante.

Un nouveau modèle d'espaces publics né des contraintes ou du désir de perméabilité ?

En parallèle de ces concepts novateurs, on assiste depuis deux décennies à un revirement en matière de considération et de réalisation de l'espace public. Les paysagistes, urbanistes et sociologues ont œuvré à ce qu'il soit support d'autres fonctions et que l'utilisateur soit un réel acteur dans le processus de fabrication. Ce sont d'ailleurs ces usagers et non les puissances publiques

qui ont pointé en premier lieu les dysfonctionnements liés à la suprématie de la minéralité et le manque de nature dans les espaces publics. Pour que ces derniers soient supportables et fréquentés en période estivale, la nature est invitée à ombrager et tempérer la ville. Philippe Clergeau, professeur au Muséum national d'Histoire naturelle et consultant en écologie urbaine, fut l'un des premiers à souligner que la nature et l'espace public devaient être perçus et conçus comme une infrastructure vivante au service de la qualité de vie urbaine. Cela exige de la composer tel un « milieu public » où la perméabilité du sol est une des composantes essentielles. —

Le château en ruine, le maire et la start-up

Un exemple de financement participatif pour sauver le patrimoine*

ANTONIO GONZALEZ ALVAREZ

En 2019, à Vibrac, petit village de 300 habitants situé entre Angoulême et Cognac, un château du XIII^e siècle tombe en ruine. L'héritière l'a mis en vente, les coûts importants de réhabilitation sont rédhibitoires pour de potentiels acheteurs et la mairie n'a pas les moyens de reprendre le bien.

Ce cas de figure est loin d'être exceptionnel en France, pays qui regorge de sites patrimoniaux. Certains sont classés monuments historiques et à ce titre peuvent recevoir des aides de l'État (notamment en avantages fiscaux) et de collectivités locales. D'autres, de type « petit patrimoine¹ » bénéficient d'aides modiques de la Fondation du patrimoine. Pour les édifices non protégés en péril, il existe aussi depuis peu le loto du patrimoine², à condition d'être sélectionné sur appel à candidatures. Mais que faire des bâtiments très abîmés ou en ruine ? S'ils peuvent présenter un charme indéniable, ils coûtent très cher aux propriétaires et offrent une capacité d'usage limitée. Ces propriétés sont nombreuses, elles se dégradent, mobilisent parfois des associations de défense mais sont

souvent oubliées. Tel aurait pu être le destin du site de Vibrac. « De l'ancien château ne subsistent qu'une moitié de tour et un morceau de la façade côté cour avec les traces de l'escalier extérieur et de son dôme en pierre. La chapelle n'a plus ni sa couverture ni sa voûte en bois. Le balcon extérieur, bien visible sur les cartes postales anciennes et toujours utilisable à la fin du siècle dernier, est presque écroulé³... » Mais le hasard s'en est mêlé.

Le rédacteur en chef des Guides verts Michelin rencontre en 2019 les co-fondateurs de Dartagnans, start-up parisienne spécialisée dans le financement participatif du patrimoine culturel, pour leur dire qu'un des châteaux restaurés par la jeune entreprise est retenu pour la prochaine édition du guide⁴. Au passage, il leur signale l'existence et l'intérêt du site de Vibrac. Après la visite du lieu, l'équipe de Dartagnans tombe sous le charme. L'écrin naturel sur lequel sont posées les ruines du château avec un bras de la Charente qui traverse le domaine est vraiment hors du commun. La jeune entreprise décide de relever le défi. Elle met en place sur sa plateforme l'achat collectif du site avec un don minimum de 50 euros pour

devenir « co-châtelain ». En quatre jours seulement, elle réussit à réunir les 100 000 € nécessaires pour l'achat avec la participation de 1 300 contributeurs⁵. Pendant les 40 jours d'ouverture au financement, environ 10 000 personnes de 96 nationalités différentes contribueront et le projet obtiendra au final une subvention totale de 654 000 € ce qui permettra de couvrir non seulement l'achat mais aussi une partie de la restauration et le lancement de nouveaux projets dont un potager bio en permaculture. Si la crise du Covid-19 le permet, le lieu ouvrira au public à l'été 2020.

La maire de Vibrac est enchantée. Sans le recours au financement participatif, la commune aurait pu faire appel à des dispositifs plus classiques, comme le lancement d'un appel à manifestation d'intérêt en partenariat avec le propriétaire du site, quitte à mobiliser aussi du foncier public. Mais cela n'aurait pas eu la même efficacité en termes « d'agilité » et de rapidité d'intervention. Le projet porté par la start-up va remettre en valeur le site, attirer des touristes sur un parcours qui compte déjà de nombreux lieux d'intérêt le long de la Charente et potentiellement faire vivre l'économie locale.

* | Nous remercions Romain Delaume, co-fondateur de la start-up Dartagnans, Marie-Christine Grignon, maire de Vibrac, et Corinne Langlois, sous-directrice de l'architecture, de la qualité de la construction et du cadre de vie du ministère de la Culture pour leurs témoignages et informations.

1 | Cela concerne les bâtiments ou monuments qui ne sont pas classés monuments historiques ; voir <https://www.fondation-patrimoine.org/>

2 | Jeu de loto organisé une fois par an par la Française des Jeux, dont une partie des profits est versée à la Fondation du patrimoine ; voir <https://loto-du-patrimoine.fr/>

3 | J.-P. Gaillard, « Le château de Vibrac... en voie de disparition », *Le Pictou*, n° 255, mai-juin 2019, pp.55-59.

4 | La société Dartagnans, créée en 2015, a restauré en Nouvelle-Aquitaine le château de La Motte-Chandeniers qui a réuni 25 000 personnes de 115 pays (1,6 million d'euros au total) et celui de l'Ébaupinaye, 15 000 contributeurs de 110 pays (1,1 million d'euros).

5 | D. Faucard, « Vibrac aux 1 300 châtelains », *Sud Ouest*, 31 décembre 2019, p. 8.

Potentiel du financement participatif

Le financement participatif a le vent en poupe, poussé par l'essor des outils de communication numériques qui facilitent la mise en réseau des personnes aux affinités proches. Ainsi, même sur des sujets très spécialisés et minoritaires, il est possible d'atteindre des volumes importants d'intéressés. Aujourd'hui, les sites de financement participatif proposent toutes sortes de projets : de l'édition d'une BD sur les aventures d'un super-héros hybride humain-mouton au projet de sauvegarde de la faune marine de Campatapoufs (Guadeloupe), en passant par l'ouverture d'un salon de thé à Redon. Le financement participatif a

réalisé en 2019 une année record en France avec +56 % de fonds collectés, soit 629 M€¹.

Certes, une faible part de ce montant relève de véritables dons (environ 80 M€). Le reste correspond à des prêts ou à des investissements qui recherchent un profit, la plupart (environ 328 M€) dans le secteur immobilier, loin des démarches à vocation altruiste : « Le financement participatif en immobilier prévoit le plus souvent un remboursement in fine, soit le capital et les intérêts versés en fin de projet². » Et les châteaux en ruine, si charmants soient-ils, n'entrent pas forcément dans la catégorie des investissements rentables pour les capitalistes avides de maximiser leur gain.

Néanmoins, il reste un grand nombre de personnes susceptibles de s'intéresser à ce genre de projets, si elles ont la conviction que leur contribution peut être utile pour rendre le monde meilleur, même à toute petite échelle³. Pour les convaincre, la clef du succès est l'usage qui pourra être imaginé pour le site sur le long terme. Au-delà de la recherche de rentabilité, des programmations souples et temporaires liées au paysage et au patrimoine, ayant la vocation d'animer la vie locale avec des dimensions sociales, culturelles et environnementales peuvent être conçues et faire rêver. —

1 | Voir le baromètre annuel du crowdfunding en France en 2019 sur le site financeparticipative.org

2 | « Les limites du crowdfunding en période de pandémie », *Le Monde*, samedi 4 avril 2020.

3 | Car le don est une part essentielle de la vie en société, contrairement aux théories qui font de l'être humain un pur *homo oeconomicus*. Voir notamment A. Caillé, *Extensions du domaine du don : demander, donner, recevoir, rendre*, Actes Sud, 2019.

Le château de Vibrac, situé dans les bras de la Charente, est aujourd'hui envahi par la végétation. © Dartagnans.



Quand la nature nous rafraîchit

BOB CLÉMENT

L'été approche et déjà nous craignons de revivre les fortes chaleurs de l'année passée. C'est un fait, la ville étouffe, affichant chaque année des températures records.

Matériaux sombres et imperméables stockant la chaleur, faible circulation de l'air, manque de végétation... C'est souvent la combinaison de multiples facteurs qui explique les hausses des températures en ville par rapport aux campagnes environnantes : c'est l'effet « d'îlot de chaleur urbain ».

Et quand la ville n'arrive plus à se rafraîchir la nuit, c'est la canicule... Les deux épisodes caniculaires qui ont frappé la métropole bordelaise lors de l'été 2019 auraient causé 74 décès supplémentaires selon l'ARS (Agence régionale de santé).

Comme dans toute situation de crise, les cerveaux s'échauffent, eux aussi, pour trouver des solutions.

À Toulouse, c'est la start-up Urban Canopée qui expérimente des structures métalliques accueillant des plantes grimpantes et procurant ainsi de l'ombre sur des espaces minéralisés. Difficile en effet de planter en pleine terre dans la ville dense, du fait de la présence fréquente de réseaux ou de parkings souterrains sous l'espace public. La conception de ces « canopées urbaines » offre une large emprise ombragée, des assises au pied des structures et, en prime, un réservoir de 200 litres « connecté » pour pallier en temps réel les épisodes



Aménagement paysager modulaire de gestion des eaux pluviales et d'apport de biodiversité en milieu urbain.
© Élodie Stephan.

de sécheresse. Car, si le végétal rafraîchit par son ombre, il le fait aussi par ses capacités d'évapotranspiration, qui augmente le taux d'humidité de l'air, pour autant que les racines disposent d'assez d'eau pour alimenter le feuillage...

C'est dans ce souci que la designer de l'environnement, Élodie Stephan, a imaginé le dispositif « Bocage urbain¹ », inspiré du bocage rural. L'idée est

simple : associer lieux de collecte des eaux pluviales de l'espace public et plantations végétales pour offrir à ces dernières un arrosage naturel. Un réservoir permet de stocker les eaux collectées à chaque épisode orageux pour les restituer progressivement au végétal planté en place.

Et, si la nature est souvent source d'inspiration pour des solutions transposées en milieu urbain, c'est parfois l'utilisateur qui innove en détournant des lieux, comme le miroir d'eau à Bordeaux, pour se rafraîchir ! _

¹ | Le projet est désormais commercialisé par la start-up VERTUO. www.vertuo.city.



Les diversités

La mémoire oubliée d'une expérimentation

PATRICE GODIER

Située au carrefour de la Grenouillère, en lisière du quartier du Grand Parc, les Diversités témoignent d'une des premières expérimentations en France pour un habitat durable.

Conçue en 1999, bien avant qu'éco-quartiers et quartiers durables ne sortent de terre à Bordeaux, cette opération de 121 logements avait tout à sa création pour focaliser les regards et les attentions. Elle était porteuse d'un objectif ambitieux : devenir l'espace témoin d'une nouvelle façon de concevoir l'habitat en milieu urbain à l'échelle de l'agglomération bordelaise. Et elle bénéficiait pour sa conception et sa réalisation d'un dispositif expérimental impliquant un collectif de neuf architectes, un médiateur culturel – arc en rêve –, un promoteur jouant la carte de l'innovation – Domofrance –, le tout porté et soutenu par l'État, via le Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA).

Pourtant, vingt ans après son lancement, le caractère expérimental des Diversités qui l'autorisait à se positionner sur le circuit des visites pour professionnels de l'architecture et de l'urbanisme semble dorénavant bien oublié.

Pour un habitat hybride

Dès l'origine, l'objectif de l'opération se veut annonciateur de bonnes pratiques à venir, à une époque où la métropole bordelaise s'apprête à lancer son projet urbain et à finaliser son réseau de tramway. Il s'agit de faire la guerre à l'étalement urbain

et de se différencier de la production courante générée par les pavillonnaires. L'offre de logements cible les besoins des familles qui privilégient en priorité des formes d'habitat individuel plus denses et écologiquement plus vertueuses. Pensés pour incarner une nouvelle génération d'habitat, les logements constituent des hybrides urbains qui se situent entre la typologie du grand ensemble et de l'échoppe bordelaise, entre la grande hauteur et le simple niveau. L'architecture est radicalement contemporaine : les repères sont brouillés par l'usage de matériaux issus de l'industrie – métal, verre, polycarbonate, béton – et les formes sont souvent en rupture avec les représentations populaires de la maison. On retrouve aussi cette idée d'hybridation dans le peuplement de l'opération où la mixité est recherchée avec des accédants locataires et propriétaires. Selon les riverains, le statut des uns et des autres est impossible à reconnaître depuis la rue, dans la mesure où l'architecture et la localisation des logements ne permettent pas de les distinguer.

Une expérience mitigée

Une enquête réalisée dix ans après le lancement auprès de tous les acteurs montre non seulement la difficulté des habitants à s'approprier ce type de logement, mais surtout la difficulté des acteurs professionnels à concevoir et pratiquer l'expérimentation en matière d'habitat. Pour les habitants, le diagnostic n'est pas surprenant, il

est propre à tout processus d'innovation. Locataires et propriétaires des Diversités ont eu d'abord le sentiment commun de partager l'expérience d'un environnement bâti qui transgresse les codes culturels et esthétiques et pour lequel ils ont été obligés de faire face au scepticisme ambiant des riverains et de leurs proches. L'architecture des Diversités a permis cependant de souder symboliquement le collectif résidentiel, que les habitants adhèrent ou non à la forme et à l'esthétique de l'ensemble. Qu'ils soient sceptiques ou convaincus, qu'ils aient eu à subir ou pas les aléas de l'expérimentation (malfaçons, retards), la difficulté principale pour les résidents a été d'approprier progressivement leurs espaces de vie.

Pour la structure porteuse du projet (architectes – promoteur – médiateur culturel), ce fut avant tout une série de malentendus et d'incompréhensions, les forçant de façon permanente à négocier et à redéfinir les rôles, suscitant des attitudes plus craintives qu'innovatrices.

Pour les neuf architectes du collectif de conception, les exigences du maître d'ouvrage les ont conduits progressivement à abandonner des dispositifs et des détails architecturaux originaux au nom de la rentabilité à améliorer. Faute de n'avoir pas su réguler la situation de conception qu'ils avaient acceptée, ils ont contribué à rallonger et à fragiliser le processus. Pour autant, la plupart des architectes considèrent que ce fut,

comme le résume l'un d'entre eux : « non pas expérimental mais exceptionnel, non pas exemplaire mais un exemple intéressant, novateur et différent ».

Pour le promoteur, la difficulté a plutôt tenu au manque de coordination des architectes et au défaut de compétences de certains d'entre eux en matière d'approche technique. Autant de faiblesses qui l'ont obligé à aller au-delà de ses prérogatives et à reprendre en main l'opération. La grande liberté laissée aux architectes pour concevoir un nouvel habitat a été un handicap de base. Le passage des intentions conceptuelles vers la réalité constructive (négocier avec les collectivités locales, intégrer les contraintes d'un cadre budgétaire serré, s'ajuster au chantier) a nécessité le recours aux formes de production routinières, balisées par les codes traditionnels.

Pour le médiateur arc en rêve, acteur clé de la première phase de réflexion, de programmation, de conception et caution culturelle de l'expérimentation, c'est plus l'incapacité de l'ensemble des acteurs à s'inscrire dans un cadre relationnel que la compétence technique elle-même qui a affecté la phase de chantier et le moment de passage « du culturel à l'opérationnel ».

La difficulté à produire des connaissances pour innover

Plus que la forme architecturale et urbaine, c'est donc l'impensé de la coordination à tous les stades de l'expérimentation qui a marqué le cadre d'expérience de chacun des acteurs. Le laboratoire d'idées n'a pas été au rendez-vous, ni par une production de savoirs, ni par un projet politique orienté par une utopie ou une idéologie. Les protagonistes de l'opération ont pensé que la toute-puissance du concept proposé s'imposerait naturellement à tous et que l'expérience d'un grand promoteur serait une garantie suffisante pour éviter, lors du passage au chantier, les dérapages souvent observés au cours de l'opération.



Pourtant, là où il aurait fallu innover afin de rester en phase avec les enjeux de l'expérimentation, les mécanismes régulateurs n'ont pas été assez pensés, laissant progressivement la pratique prendre le chemin de routines déjà éprouvées. Et là où il aurait fallu se concerter, aucun cadre préalable n'a été prévu qui aurait permis aux riverains, aux propriétaires résidents et aux politiques de s'exprimer sur le projet dès le lancement de l'opération. Au contraire, les riverains ont dit craindre la trop forte densité du projet et se sont organisés en association pour déplorer l'absence de concertation, l'afflux de population pressenti et regretter le sacrifice de l'unique espace vert du quartier. De même, à cause des nombreux reports de livraison, des malfaçons et des décalages entre le plan et la réalité, certains propriétaires se sont, eux aussi, organisés en association intitulée :

« Les naufragés des Diversités ». Ils ont médiatisé leur contestation, qui a gagné la sphère politique avec l'intervention du maire de Bordeaux, interpellé en conseil de quartier et amené à visiter le site en 2008 au moment des élections municipales.

L'opération des Diversités aura donc montré la difficulté du milieu de la conception et de l'aménagement à renouveler ses pratiques. L'expérimentation n'a pas été réitérée sur la ville centre et a laissé place à d'autres modes de faire, certains poursuivant les expériences de rupture avec les schémas classiques autour de l'urbanisme négocié comme aux Bassins à flot, d'autres renouant avec des systèmes plus hiérarchiques comme l'opération d'intérêt national Euratlantique. Les Diversités sont ainsi retournées à l'anonymat. —

Où sont passées les nuits homosexuelles de Bordeaux ?

NATHANAËL FOURNIER

Une femme et un homme se souviennent de leurs sorties à la fin des années 1990, à l'époque où la surnommée belle endormie ne fermait pas l'œil de la nuit.

« Je suis née en 1967. J'ai vécu toute mon enfance à Talence et j'ai quitté le domicile de mes parents quand j'avais 22 ans... Je leur ai un peu forcé la main, en disant que j'avais besoin d'autonomie. Mais j'étais poussée par le fait que j'étais en train de devenir homosexuelle et que je n'osais pas le leur dire. On était encore à cette époque. J'avais peur de les décevoir.

Et je voulais habiter au cœur de Bordeaux. Parce que nous, les homos, on aime les restos, on aime les magasins. On est festifs. Et on sortait tout le temps, parce qu'on n'avait pas d'enfants. Donc on sortait même en semaine. Nous, on commençait les jeudis soirs et on finissait le dimanche à Tata Beach, au Porge !

Bordeaux, pour moi, était plutôt une ville accueillante pour les homosexuels. Évidemment, il y avait beaucoup de lieux homos pour les garçons et très peu pour les filles. Mais ça a toujours été comme ça. C'était pareil à Paris.

Généralement, on se retrouvait tous chez moi, rue Mouneyra, avec des copains gays et des copines. On disait : "allez on va au Colo !" Le Colony, c'était à Gambetta, au début de la rue Georges-Bonnac. Ça faisait bar en haut et en bas, c'était une boîte. Et j'ai découvert ce milieu qui pour moi était totalement underground, cette façon de se vêtir un petit peu différente. Je

me demandais : "c'est une fille ou un garçon ?" Je me revois descendre au sous-sol, voir ces femmes qui s'embrassaient dans une totale liberté. Et puis cette joie de vivre...

Je n'ai pas connu le Colo longtemps. Mais tout de suite après sa fermeture, sa gérante a monté l'Anthéus, qui est devenu l'antre des homosexuelles. C'était rue de Ruat, la porte avait un œilleton et le service d'ordre était féminin. C'était un bar avec une toute petite salle en bas. Tout le monde s'entassait, on passait beaucoup de temps là-bas. Plus tard, vers 1997, deux femmes ont ouvert ce lieu mythique : la Reine Carotte. Rue Ausone, à côté de la porte Cailhau. L'une était artiste, l'autre prof de maths. Et elles se sont lancées. Pour moi, c'était un endroit magique. Bien sûr il y avait beaucoup de lesbiennes. Mais aussi beaucoup de garçons. Et même des hétéros. C'était un bar melting-pot. Ça fermait à deux heures du matin. Il y avait de la musique, on buvait des shooters, ça rigolait. Parfois elles organisaient des soirées thématiques ou déguisées. Je me souviens de folles soirées : une soirée Barbie ! C'était le bar de la bienveillance et de la festivité quoi, avec une ambiance pas possible. Et puis certains lieux pour garçons laissaient entrer quelques filles. En tout cas, moi, je pouvais y aller parce que je zonais avec des copains. À l'époque, il y avait l'émergence d'un quartier homo-

sexuel à Bordeaux. Le Colony au début de la rue Georges-Bonnac. Le 18, pour les garçons, qui était dans l'ancien îlot devant Mériadeck, là où il y a eu ensuite une opération immobilière. Puis il y avait quand même trois bars gays au niveau de la mairie, le BHV et le TH juste en face de l'Hôtel de ville, et en prolongement de la rue Montbazou, à l'angle, le bar des Anges. Et quand le Colo a fermé, l'Anthéus rue de Ruat. Avec tous ces endroits, on voit que c'était quand même énorme ! Donc pour moi il y a eu un vrai début de quartier gay à Bordeaux. Et nous, on essayait de se rapprocher, à la location ou à l'achat. Mais la mairie a voulu fermer tout ça, transférer les boîtes à Paludate. On a commencé à diviser les boîtes et les bars dans les sorties. Et à Paludate toutes les faunes étaient mélangées. En plus on n'était pas tranquilles, il y a eu des agressions. Donc on n'y est pas allé. On s'est plutôt retrouvé aux Chartrons, avec le Key West.

Ensuite j'ai eu une amie à Toulouse et j'ai perdu pied avec Bordeaux. Puis j'ai eu une fille. Je ne suis pas sortie pendant une bonne dizaine d'années. Et récemment j'ai essayé et je me suis aperçu qu'il n'y a quasiment plus rien sur Bordeaux. Aujourd'hui tout se passe sur Internet. Les filles restent chez elles. On a deux comptes Insta, on a le vrai et le faux Facebook... Maintenant il y a des associations qui ne marchent qu'au travers de réseaux sociaux. On cotise, elles organisent des sorties, donnent des lieux de rencontre, etc. Mais ce ne sont pas des assos bordelaises. Elles sont de la France entière. »



VSD
SEVEN
KEY WEST
MOYEN-ÂGE
BARDES ANGES
L'ARENÉ CAROTTE
YELLOW MOON
LA FACTORY
ANTHEUS
COLONY
LE 18
BHV

« Je suis arrivé à Bordeaux en 1992. Le Bac en poche, j'ai suivi deux copines, mes amies d'enfance, pour y faire mes trois années de licence. Je savais déjà que j'aimais les garçons. Je ne suis pas venu pour ça, mais je pense que c'était plus facile d'être homosexuel dans une grande ville. Je venais des Landes... Le fait d'être à Bordeaux, de pouvoir sortir dans un milieu gay, ça m'a beaucoup apporté. Ça m'a fait découvrir que je devais arrêter de refuser mon homosexualité et qu'il fallait au contraire l'accepter et vivre avec.

Je me souviens que certains homos venaient vivre à Bordeaux parce que c'était l'endroit où ils se sentaient le plus à l'aise. À l'époque on disait que c'était la ville la plus gay de France et où il y avait le plus de soirées. Un hebdo, *Le Nouvel Obs* je crois, avait écrit que c'était la ville où il y avait la plus grande communauté homosexuelle par rapport au nombre d'habitants. Le centre historique de Bordeaux était comparé au Marais ! Et c'est vrai que si tu avais envie de croiser des homos, tu savais que tu allais en voir dix fois plus là que dans le centre-ville de Lyon par exemple.

Entre 1995 et 2000, ça a été l'euphorie la plus complète ! Les week-ends c'était le "VSD". On sortait du vendredi soir jusqu'au dimanche soir. On ne dormait quasiment jamais. On écumait les bars et les boîtes entre Gambetta et l'Hôtel de ville : le 18, le Yellow Moon, le TH, le Moyen-Âge, le BHV, le Seven...

Mais à un moment c'est devenu plus compliqué... Il y avait une boîte, la Factory, dans le Triangle d'or. Rue Mably. C'est une des dernières qui s'est installée en centre-ville et qui luttait pour rester ouverte. Mais c'était pénible, on se faisait engueuler à chaque fois. Là ça a commencé vraiment à grincer des dents, parce que la communauté gay sentait que tous les lieux étaient délogés en dehors du centre. En fait, ce qui a tué la nuit gay en plein centre-ville, c'étaient les plaintes à répétition contre les boîtes de nuit. À cause du bruit, mais aussi parce que, pour certains, il y avait trop d'homos qui traînaient dans le quartier. Un nouveau préfet est arrivé. Les bars ont été obligés de fermer à deux heures du matin. Et entre la boîte de nuit et l'after, il y a eu des battements de deux heures. Du coup, la nuit était complètement hachée.

Et bien sûr, ce qui a aussi tué la nuit gay, c'est qu'à l'époque la motivation de la sortie c'était la drague. Aujourd'hui, avec Internet et les applications, tu peux le faire de chez toi. Du coup, pour trouver une véritable "nuit homo", j'ai des amis qui vont à Berlin, à Bruxelles ou à Barcelone. Le low-cost a favorisé ça.

Finalement, on pourrait dire que la reconnaissance du milieu gay a été acquise en partie par la nuit. À la fin des années 1990 et début 2000, beaucoup d'hétéros sortaient dans des boîtes homos parce qu'ils trouvaient que c'était beaucoup plus fun et que le son y était meilleur. La musique techno est d'abord passée par le milieu gay. Et par la suite la notion de boîte homo ou hétéro a quasiment disparu à Bordeaux. À Paludate, plusieurs lieux accueillent les deux et tout le monde pouvait cohabiter. Donc les mentalités ont évolué à cette période-là. En l'espace de quelques années, on a vécu le passage d'une marginalité à une forme de normalité. » —

Les opérations d'intérêt métropolitain

MÉLINA GABOREAU

Dans l'agglomération bordelaise, deux opérations d'intérêt métropolitain (OIM) sont en cours : Bordeaux Inno Campus (BIC) et Bordeaux Aéroparc. Une troisième opération du même type est envisagée sur la rive droite. De quoi s'agit-il ?

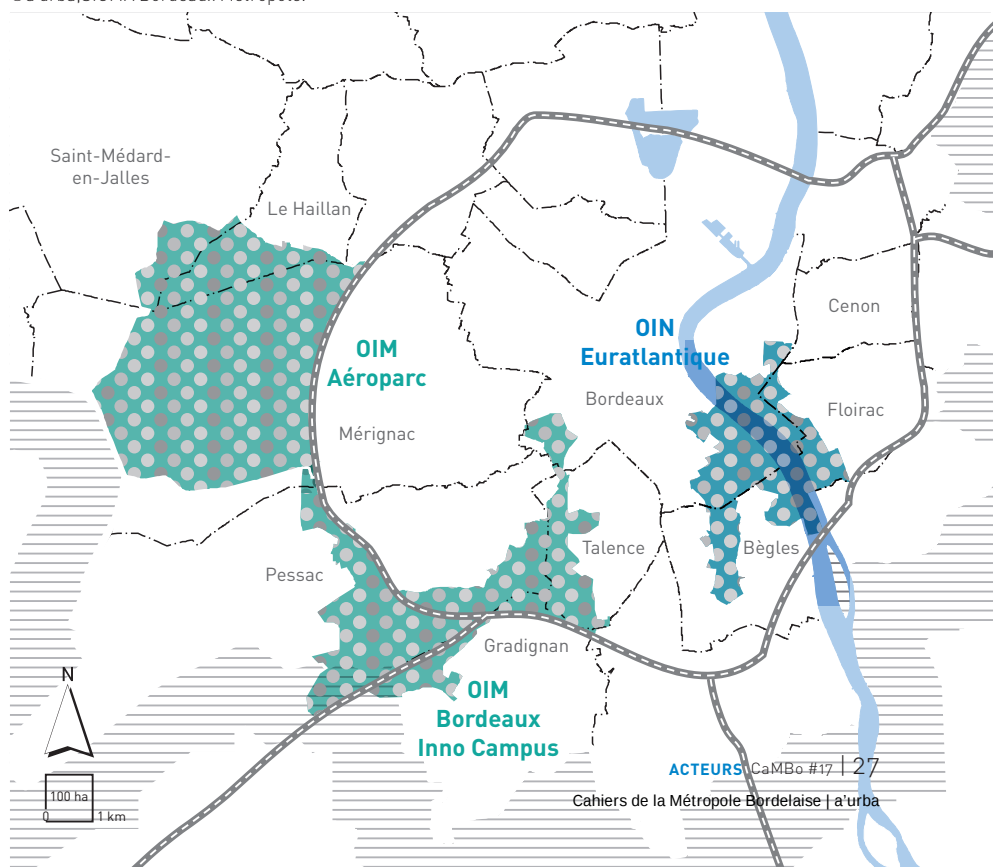
Dès le projet métropolitain bordelais de 2011, le « label » OIM apparaît comme complément à l'opération d'intérêt national Euratlantique¹ d'initiative étatique lancée l'année précédente. Il cible trois territoires émergents pour « structurer la mise en œuvre de politiques centrales de développement et d'aménagement de la métropole ». Il s'agit alors de la plaine rive droite identifiée comme territoire de reconquête urbaine, des rives de l'estuaire comme marqueur de « la nouvelle relation entre la ville, la nature et l'eau » et enfin de « l'arc cinétique » accueillant les laboratoires et les entreprises d'excellence technologique. Jusqu'ici, seul ce dernier territoire de projet a fait l'objet de traductions stratégiques coordonnées. Deux OIM ont en effet été officiellement créées en 2015 et 2016 dont les noms ont évolué à plusieurs reprises pour se stabiliser récemment. L'OIM Bordeaux Aéroparc (ex-Bordeaux Aéroport), tout d'abord, créée par délibération du 25 septembre 2015 sur la zone d'activités et d'emplois aéroportuaire de Bordeaux (délimi-

tée au nord par la zone naturelle des Jalles, à l'est par la rocade, à l'ouest par la limite communale de Mérignac et au sud par l'avenue François-Mitterrand). La démarche se donnait dès le départ pour objectif de fédérer et coordonner la programmation et la mise en œuvre opérationnelle des investissements publics et privés (des grands comptes économiques, de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, des aménageurs et opérateurs immobiliers privés) dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement d'ensemble. Au total : 400 hectares à aménager, 220 millions d'euros d'in-

vestissement public et un objectif de 10 000 nouveaux emplois à l'horizon 2030.

L'OIM Bordeaux Inno Campus (ex-Campus Vallée Créative) ensuite, créée par délibération métropolitaine du 12 février 2016. Son périmètre s'est stabilisé sur un territoire de projet de 1 300 hectares au sud-ouest de Bordeaux, regroupant notamment campus et sites hospitaliers de part et d'autre de la rocade. La démarche vise à articuler aménagement et développement, innovation, santé et recherche.

Localisation des périmètres sur Bordeaux Métropole.
© a'urba, SIGMA Bordeaux Métropole.



1 | L'OIN Euratlantique est une opération portant sur l'aménagement de 738 hectares, centrés sur la gare Saint-Jean. Elle a été créée en amont du lancement de la ligne LGV Bordeaux-Paris, en vue d'augmenter le poids de Bordeaux à l'échelle européenne.

Dans les deux cas, l'accent est mis sur le développement économique et une équipe projet dédiée a été créée au sein des services métropolitains, avec une vocation d'approche transversale : il s'agit de la mission des programmes métropolitains rattachée à la direction générale Valorisation du territoire de Bordeaux Métropole.

L'institutionnalisation des OIM : le PPA et la GOU

La notion d'OIM fait l'objet de débats et de propositions d'institutionnalisation depuis le milieu des années 2000. Le Club Ville Aménagement¹ s'en était notamment emparé en imaginant « pour des opérations complexes d'initiative locale portées par une intercommunalité exerçant la compétence urbanisme, la création d'opérations d'intérêt métropolitain sur le modèle étatique des OIN (opérations d'intérêt national), mais dans le périmètre desquelles seraient réunies les conditions d'un portage métropolitain associant l'État, les collectivités publiques et intercommunalités les plus concernées par les enjeux de ces projets ».

La loi portant Évolution du Logement, de l'Aménagement et du Numérique (ELAN) de fin 2018 va finalement institutionnaliser les OIM avec la mise en place de nouveaux instruments juridiques : le projet partenarial d'aménagement (PPA) et la grande opération d'urbanisme (GOU).

Retour à Bordeaux, le 20 janvier 2020. Ce jour-là a lieu la signature du contrat de PPA Bordeaux Inno Campus. Les parties prenantes sont Bordeaux Métropole, l'État, l'université de Bordeaux, l'Université Bordeaux Montaigne, le CHU, le Crous, Domofrance et les communes de Bordeaux, Pessac, Talence et Gradignan. Cette signature constitue une étape nouvelle vers la mise en œuvre d'un ensemble de projets – correspondant à près de deux milliards d'euros d'investissements publics – en formalisant les objectifs communs de créer d'ici 2035,

10 000 emplois, 10 000 logements et d'attirer 10 000 étudiants. La préfète souligne ainsi « le caractère exceptionnel et porteur d'avenir de cette opération ». Le président de Bordeaux Métropole, Patrick Bobet, déclare quant à lui que « le but de la signature de ce PPA, c'est une gouvernance partagée ».

Il s'agit d'un des douze contrats de PPA signés ou en passe de l'être, depuis la création de cet outil par la loi ELAN. Cette dernière prévoit qu'un PPA s'applique à un territoire de projet urbain (pas nécessairement au sein des métropoles). Bien que ce ne soit pas le cas de Bordeaux Inno Campus, le PPA peut être en outre doté d'une dimension supplémentaire, la GOU, qui constitue un périmètre de dérogation au droit de l'urbanisme. Elle permet notamment de transférer les compétences d'autorisation d'occupation du sol à l'intercommunalité, de rendre possible le transfert d'équipements publics et de recourir au permis d'innover instauré par la loi d'expérimentation de juillet 2016.

Des rôles redéfinis pour les différents acteurs au service d'un projet de territoire

Dans les OIM, l'État n'était pas identifié comme partenaire incontournable de la conception et de la mise en œuvre du projet (à la différence des opérations d'intérêt national créées dans une logique descendante). Par exemple, il est un des financeurs au titre du contrat de plan État-Région dans le cas de l'OIM BIC ; et il est concerné par certaines compétences régaliennes comme au sujet du regroupement de l'état-major de l'armée de l'air à Mérignac, dans le cadre de Bordeaux Aéroparc. Dans le cadre contractuel des PPA, l'État devient partenaire opérationnel, non plus prescripteur, donneur d'ordre ou « simple » financeur.

Le contrat de PPA permet de passer du mode de négociations bilatérales entre la collectivité locale et chacun de ses partenaires à un cadre de travail multilatéral. L'initiative revient aux intercommunalités (aux côtés des communes) de mobiliser les outils et de solliciter

les partenaires : l'État, ses agences, divers acteurs publics, parapublics et même privés (la loi encadrant cette pratique par la notion de conflit d'intérêts). Les intérêts de chacune des parties prenantes sont alors modelés à la hauteur du projet de territoire formulé dans le contrat. Une de ses principales vertus est d'imprimer une logique de projet de territoire et de programmation d'ensemble à l'échelle du bassin de vie considéré. Son inscription dans le code de l'urbanisme, si elle n'était pas indispensable pour ouvrir la table des négociations dans bien des cas, donne une légitimité à la démarche. Les vertus des PPA sont déjà perceptibles en ce qu'ils permettent – dans leur phase de conception – un « coming-out des projets de chaque partie prenante » comme l'explique Julien Birgi, directeur de Bordeaux Inno Campus.

Le duo PPA-GOU constitue ainsi un nouveau maillon entre planification et projet urbain. Il est né du besoin d'un cadre souple et adaptable et de la volonté du législateur de créer un outil mobilisable pour accélérer la réalisation de projets urbains. Cet échelon de projet ne se substitue cependant pas à la réflexion à plus grande échelle dans le cadre des outils de planification (en particulier le PLU/PLUi) et doit se traduire en phase opérationnelle par la réalisation d'opérations d'aménagement classiques (ZAC et/ou PUP²).

Reste une question centrale qui n'est pas tranchée par la loi : celle des moyens financiers et humains de la mise en œuvre des PPA et de la ou des structures porteuses. La souplesse du dispositif fait à la fois sa force et sa fragilité. Le champ des possibles reste ouvert sur la création d'une ou plusieurs structures *ad hoc* (groupement d'intérêt public, association, etc.) au risque de complexifier davantage le jeu d'acteurs locaux. Il s'agira sur ce point de suivre avec intérêt la mise en œuvre des PPA Marseille centre-ville, Argenteuil Berges de Seine, Mulhouse Cœur d'agglomération ou encore celui de la requalification A35 Strasbourg par exemple. —

1 | Association de maîtres d'ouvrage d'opérations urbaines.

2 | Projet urbain partenarial : outil de financement pour des opérations d'aménagement.

Les Rythmes de la ville

Luc Gwiazdzinski est géographe. Il est enseignant en aménagement et urbanisme à l'Université de Grenoble Alpes (UGA). Chercheur au laboratoire Pacte (UMR 5194 CNRS), il oriente ses enseignements et ses recherches sur les questions de mobilité, d'innovation métropolitaine et de chrono-urbanisme. Expert européen, il a dirigé de nombreux programmes de recherche, colloques internationaux et publié plusieurs ouvrages sur ces questions.

Il est temps

Petit plaidoyer pour une approche spatio-temporelle et rythmique des villes et des territoires

LUC GWIAZDZINSKI

« Sans rythme pas de vie »
Millet, 2001

Un long et étrange oubli

La dimension temporelle a longtemps été négligée par les chercheurs, les édiles et les aménageurs, bien qu'elle constitue un aspect essentiel de la dynamique urbaine. Peu de travaux en recherche urbaine ont encore été consacrés au temps, à la relation espace-temps et à ses représentations¹. Ce levier reste également assez rarement mobilisé dans l'action publique. Dans le domaine de l'aménagement, on a surtout organisé l'espace pour mieux utiliser le temps à l'image des autoroutes et des lignes TGV qui ont « rétréci » la France. La démarche inverse qui consiste à aménager le temps afin d'exercer un effet sur l'occupation de l'espace est moins courante. Un changement des horaires de travail dans une métropole permettrait pourtant de diminuer les embouteillages. La succession d'activités au cours de la journée ou de la semaine dans un même bâtiment ou quartier réduirait certainement la consommation d'espace.

Une clé d'entrée prometteuse

Ce relatif manque d'intérêt est surprenant. Le temps est une clé d'entrée majeure pour la compréhension et la gestion des sociétés, un enjeu collectif essentiel pour les hommes, les organisations et les territoires en termes de dialogue sociétal, de développement durable et de qualité de la vie. Riche de promesses, la dimension s'invite désormais à l'agenda de la recherche et des politiques publiques. Il était temps.

1 | G. Drevon, L. Gwiazdzinski, O. Klein (Dir.), *Chronotopies, Lecture et écriture des mondes en mouvement*, Elya Editions, collection L'innovation autrement, 2016.



Une fausse évidence

Les villes ne sont pas des structures figées. À différentes échelles, des changements perpétuels modifient la matérialité urbaine, affectent l'espace économique et social et l'espace politico-administratif. La vie sociale s'écoule dans des temps multiples, toujours divergents, souvent contradictoires, et dont l'unification relative est difficile. La ville tout entière est un univers éphémère, fragile et fugitif, un labyrinthe qui évolue selon des rythmes quotidiens, hebdomadaires, mensuels, saisonniers ou séculaires, mais aussi en fonction d'événements, d'accidents et d'usages difficiles à articuler. Elle n'est pas la même le matin, l'après-midi, le soir, la nuit, en semaine ou le week-end, en été ou en hiver.

Des difficultés

Une raison de cet oubli de la dimension temporelle est sans doute la complexité d'une approche multi-dimensionnelle. Aux questions fondamentales de la géographie (Quoi ? Qui ? Où ? Pourquoi ?), on doit en ajouter une autre : Quand ? La pensée peine à jongler avec toutes ces dimensions et le cartographe s'interroge sur les représentations possibles. On doit faire l'effort d'imaginer la ville comme un labyrinthe à quatre dimensions dans lequel l'individu se déplace selon des lignes fixées à l'avance à la fois dans l'espace (x, y, z) et dans le temps (t).

Un changement de regard nécessaire

Cet étrange oubli fait place à un intérêt accru lié à de nombreux facteurs : mutations rapides de nos rapports à l'espace et au temps, colonisation par le marché et les activités de temps différents (nuit, dimanche, repas, sieste), tensions et conflits qui apparaissent dans les territoires à plusieurs temps (nuisances nocturnes, pollution lumineuse...) et enjeux actuels en matière d'aménagement et de développement durable.

Des mutations qui changent la donne et bousculent

Étalement, fragmentation des espaces et des temps et urgence se sont conjugués pour recomposer de nouvelles pratiques, contraintes et opportunités pour les territoires, les organisations et les individus qu'il convient de documenter et d'analyser. Notre société, « hypermoderne » selon Lipovetsky et « liquide » pour Bauman, revoit ses rapports à l'espace et au temps, à l'urgence, à la vitesse, au travail, aux loisirs, à la mobilité, au bien-être et à la « nature ». Nos institutions (État, collectivités, école, entreprises, famille, etc.) entrent en mutation. Entre mondialisation et métropolisation, les rythmes de nos vies et de nos villes sont bousculés, faisant éclater les cadres

spatio-temporels classiques de la quotidienneté, les mobilités et les limites des territoires et calendriers d'usage.

Post-modernes éclatements

Unifiés par l'information, nous n'avons sans doute jamais vécu des territorialités et des temporalités aussi disloquées, réinterrogeant nos anciennes certitudes et les figures rassurantes de la modernité. Nous passons nos journées à jongler entre les espaces et les temps éclatés d'un archipel urbain. Les statuts changent, les échelles et les frontières deviennent plus floues. Le temps des organisations, des métiers, des lieux de travail ou d'habitation uniques et le temps des activités « monochrones » semblent révolus, au moins pour une partie de la population. Les frontières entre travail et loisirs deviennent poreuses. L'irruption des TIC brouille les rapports entre l'espace et le temps, l'ici et l'ailleurs, le réel et le virtuel, l'individu et les communautés.

Nouveaux arrangements

L'effacement progressif de l'unité de temps, de lieu et d'action des institutions entraîne de nouvelles hybridations, l'apparition d'arrangements, assemblages et configurations temporaires. Face à l'éclatement des espaces, des temps et des mobilités, on cherche de nouveaux temps sociaux où faire ville, organisation ou territoire. Développement des événements urbains (nuits blanches, fête des lumières...), explosion des formes d'habitats précaires (campements, bidonvilles...) ou encore mobilisations (Occupy Wall Street, ZAD, Nuit debout, ronds-points des gilets jaunes...), ces figures émergentes nécessitent une nouvelle approche spatio-temporelle. Face à ces évolutions rapides, le géographe n'est plus le savant du *Petit Prince* de Saint-Exupéry, qui écrivait « des choses éternelles » mais un scientifique obligé de décrire et d'analyser des mondes en mutation, des agencements plus labiles, fragiles et temporaires. L'action aménagiste et l'urbanisme sont naturellement impactés et concernés.

Des chantiers en cours pour la recherche et l'urbanisme

La question du temps s'invite peu à peu dans les agendas de la recherche, de l'urbanisme et des politiques publiques.

Représentation spatio-temporelle et chronotopie

La recherche qui a notamment porté sur la cartographie a bien mis en évidence le besoin d'observations et de représentations associant l'espace et le temps. L'apport des TIC, la banalisation des technologies



© Luc Gwiazdzinski.

de localisation, les avancées des outils de représentations dynamiques ont permis des avancées. L'émergence d'une approche « chronotopique »¹ associant l'espace et le temps renforce cette dynamique (cf. article d'A. Guez p. 54).

Premières politiques publiques

Côté politiques publiques, dans les années 1970, le gouvernement français avait fait de l'aménagement du temps une de ses priorités avec la création d'une mission spéciale au sein du ministère de la Qualité de la vie. On y œuvrait dans trois directions : l'étalement des vacances, l'assouplissement du temps de travail et l'animation en milieu urbain. Au niveau local, une quinzaine de municipalités étaient même engagées dans des expériences d'aménagement du temps. Bison futé, les horaires variables, l'heure d'été, les calendriers de vacances scolaires par zone ont survécu jusqu'à ce jour. Cependant, dans l'aménagement comme dans la recherche, l'idylle entre le temps et l'espace a tourné court. Il a fallu attendre la fin des années 1990 en Italie pour que ce type d'approche ressurgisse et se diffuse ailleurs en Europe.

1 | A. Guez, C. Lagesse, M. Meziani, « Des chronotopes et des chronotypes. Exploration des temporalités de l'espace public parisien », *Revue Internationale de Géomatique*, n° 28, 2, 2018, pp. 191-201.
S. Bonfiglioli, *L'architettura del tempo : la città multimediale*, Liguori, 1990, 410 p.

Avancées récentes

Au début des années 2000, les expériences pionnières des bureaux du temps (Saint-Denis, la Gironde, Poitiers, Belfort, Rennes...) ont permis des avancées dans les démarches d'observation, de sensibilisation, de représentation et des expérimentations. Depuis, le temps s'est peu à peu installé dans les agendas des collectivités et de la recherche. Si le « chronotope », moteur pour la lecture et l'écriture des mondes reste encore une notion exploratoire, ce « tournant temporel » a permis de bonnes avancées. Il a participé au déploiement de la recherche sur la vie quotidienne, la participation et la co-construction de politiques publiques. Les différents acteurs ont pris conscience que face aux inégalités, une telle réflexion relevait aussi de l'intérêt général. Elle a notamment permis de reposer différemment les conditions du dialogue territorial, des partenariats et d'aboutir à quelques résultats opérationnels.

Intérêt d'une approche temporelle

Dans les territoires pionniers où – avec le soutien de la DATAR – se sont déployées les premières politiques temporelles, les expérimentations ont confirmé l'importance d'une approche qui remette le citoyen, l'humain, au centre du débat, au croisement de quatre demandes fortes : la qualité de la vie quotidienne, la proximité, la convivialité et la démocratie participative. Ces démarches globales ont permis de déployer de nouveaux outils d'une nouvelle gouvernance plus inclusive. Transversales par nature, elles ont nécessité la mise en place d'un processus de négociation en continu, à l'opposé d'une approche imposée d'en haut et l'introduction de nouvelles compétences, en art et design notamment. Le temps est l'un des rares enjeux de politique publique dont la responsabilité soit vraiment partagée. Tous les secteurs de la vie collective sont concernés : transports, services publics et privés, habitat, écoles, crèches, commerces, équipements culturels et loisirs... Compétence de tout le monde et de personne, le temps est l'un des seuls thèmes qui permette vraiment d'engager le débat avec l'ensemble des acteurs publics et privés et oblige au partenariat. Dans un contexte de montée de l'incertitude, des enjeux de développement durable, de transitions, la clé des temps a également permis de déployer une réflexion sur « la ville malléable »² et adaptable. Au-delà de ces expériences territoriales encore limitées, on assiste à un renouveau des approches prospectives, à l'irruption de notions comme l'inter-générationnalité, la réversibilité, l'improvisation, l'hybridation,

2 | L. Gwiazdzinski, « Redistribution des cartes dans la ville malléable », *Revue Espace, Population, Sociétés*, n° 2007-3, 2007, pp. 397-410.

le développement d'innovations sociétales et de modes d'intervention sous forme de plateformes, de tiers-lieux ou les premiers pas de « l'urbanisme tactique », « temporaire » ou « transitoire »¹. En quelques années, la recherche sur l'articulation entre les temporalités urbaines, la pluralité des temps sociaux et l'organisation de l'espace et de ses équipements a permis d'identifier une multitude de champs de réflexion et d'action.

Limites et besoin de dépassement

D'un point de vue opérationnel, l'approche temporelle a cependant davantage de difficultés à se diffuser qu'on aurait pu le penser. Là où elle se déploie et permet des ajustements, on lui reproche parfois de contribuer à une saturation des espaces et des temps, à la colonisation des temps d'arrêt (nuit, dimanche...) par l'étalement des horaires d'ouverture des services et à l'accélération. Dans la recherche, la notion de « chronotope » permet de déceler des configurations spatio-temporelles, mais n'intègre pas l'expérience vécue, l'émotion et l'« habiter » au sens d'Éric Dardel². On ressent confusément le besoin de trouver un concept qui permette d'aller plus loin pour embrasser la complexité du vivant, la vie des hommes, des organisations et des territoires.

La piste du rythme

Face aux limites de ces recherches et expérimentations, le concept de « rythme » apparaît comme un bon candidat pour la lecture et l'écriture des mondes en mouvement, une nouvelle piste pour le chercheur, l'aménageur et l'urbaniste.

Approche synthétique et riche

Rythme s'entend ici au sens large de *rhythmos*, une définition qui « inclut la définition traditionnelle depuis Platon du rythme comme une succession de temps forts et de temps faibles ordonnée arithmétiquement et toutes ses dérivées cycliques et périodiques, mais ne s'y limite pas », comme l'explique Pascal Michon (cf. article p. 51). Le rythme dépasse une approche strictement temporelle et métrique et celle d'une notion seulement appréhendée comme une vitesse ou une accélération. Définie comme une « manière spécifique de fluer », une sorte de forme de l'instant ou un arrangement, la notion est particulièrement bien appropriée à des disciplines comme la géographie ou l'urbanisme qui ont affaire à des objets de plus en plus fluants. Le « rythme »

intègre les notions de mesure, de forme et d'expérience, intéressantes pour décrire et analyser nos territoires. À la mesure des régularités, il ajoute les mouvements irréguliers, spontanés, l'ordre et le désordre, c'est-à-dire la vie. Il a une « intensité » et une « allure ». Enfin et surtout, il associe le vécu et l'expérience humaine, cette manière particulière « d'habiter le temps » chère à Jean Chesneaux.

Analyse sensible des lieux

La piste du rythme relance celle d'une « rythmanalyse » – initiée par Gaston Bachelard et Henri Lefebvre – à la frontière de la poésie, de la philosophie et de l'aménagement des espaces. Le rythme est tout à la fois rythme des corps, du langage, du social et du territoire soit autant d'éléments à articuler et à redéfinir. La ville contemporaine, lieu de maximisation des interactions et d'intensité, a besoin de cette approche.

© Luc Gwiazdzinski.



1 | C. Diquet, « L'urbanisme transitoire en Île-de-France : typologie et perspectives de développement », *Urbanisme transitoire : une nouvelle manière de fabriquer la ville*, Actes du séminaire ENS-IAU du 9 mars 2018, IAU, pp. 9-11.

2 | E. Dardel, *L'Homme et la Terre : nature de la réalité géographique*, Éditions du CTHS, 1952.

Recherche d'eurythmie

Au-delà de l'observation et de l'analyse, le rythme est une question politique, un enjeu de « chronopolitique » au sens de « gouvernement des rythmes ». Il renvoie aux interrogations contemporaines sur le vivre ensemble, sur les limites, sur les régimes dominants, la recherche d'un équilibre entre ralentissement et accélération, entre planification et improvisation, entre ordre et désordre, vide et plein, « aventure » et « habitude ». Il invite à la recherche de l'harmonie et de « l'eurythmie », c'est-à-dire de « bons rythmes qui se magnifient ensemble, et les uns par les autres, les singuliers et les collectifs ».

Clé de lecture des modes de vie

On peut imaginer le développement d'une « rythmologie » qui par analogie avec la médecine pourrait être définie comme « l'étude et le traitement des troubles du rythme ». Dans l'aménagement et l'urbanisme, il s'agit de dépasser la seule « mesure » du phénomène pour aborder la « forme » à travers les « configurations spatio-temporelles », « l'expérience » et les rythmes « vécus ». S'appuyant sur les pratiques spatio-temporelles et l'analyse de la vie quotidienne, l'approche permet également de repérer les contraintes qui pèsent sur les individus, les organisations et les territoires et d'identifier les adaptations, les ajustements et arbitrages déployés. En termes d'aménagement, le rythme permet de réfléchir aux risques de saturation de l'espace et du temps, et d'imaginer une possible respiration, des vides, des creux, des silences non immédiatement utilisables, des espaces-temps non pleins, pour des appropriations futures, des espaces-temps potentiels pour l'innovation, l'imaginaire et l'émancipation citoyenne.

Une question au cœur de la crise sanitaire

Difficile de terminer cet article sans parler de la pandémie. Temps d'arrêt, pause ou parenthèse, la crise sanitaire s'est imposée dans nos calendriers avec son vocabulaire particulier (confinement, distanciation, gestes barrière...), ses métaphores rythmiques (vagues, pics, creux...) et des injonctions à « vivre ensemble séparés » et à « faire société à distance » qui nous interpellent. Cet imprévu met notre proposition d'approche spatio-temporelle et rythmique à l'épreuve du réel, ce que « l'on n'attendait pas » (selon l'expression de H. Maldiney).

Nouveaux rythmes quotidiens

Cette expérience unique bouscule les temps et les espaces du quotidien. Nous sommes assignés à résidence, prisonniers d'espaces toujours trop exigus, obligés de ralentir. École, travail et souvent loisirs

ont migré sur les réseaux avec de nouveaux horaires, de nouveaux lieux. La crise impose de nouvelles temporalités, de nouveaux rendez-vous et rituels comme le sinistre décompte télévisuel de 19 h 00, les applaudissements aux balcons à 20 h 00, et tous ces autres moments sur les réseaux sociaux pour des échanges, des concerts ou des apéritifs à distance.

Dans les médias, il nous est conseillé d'organiser les journées pour tenter d'échapper à la routine et à l'ennui (V. Nahoum-Grappe, p. 59). Confinés, nous passons beaucoup de temps sur les écrans d'information en continu sur l'inflexion de la courbe, sur les réseaux sociaux en dialogue avec nos « proches », en visio-conférences pour travailler, dans un flux incessant qui nous laisse épuisés le soir venu. Dehors, les autres, « soutiers » (I. Domingie, F. Ru, M. Schnetzler, p. 41) ou « héros du quotidien », poursuivent leurs tâches et prennent des risques pour que la vie continue. Les quotidiens urbains (T. Paquot, p. 37) ont changé et dans les rues désertées de nos villes, les rares passants se croisent à bonne distance et les « bouchons » ont disparu (V. Kaufmann, p. 34). Un étrange silence s'est imposé et, vues de drones, nos métropoles privées des foules (D. Boullier, p. 44) ressemblent désormais à des coquilles vides, des sortes de dimanches (N. Lemarchand, S. Mallet, p. 56) de semaine, des nuits en plein jour. Un autre agenda s'est installé (L. Magimel, p. 47) complètement inédit, sans événements festifs.

Futurs possibles

À une autre échelle, la crise entraîne une remise en cause de nos rapports au temps, à l'espace et à la mobilité, mais également un questionnement existentiel sur la vie passée et sur les futurs possibles, notamment dans nos échanges avec l'environnement. Pendant ce temps d'introspection certains réclament une bifurcation, un ralentissement pour opérer la transition jusque-là toujours reportée. Personne ne peut dire ce que sera demain. Peut-être allons-nous encore accélérer, comme pour tenter de rattraper le temps perdu. Peut-être allons-nous changer de rythme, en résonance avec Dame nature. Peut-être serons-nous heureux de retrouver le train-train rassurant des temps sociaux. Peut-être au contraire serons-nous nostalgiques du confinement ?

Nous pouvons cependant affirmer que dans ce futur proche, les villes et les territoires seront les champs de bataille, d'invention et de conciliation essentiels de ces chantiers de la renaissance. Nous pouvons également faire le pari que le temps et le rythme seront des notions centrales pour observer, analyser et construire ensemble les mondes de demain. —



Mobilités et rythmes urbains

Entretien avec Vincent Kaufmann

FRANÇOISE LE LAY

Vincent Kaufmann est professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL). Il est également directeur scientifique du Forum Vies Mobiles à Paris.

Complexité des agendas, horaires et modes de travail, transports et déconnexion, tranches de vie... à travers cet entretien Vincent Kaufmann éclaire et illustre les liens étroits qui unissent rythmes de villes et mobilités quotidiennes.

En tant que spécialiste des questions de mobilité, comment êtes-vous venu à travailler sur les rythmes ?

Dans mes travaux de recherche menés avec le Forum Vies Mobiles, je me suis notamment spécialisé sur le sujet des grands mobiles, c'est-à-dire cette population, de plus en plus importante, qui se déplace, dans la vie quotidienne, sur de très grandes distances. J'imaginai que j'allais me pencher sur une sorte d'élite, des gens qui jonglent avec le temps et l'espace, qui sont dans le TGV, se déplacent en avion... et apprécient finalement cette vie. Or je me suis vite rendu compte que, certes ces gens existent, mais il y a aussi une part importante des grands mobiles qui sont obligés de vivre ainsi et qui en souffrent, notamment parce que cela implique des rythmes de vie extrêmement soutenus. C'est donc en travaillant sur ces grands mobiles que la question des rythmes a émergé.

Vous étudiez l'approche rythmique de la mobilité quotidienne. Pouvez-vous nous expliquer ce que cela signifie ?

Il y a quelque chose d'assez frustrant dans les approches classiques de la mobilité : elles s'inté-

ressent aux distances parcourues, au budget temps de transport, mais croisent rarement l'espace et le temps dans une analyse combinée. Dans l'esprit de l'école suédoise de la « Time Geography » des années 1970, notre approche rythmique de la mobilité quotidienne s'intéresse à l'espace et au temps dans un même schéma. Cela nous amène à décrire des allers-retours avec le domicile, en fonction des distances, du nombre de motifs de déplacements effectués, du nombre d'activités et cela nous permet de classer les journées selon leur complexité et leurs caractéristiques à la fois spatiales et temporelles.

Vos travaux montrent qu'il y a une diversité de ces profils rythmiques. La pendularité domicile-travail serait-elle obsolète ?

C'est une grande question. Quand on raisonne en termes de rythmes des journées, on peut distinguer des situations extrêmement différentes. On s'est rendu compte dans nos recherches – sur des données suisses mais ce serait la même chose avec des données sur la région bordelaise – que les personnes qui partent de chez elles le matin et rentrent le soir pour un motif travail, ou éventuellement qui partent le matin, rentrent à midi chez elles et repartent l'après-midi pour aller travailler, sont assez minoritaires. Et ce à double titre : d'une part, les déplacements domicile-travail ne représentent que 20 à 30 % des déplacements. D'autre part, parmi les personnes qui font des déplacements domicile-travail, il y en a entre 30 et 50 % qui ont des déplacements ne se résumant pas à ces allers-retours parce que la réalité est plus complexe, avec des enchaînements, avec d'autres activités réalisées dans la journée. On arrive notamment à identifier des groupes de personnes qui se déplacent seulement l'après-midi ou qui sortent à partir de 16 h et rentrent chez elles très tard le soir. À travers cette typologie rythmique, nous voyons une société dans sa diversité. Il y a peut-être là un message intéressant pour les pouvoirs publics.

Face à ces rythmes diversifiés, comment les transports publics peuvent-ils s'adapter ?

Ce n'est pas absolument évident. Quand on croise les différentes journées identifiées dans nos analyses rythmiques avec les pratiques des moyens de transport, on se rend compte que, dès que les horaires sont un peu atypiques, il y a assez peu de chance que les personnes prennent les transports en commun, tout simplement parce qu'il n'y a pas d'offre. Penser une offre de transports publics performante seulement pour les heures de pointe n'est donc plus pertinent. L'enjeu est, a minima, de couvrir la journée, par des services corrects. Pour le soir, la question est encore plus aiguë parce que c'est là que les transports publics perdent le plus d'usagers. Il n'y a peut-être pas besoin d'assurer une fréquence sur un réseau de bus toute la soirée, ce qui est essentiel c'est qu'il y ait une ou deux courses, et sans en chercher la rentabilité. Si nous voulons que des modes de vie puissent se construire avec des systèmes de transport autres que l'automobile, c'est important de pouvoir capter ces personnes-là.

À l'ère des horaires flexibles et du télétravail, comment expliquer que l'heure de pointe du matin perdure ?

La réponse à cette question renvoie au caractère très normé des rythmes dans la ville. Prenons un cas de figure : vous avez un horaire de travail complètement flexible mais vous avez deux enfants scolarisés qui commencent à 8 h 15. Il est très probable – et c'est ce que l'on voit dans les approches rythmiques – qu'en allant travailler vous les déposez à l'école et que par conséquent, vous vous retrouvez sur le chemin du travail à l'heure de pointe. Des phénomènes de ce genre sont extrêmement fréquents. De plus, il y a des différences assez fortes entre les pays. Les horaires flexibles et le télétravail partiel se développent de façon importante plutôt au nord de l'Europe. Les fonctionnaires de la Confédération suisse ont désormais le droit de comptabiliser comme heures de travail des temps de déplacement dans le train où les conditions de transport permettent de travailler. Il est également admis qu'un salarié-fonctionnaire suisse puisse commencer à travailler chez lui à 8 h pour éviter les heures de pointe. Cette flexibilité est en train d'entrer dans le droit du travail dans certains pays, moins dans d'autres, et je pense que cela a objectivement une influence sur les heures de pointe.

« Il y a une limite à l'idée qu'on pourrait rendre utiles tous les temps de la vie quotidienne, en particulier les temps de déplacement. »

Ce qui m'a frappé dans une étude menée en France et en Italie, c'est que le télétravail n'est pas forcément bien vu et bien vécu. Il peut y avoir un soupçon sur le salarié qui arrive à 10 h après avoir travaillé deux heures chez lui. Il existe une résistance à pra-

tiquer le télétravail parce que ce salarié peut se dire : « Je pourrais le faire mais mon employeur ne va-t-il pas considérer que c'est un signe de

motivation moindre ? » Une série de facteurs liés aux cultures et aux droits du travail contribue à faire perdurer des pointes non négligeables, notamment le matin.

Avons-nous le droit à la déconnexion dans le transport ? Le véhicule autonome permet-il de répondre à ce droit ?

Je reviens sur les grands mobiles – et il y a dans la région bordelaise de plus en plus de gens qui font des allers-retours entre Bordeaux et Paris – ça a l'air super en théorie, mais en réalité c'est souvent un rythme difficile à tenir à moyen ou long terme. Dans ce mode de vie, on doit optimiser ces temps de déplacement, les rendre fonctionnels. Or ces grands mobiles aimeraient retrouver un rapport au déplacement comme temps à soi où l'on peut regarder le paysage, écouter de la musique... On voit dans les enquêtes avec le Forum Vies Mobiles que certains craquent à cause du stress lié à cette grande mobilité (rupture conjugale, burn out, démission...). Il y a une limite à l'idée qu'on pourrait rendre utiles tous les temps de la vie quotidienne, en particulier les temps de déplacement. Or nous avons besoin de déconnexion et de rêverie. Le véhicule autonome risque d'avoir l'effet inverse. Il est conçu par les constructeurs, pour l'instant, comme une « smart car », hyperconnectée, qui permettrait de faire beaucoup de choses, mais certainement pas de se déconnecter.

Comment faire des déplacements domicile-travail un temps qu'on peut s'approprier et non pas un temps perdu ?

Il faut différencier l'automobile des autres moyens de transport. Pour beaucoup d'automobilistes, ce n'est pas forcément grave ou mal vécu d'être dans un bouchon, surtout s'ils écoutent une bonne émission à la radio ou de la musique. Ça va même plus loin parfois. Un exemple : à Genève, l'un des objectifs de la politique de déplacement est de décharger le centre-ville, notamment le pont du Mont-Blanc très

embouteillé aux heures de pointe, en proposant des itinéraires de contournement plus rapides. Or, beaucoup de personnes continuent d'emprunter ce pont. Nous avons mené une petite étude pour comprendre pourquoi. Il s'avère que c'est pour des raisons payagères, car le panorama y est magnifique, qu'il s'agisse du jet d'eau ou de la vue sur les Alpes, et ça c'est très intéressant. Le temps de déplacement en voiture individuelle, même si on est arrêté, peut être un temps pour soi, une espèce de bulle. Pour les transports en commun, c'est plus compliqué parce que souvent on se retrouve aux heures de pointe dans des véhicules bondés où les distances interpersonnelles ne sont pas respectées. Il est extrêmement difficile de faire quoi que ce soit, même regarder son téléphone. En revanche, dès qu'on est un petit moins serré, le transport en commun retrouve des qualités : on peut regarder la ville et, si l'on a une place assise, ça change tout, on peut faire des micro-activités avec des objets connectés, ou lire. Pour faire du déplacement domicile-travail un temps qui n'est pas simplement une parenthèse, un interstice à minimiser, il faut offrir un minimum de confort.

À ce titre, le transport ferroviaire régional est incontournable s'il offre une bonne fréquence et un peu de confort. Pour beaucoup de gens, aller travailler en train correspond à un apaisement parce que, même si c'est un peu plus lent qu'en voiture, on peut utiliser son temps et c'est moins stressant.

Entre liaisons rapides et politiques de ralentissement, comment la question de la vitesse – ou des vitesses – est-elle abordée dans les métropoles ?

Elle est forcément abordée sous l'angle de la multiplicité des vitesses... Personnellement, j'aborde la vitesse à partir d'un autre angle, en mobilisant la notion de réversibilité, empruntée à Henri Lefebvre. La réversibilité est l'idée de chercher à minimiser l'impact d'une action sur sa vie. Si on reprend le cas de la personne qui habite Bordeaux et trouve un travail à Paris, elle se dit qu'elle va faire des allers-retours pour éviter de se déraciner de Bordeaux où elle a ses réseaux d'amis, sa famille, ses habitudes et va donc utiliser le TGV. Dans cette logique on utilise la vitesse

de transport au service de sa sédentarité. C'est un paradoxe. La réversibilité, on la retrouve dans beaucoup de domaines différents liés à la mobilité.

Je relierais donc ce sujet de la vitesse à la réversibilité et aussi à la question des inégalités de l'accès à la ville car tout le monde ne peut pas se payer cette réversibilité. Finalement une part de la population a accès aux transports rapides, à la communication immédiate, et l'utilise beaucoup à des fins de réversibilité mais il y a d'autres catégories de population qui ont beaucoup moins accès à cette vitesse et qui sont, d'une certaine manière, plus attachées à la lenteur et au local. Dans nos sociétés urbaines, l'accès à la vitesse et ses usages sont extrêmement différenciés socialement et spatialement.

La saturation des réseaux n'est-elle pas paradoxalement un facteur d'innovation ?

Je vais terminer sur une touche un peu provocatrice. On a toujours considéré que la saturation, les bouchons, l'engorgement étaient un défaut dans le domaine de la mobilité. Et si on en faisait un instrument de régulation ? Si nous souhaitons provoquer des reports vers d'autres usages, ou un retour vers la proximité, peut-être ne devrions-nous plus chercher à assurer ce grand flux rapide mais au contraire le laisser se dégrader, se saturer. Je sais qu'à Bordeaux vous avez une rocade très embouteillée. C'est peut-être un peu scandaleux de dire des choses comme cela, mais si tous les matins vous mettez une heure et demie pour aller travailler en voiture sur une autoroute embouteillée, peut-être qu'au bout de quelques années vous vous direz : « J'en ai assez, je retourne habiter en ville. » Est-ce que ce n'est pas le genre de mouvement qu'on aimerait avoir de temps en temps ? Ça se discute. Mais nous devrions peut-être élargir nos cadres de pensée pour proposer des choses plus intéressantes en matière de planification des réseaux autoroutiers. —

Quand les enfants rythment le temps des grands... et inversement !

THIERRY PAQUOT

La venue au monde d'un enfant désiré s'apparente à un émerveillement. Les parents sont attentifs à ses moindres mimiques, s'extasient de ses attitudes et bruits, tentent d'en comprendre la signification et font état aux proches de ses « progrès ». Ils occultent bien souvent la perturbation temporelle que son arrivée génère dans leur vie quotidienne. En effet, le nourrisson – comme son étymologie l'indique – se nourrit et dort. La vie du tout petit enfant se limite à cette alternance : sommeil/tétées. Et ce quel que soit l'emploi du temps des grands ! Réguler ces activités devient un enjeu essentiel pour la mère, en particulier, qui continue ses autres tâches professionnelles et ménagères. Le biberon peut être donné par le père, qui remplace ainsi la nourrice qu'on employait encore au XIX^e siècle. Mais un bébé ne fait pas que dormir et manger, il réclame de l'attention : il faut le bercer, le cajoler, lui parler, le changer, le baigner, lui chanter des chansons, l'embrasser, le caresser... Impossible – et heureusement – de substituer un robot à la maman.

La double journée des femmes

Ainsi les premiers mois d'un nouveau-né changent la vie de toute la maisonnée qui doit adopter ses rythmes. Puis il s'assoit, rampe, se dresse et enfin marche. Là, il commence à explorer ce qui l'environne et aussi à parler. Son quotidien se diversifie et aux deux temps vitaux (dormir et se nourrir) s'ajoutent d'autres moments constitutifs de son développement, qui sont dominés par le jeu. Tout s'avère prétexte pour jouer. Les parents – la mère principalement dans notre société encore marquée profondément par le patriarcat et malgré l'effort de quelques pères – sont alors sollicités pour l'accompagner chez la nounou ou à l'école maternelle, puis à l'école primaire, au centre aéré, au conservatoire, au gymnase... Cette ronde des occupations programmées, récurrente de semaine en semaine, se poursuit tout au long de l'adolescence, transformant les parents en chauffeurs de taxi. La dépendance de l'enfant s'avère moindre en ville que dans les ban-

Sortie de classe à Bègles.



lieux pavillonnaires, les bourgs et les villages, car il bénéficie des transports en commun quand les parents acceptent qu'il les utilise tout seul, ce qui devient de moins en moins fréquent. Ainsi peut-on dire que l'emploi du temps des grands est largement déterminé par celui des enfants et oblige les parents qui travaillent à des contorsions temporelles acrobatiques. En effet, la sortie des classes à 16 h 30 n'est guère pratique pour une salariée et encore moins si celle-ci doit aller chercher ses deux enfants à la même heure dans deux établissements scolaires éloignés l'un de l'autre ! Les féministes des années 1970 dénonçaient, à juste titre, la double journée de travail des femmes. À la journée professionnelle s'ajoutait la journée de la ménagère, y compris quand le compagnon effectuait quelques tâches domestiques, travail ingrat, invisible, non rémunéré, pris sur le temps de lecture, de rencontres, de repos et même d'amour... Une sociologue américaine, Caitlyn Collins, spécialisée dans les *gender studies*, a enquêté durant cinq ans dans quatre pays (États-Unis, Italie, Suède et Allemagne) où elle a recueilli le témoignage de 135 femmes afin de dessiner la journée type d'une mère de famille de la *middle class*¹. Elle constate de grandes disparités temporelles entre les pays

selon leur législation en faveur de la famille. Ainsi aux États-Unis où il n'y a ni congé maternité payé ni congé parental et plus généralement aucune politique en faveur des jeunes parents et des enfants, les femmes qui veulent travailler hésitent à avoir un bébé. Par contre en Suède, tout est prévu pour faciliter l'harmonisation entre vie professionnelle et vie de famille. En Italie et en Allemagne, pays peu équipés en crèches par exemple, les femmes doivent choisir entre poursuivre des études longues et obtenir un poste intéressant ou avoir un enfant. Cette discrimination, non compensée par des services publics ou par un comportement différent des pères, explique en partie la baisse de la fécondité.

Les adultes décident des horaires des petits

La vie économique et sociale impose alors ses horaires et nous découvrons que les horaires des enfants sont en fait décidés, impulsés et contrôlés par les adultes. En effet, l'école ne tient guère compte de la chronobiologie des petits, elle uniformise les emplois du temps et attribue au temps la même durée pédagogique (une heure de calcul vaut une heure de lecture ou de coloriage), alors même que le temps est hétérogène. Les chronobiologistes et les chronopsychologues constatent, à partir de

1 | C. Collins, *Making Motherhood Work : How Women Manage Careers and Caregiving*, Princeton University Press, 2019.

Aire de jeux pour enfants à Saint-Médard-en-Jalles.





Sous la LGV, Le Tube, le parc d'attraction dont vous êtes le héros par le Bruit du frigo 2016.

nombreuses études, que les enfants ne sont pas chronobiologiquement « disponibles » pour apprendre non-stop de 8 h du matin à 16 h 30 de l'après-midi et même plus tard lorsqu'ils s'entraînent à un sport ou s'exercent à un instrument de musique. Ils appellent à adapter le déroulement de la journée d'un enfant selon son âge, car un enfant de quatre ans n'est pas chronobiologiquement un enfant de neuf ans, qui n'est pas un enfant de douze ans. Le temps de sommeil et surtout sa qualité, les conditions du réveil, l'élimination des « déchets urinaires », la pression artérielle, le rythme cardiaque, la mobilisation optimale de la mémoire, les « pics » de fatigue ou de décrochage, la durée de la sieste, les régulations du métabolisme, etc., dépendent des saisons, de l'ambiance familiale, du temps passé devant un écran, etc. La semaine de quatre jours avec la coupure du mercredi s'avère discutable pour les chronopsychologues, comme Claire Leconte¹, tout comme l'entrée des classes à 8 h ou 8 h 30 pour les petits enfants, car ceux-ci connaissent alors un moment de « vide » (calculé par les « indicateurs de non-vigilance »), comme l'explique Hubert Montagner². L'idéal serait de faire concorder la rythmicité psychologique journalière avec la rythmicité biologique, selon les âges. Tout cela est connu. Pourtant ce qui domine est le principe républicain d'une école uniforme pour tous, entièrement standardisée au niveau des programmes et de l'organisation temporelle. Sans

oublier le lobby des « industriels de loisirs » qui influe sur les vacances... Ce sont les adultes qui décident des horaires des enfants, au plus grand mépris de leur chronobiologie !

Des écoles alternatives

Il existe une poignée d'enseignants qui, quasi clandestinement, chahutent cette organisation temporelle en prolongeant une activité qui « marche » au détriment de la suivante pourtant inscrite aussi au programme ! Face à cette école réglée comme du papier à musique, des écoles « nouvelles », « expérimentales », laissent les enfants maîtres de leur temps. Les expérimentateurs de ces pédagogies novatrices centenaires ont semé des graines qui tardent à se multiplier ! Dans l'école créée par Patrick Geddes (botaniste) et sa femme (pianiste) pour y éduquer leurs trois enfants et ceux de quelques amis, deux « disciplines » sont plébiscitées : la musique (instrument et chant) et le jardinage. Ainsi, une « discipline » en contient d'autres, le calcul par exemple sert aussi bien pour répartir les graines à semer que pour les proportions des divers ingrédients entrant dans une recette. Il s'agit de remplacer le système des trois « R » (*Reading, Writing and Arithmetic*) par celui des trois « H » (*Heart, Hand and Head*). Quant aux horaires, ils ne sont jamais fixes et dépendent des saisons, de la météo et des humeurs de chacun... Mabel Barker, une doctorante de Geddes devenue enseignante, place au cœur de sa méthode « l'étude du milieu ». La promenade-enquête en est le temps fort. Quand la collecte d'informations est terminée, le travail d'équipe commence avec répartition des tâches : cartographies, classement des photogra-

1 | C. Leconte, préface A. Reinberg, *Des rythmes de vie aux rythmes scolaires. Une histoire sans fin*, nouvelle édition augmentée, Presses universitaires du Septentrion, 2014.

Elle démontre qu'il est préférable de réorganiser le « temps scolaire » avec davantage de jours dans l'année et moins d'heures par jour.

2 | H. Montagner, « Les rythmes majeurs de l'enfant », *Informations sociales*, 2009, vol. 3, n° 153, pp.14-20.

phies, fiches sur la faune et la flore, journal de bord, traitement des données statistiques, analyse des entretiens réalisés auprès des artisans, des cultivateurs, etc. Elle milite pour une éducation qui repose sur les expériences de la vie, rejoignant John Dewey, pour qui le savoir dépend du savoir-faire. Quant à l'expérience, elle vise à essayer et à éprouver, ce qui signifie que l'éducation est processuelle, elle ne peut se satisfaire d'un programme « officiel » indépendant des enfants. L'expérience ignore les limites temporelles, celles-ci varient selon chacun et selon ce qui est entrepris. La connaissance ne consiste pas en une accumulation d'informations mais en un jeu ininterrompu d'interrelations. « C'est en apprenant qu'on apprend à apprendre », voilà ce qui pourrait figurer au-dessus de la porte d'entrée de l'école de Dewey. Mabel Barker¹ s'interroge sur la difficulté à avoir des « écoles de ferme, d'élevage, de pêche, de mines et de jardins » dans un monde qui s'urbanise. Elle présente Kings Langley Prieuré qui accueille trente-quatre élèves de 6 à 18 ans : le jardin dispose de 4 ha, il y a des vergers, des animaux, les enfants résident sur place et participent à la confection des repas, aux activités d'entretien, en compagnie d'un de leurs enseignants, le *self-government* régit les relations entre les occupants. Et Célestin Freinet ? Dans *Pour l'école du peuple* il rassemble ses expériences : suppression de l'estrade, promenades, jardin et élevage, imprimerie, travail de groupe, auto-évaluation, travail libre, bibliothèque ouverte, « boîtes aux questions », correspondance avec d'autres classes, journal mural, locaux adaptés à la taille des enfants, cantine végétarienne, naturisme... Il liste 30 « invariants », parmi lesquels « on prépare la démocratie de demain par la démocratie à l'École ». Le lundi est essentiel, on discute du programme de la semaine et de la répartition des responsabilités et aussi des sujets qui seront abordés par les « enfants-conférenciers » à la fin de chaque journée de « travail ». Les enfants, au sein de la classe, organisent leur temps, mais dans le cadre déterminé par les adultes.

1 | T. Paquot, « À la découverte du milieu avec Mabel Barker », *Diversité*, Canopée, n° 191, 2018.

De l'importance d'une Maison des temps

La vie de l'enfant est donc rythmée par les temporalités des adultes, sauf au début de son existence. Mais les adultes sont aussi tributaires d'horaires qu'ils subissent plus qu'ils ne décident. Les heures d'ouverture et de fermeture des administrations, des transports publics, des services et des commerces, des entreprises, ne résultent pas du choix de chacun, mais de toute une logique productiviste qui ne se soucie ni de la chronobiologie des habitants d'une ville ou d'un territoire, ni des rythmes des non-humains qui peuplent le lieu. Comment en tenir compte ? Comment entrelacer de manière pacifiée les multiples temporalités qui se manifestent simultanément en un même endroit ? En 1990, en Italie, une loi réforme l'administration locale et autorise le maire à coordonner les horaires des services publics, elle provient d'un projet de loi plus générale stipulant que « les femmes changent le temps : une loi pour rendre plus humains les horaires de travail, les horaires de la ville, le rythme de la vie ». Plusieurs villes italiennes se dotent alors d'un « Bureau des temps » dont la mission est l'harmonisation des temporalités des diverses activités en réunissant les principaux employeurs, les transporteurs, les représentants des associations, etc. En France, seulement une trentaine de collectivités, selon Sandra Mallet², osent se lancer dans une « politique temporelle », pour la plus grande satisfaction de leurs administrés. Il serait temps de les populariser et à la chronotopie³ d'ajouter le temps des enfants et celui des parents... J'imagine des Maisons des temps dans chaque territoire qui ajusteraient au mieux les rythmes des humains et des non-humains en une sorte d'arc-en-ciel, jamais figé, des temporalités. Elles exalteraient la rythmanalyse du vivant, assurant ainsi la diversité paradoxale de tous les organismes... —

2 | S. Mallet, « Vie urbaine et temps communs », *Esprit*, décembre 2014, pp. 36-45.

3 | Sous la direction de T. Paquot, *Le quotidien urbain. Essais sur les temps des villes*, La Découverte, 2001.
T. Paquot, *L'urbanisme c'est notre affaire !*, L'Atalante, 2010.

Les « soutiers » désynchronisés de la métropole

ISABELLA DOMINGIE | FRANCESCA RU | MAGUELONE SCHNETZLER

La métropolisation, qui s'est imposée comme paradigme dominant de l'organisation territoriale et des politiques publiques, s'accompagne bien souvent d'une série d'injonctions adressées aux villes. Pour être attractive et se développer en tant que métropole, la ville doit être intense, active et accessible. Le fantasme d'une ville qui ne s'arrête jamais, qui soit capable de proposer des services variés à ses habitants en tout point et à toute heure, se diffuse. La vie urbaine s'allonge, le rythme s'accélère, les temps de pause dans les métropoles se font de plus en plus rares...

Or, derrière cette apparence d'une ville foisonnante pour tous, il y a les « soutiers » : des acteurs indispensables pour assurer le fonctionnement de la métropole, mais peu considérés en tant que tels. Désignant à l'origine le « matelot chargé de l'arrimage des objets d'équipement, d'approvisionnement, et spécialement du service de la soute à charbon¹ », le terme de « soutier » permet d'insister sur le caractère peu visible de ces individus. Ces « travailleurs de l'ombre » exercent dans des domaines d'activité anciens et bien connus (éboueurs, conducteurs de bus et traminots ou femmes de ménage²) mais aussi dans des secteurs plus récents, davantage associés à l'imaginaire métropolitain et caractérisés par des conditions de travail souvent plus précaires (livreurs de repas ou autres *juicers* rechargeant les batteries des trottinettes la nuit).

Si les soutiers sont « invisibles », c'est d'abord parce qu'ils restent largement marginalisés dans des discours théoriques et politiques qui associent plus spontanément le « succès métropolitain » à d'autres populations, telles que les cadres, ingénieurs ou créatifs³. Mais c'est aussi parce que beaucoup d'entre eux travaillent de façon désynchronisée. On ne les croise pas. Les études de la Dares montrent

que si travailler en horaires atypiques (tôt le matin, la nuit ou le week-end) est finalement assez répandu⁴, ces horaires se concentrent toutefois sur certains métiers, que ce soit pour assurer la continuité de la vie sociale, la permanence des services à la personne ou la sécurité.

Trop peu considérés dans nos sociétés contemporaines, il est aujourd'hui primordial de revaloriser la place centrale de ces travailleurs dans nos quotidiens. La crise sanitaire du Covid-19 remet sur le devant de la scène ces mêmes acteurs, contraints de poursuivre leur activité pour assurer un fonctionnement minimal de la ville et la survie de la population pendant cet épisode comme ils le font le reste de l'année durant la nuit, le dimanche ou pendant les vacances. En rendant visibles des métiers bien souvent sous-estimés, elle nous amène à réévaluer l'utilité sociale de ces professions indispensables à nos sociétés.

Dans le cadre d'un travail de recherche⁵ basé sur une revue de la littérature et des enquêtes quantitatives et qualitatives, deux catégories professionnelles, conducteurs de transports en commun et femmes de ménage de la métropole bordelaise, ont été interrogées.

Les conducteurs de bus et traminots : une expérience métropolitaine en décalé

L'inscription d'un territoire au rang de métropole se mesure à la qualité de ses infrastructures de transport⁶ : elles doivent permettre aux habitants d'y circuler librement et (quasiment) en continu, grâce à un réseau fluide, lisible et étendu. Le réseau de transport peut aussi participer à moderniser l'image de

1 | « Soutier » (1964), *Le Grand Robert de la langue française*.

2 | Ce terme est utilisé ici par convenance.

3 | Dans l'imaginaire collectif, la métropole et son « succès » sont souvent associés à la présence de groupes sociaux riches en capital économique et culturel.

4 | En 2017, 44 % des salariés sont au cours d'un mois soumis à au moins un horaire de travail atypique, Dares – Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques – ministère du Travail, analyses juin 2018.

5 | Études menées entre octobre 2018 et juillet 2019.

6 | P. Godier, G. Tapie, T. Oblet, « L'éveil métropolitain. L'exemple de Bordeaux », *Le Moniteur*, janvier 2018, 216 p.

la ville en lui donnant l'aspect d'une ville connectée et durable.

Mais pour assurer ce service à une part de la population sur une plage horaire étendue (de 5 h à minuit/1 h, sans compter les bus de nuit), les conducteurs de bus et de tramway sont soumis à des rythmes intenses et à des horaires décalés. Ces temporalités ont des effets multiples sur le quotidien des conducteurs comme sur leurs pratiques urbaines.

L'intensité du service à assurer rend le travail des conducteurs usant, que ce soit physiquement (fatigue due au système de rotation en 3x8, présence requise un week-end sur deux, etc.) ou psychologiquement (stress permanent dû à la cadence à tenir sur les lignes, nécessaire vigilance en cas de saturation du trafic, etc.). Pour que la métropole soit active (et réactive), le réseau de transport doit également être flexible et s'adapter aux imprévus, ce qui rend le quotidien de certains conducteurs moins prévisible voire instable (par exemple, les conducteurs « volants¹ » prennent connaissance de la ligne sur laquelle ils sont affectés et de leurs horaires avec seulement quatre jours d'avance).

Les horaires atypiques limitent aussi les conducteurs dans leur pratique de la métropole. Bien que des permutations de créneaux entre conducteurs soient possibles, les marges de manœuvre restent limitées, dans la mesure où le réseau doit être assuré en continu. Afin que les usagers puissent bénéficier des transports en commun au plus tôt et jusqu'à tard, les conducteurs ouvrant une ligne doivent se rendre au dépôt vers 3 h 30/4 h du matin, quand ceux qui la ferment finissent leur journée vers 1 h 30/2 h. Certes, dire que ces derniers ne peuvent donc paradoxalement pas bénéficier du réseau de transport est plutôt facile et somme toute logique. Mais le constat peut être généralisé à d'autres soutiers qui doivent se rendre sur leur lieu d'activité en dehors des heures « classiques » et qui ne peuvent alors pas profiter de ce service métropolitain. De manière générale, les soutiers sont exclus, ou du moins en retrait, de certaines dynamiques métropolitaines. Une métropole à deux vitesses prend forme, séparant ceux pouvant bénéficier pleinement des services offerts et ceux pour qui l'accès à ces services n'est pas toujours évident.

Ces décalages sont d'ailleurs amplifiés par d'autres formes de relégations. Dans un contexte de marché du logement extrêmement tendu, la difficulté pour les conducteurs d'accéder à un logement à proximité

de leur lieu d'activité en est un exemple : 40 % des conducteurs interrogés déclarent habiter à plus de 20 km de leur lieu de dépôt. Les deux contraintes (temporelles et spatiales) se renforcent mutuellement. Parmi les sondés, nombreux sont ceux qui mettent en avant cet aspect : l'éloignement résidentiel du lieu d'activité allonge la journée de travail, sans compter le temps passé dans les embouteillages ; la distance domicile-travail varie selon le lieu d'embauche ; les lignes de transports en commun desservant les communes reculées ne sont souvent plus assurées à partir d'une certaine heure...

Les femmes de ménage, invisibles et ultra-mobiles, évitent autant que possible le cœur de la métropole

Les femmes de ménage sont également soumises à un rythme particulier, dicté par les horaires de leurs employeurs et une forte mobilité dans l'espace urbain.

Cette profession, fortement féminisée, se concentre dans les aires métropolitaines. Bien que les femmes de ménage fassent partie de la *serving class*², elles ne représentent pas une catégorie statistique spécifique. Leur métier, fortement invisibilisé, n'est souvent pas déclaré institutionnellement comme emploi salarié. Il est alors difficile d'identifier précisément ce groupe professionnel, qui occupe pourtant un rôle de création de la valeur dans les « chaînes globales du *care*³ ».

Le rythme de vie des femmes de ménage varie fortement selon qu'elles sont agentes d'entretien ou qu'elles travaillent à domicile chez des particuliers. Les premières vivent, pour beaucoup d'entre elles, la nuit : elles nettoient les locaux afin que tout soit prêt le matin pour l'arrivée des employés. Les secondes, qui ont fait l'objet de cette étude, doivent effectuer de nombreux déplacements en fonction de leurs lieux de travail au cours de la journée. Elles s'organisent selon un itinéraire précis à l'échelle métropolitaine et se déplacent d'un lieu à un autre pour se rendre chez des particuliers. Tous les jours, elles parcourent ainsi des distances importantes.

À ce temps passé dans les déplacements entre les différents employeurs vient s'ajouter le trajet domicile-travail. Le choix résidentiel structure leur quotidien. La tendance générale est celle d'un retrait résidentiel loin de Bordeaux, pas forcément choisi.

1 | Les conducteurs « volants » sont les conducteurs n'étant pas affectés à une ligne ou à un dépôt. À partir d'une certaine ancienneté, les conducteurs peuvent postuler pour être classés sur une ligne.

2 | S. Sassen, « Women's Burden : Counter-geographies of Globalization and the Feminization of Survival », *Journal of international affairs*, 2000, p. 503-524.

3 | A. R. Hochschild, « Global care chains and emotional surplus value », in W. Hutton and A. Giddens (eds) *On the edge : living with global capitalism*, London : Jonathan Cape, p. 130-46.



Tramway de nuit à la gare Saint-Jean à Bordeaux.

La saturation des infrastructures routières rajoute une contrainte temporelle à celle de la ponctualité au travail et requiert une certaine organisation. Nadine, 66 ans, raconte son quotidien : « Je me réveille à 5 h 30 et je pars de chez moi à 6 h 40 en voiture. Je passe à Libourne pour récupérer une collègue et on va à Bordeaux. Le trajet dure entre 30 et 45 minutes mais je me lève tôt pour éviter les bouchons. » Ces « navetteuses » font des allers-retours réguliers entre leur domicile et Bordeaux. Elles sillonnent le territoire pendant leur journée de travail pour enfin, le soir, retrouver le calme chez elles. Le rapport à la métropole est donc essentiellement vécu sous le prisme de la nécessité économique.

Face à cette métropole caractérisée par le mouvement voire l'(hyper)flux, ces femmes interviewées adoptent la stratégie de l'évitement. Se tenir à distance des lieux trop fréquentés devient un moyen pour s'assurer une certaine tranquillité. Y compris en termes de loisirs, Bordeaux n'est pas considérée comme un lieu suscitant de l'intérêt pour les activités qui s'y déroulent. On se rend en ville uniquement pour faire les magasins ou se promener le long des quais, dans un rapport à la métropole principalement consumériste. À l'inverse, elles privilégient la plage ou la campagne : le week-end, comme beaucoup de Bordelais, elles préfèrent s'éloigner de la métropole pour profiter de la nature et faire des activités de plein air. Paradoxalement, alors que la métropole

attire de plus en plus les classes populaires (avant tout pour les possibilités de travail qu'elle offre), ces dernières ne la vivent pas pleinement.

Au total, ces travailleurs de l'ombre sont au cœur d'un nœud de tensions : acteurs clés mais peu considérés, acteurs ayant une contribution déterminante au développement métropolitain mais incapables d'en tirer réellement profit, acteurs limités par des contraintes temporelles et spatiales dans leur pratique de la métropole... Mais comment et jusqu'où cette situation est-elle tenable ? Au-delà des effets directs sur le quotidien des conducteurs, les horaires décalés ne nuisent-ils pas au fonctionnement de la métropole dans son ensemble ? La volonté des femmes de ménage d'éviter la ville serait-elle le symptôme d'une profonde inégalité dans les opportunités offertes par la métropole ?

Ces limites nous amènent à interroger non seulement la soutenabilité d'une métropole à plusieurs vitesses, mais aussi sa capacité à faire du lien, à assurer un cadre de vie de qualité et ce, à l'ensemble des citoyens. Les enjeux sont multiples. Il s'agit d'éviter que la désynchronisation des rythmes urbains ne se traduise par une exclusion d'une partie de la population ; que les horaires décalés ne remettent en cause la cohésion au sein du territoire ; que la promesse d'une ville intense ne se fasse pas au détriment de ses acteurs clés... —

Événements, attention et attentes

DOMINIQUE BOULLIER

Lorsque le flux des bus avait commencé à ralentir le long de la place de la République, une vague inquiétude s'était glissée chez certains festivaliers qui attendaient dans la file d'attente la navette qui devait les transporter sur le site des Transmusicales, à 10 km du centre de Rennes. Mais l'esprit de la fête était déjà suffisamment fort pour refouler cette incertitude avec le concours aisément identifiable de diverses substances. Une fanfare improvisée réchauffait l'ambiance, dans ce climat frais de début de soirée de décembre. Lorsqu'on vient faire la fête, il faut impérativement donner les signaux de l'enthousiasme et du lâcher-prise. Mais lorsque ce public « bon enfant », comme dit la police, comprit que pour des raisons obscures de régulation des flux de festivaliers aux entrées du site, aucun bus ne partirait avant « un certain temps », l'enthousiasme se mua rapidement en énervement puis en colère. Et les premières victimes en furent ces admirables barrières amovibles qui s'écroulèrent vite sous la pression du public qui ne jouait plus le jeu. Au point pour certains de finir par se retrouver sous les barrières, et pour les autres face à la police des sections d'intervention qui se positionna en ligne de l'autre côté de la rue, transformant ainsi totalement le climat de l'événement. Les jets de projectiles et les insultes ne firent pas perdre leur sang-froid aux gradés de cette époque qu'on dirait lointaine où la modération était à l'honneur. Mais la festivalière, qui trépignait, hurlait et s'énervait contre le lieutenant de service ce soir-là, était pourtant à bout. Elle parvenait à expliquer au milieu de ses pleurs que cela faisait un an qu'elle préparait ce festival, qu'elle avait économisé pour venir de l'autre bout de la France, que ce soir passait précisément son groupe favori et que ce blocage n'était tout simplement pas pensable, que son monde, son projet de vie de l'année, toutes ses attentes s'écroulaient. Elle était touchante et le lieutenant se révéla experte dans les attentions

nécessaires pour « calmer le jobard », aurait dit Goffman¹.

Il m'apparut ainsi en direct, à chaud, à quel point un événement n'était pas seulement ici et maintenant mais produisait des attentes qui débordaient largement l'espace-temps où il se vivait. Tous s'étaient préparés avec soin, selon une planification² que partagent aussi la direction du festival, les services de police ou le service de transport, les plus professionnels, habitués de la programmation et aussi familiers des limites d'une telle planification. En l'occurrence, les articulations³ n'avaient pas été soignées, et toute cette synchronisation qui est ici coordination s'avérait fragile, dès lors qu'un grain de sable à l'entrée du festival bloquait tout. Car le plus difficile consiste à travailler selon son champ de compétence mais en préparant le transfert pour les autres qui prennent le relais dans la chaîne, à ce point délicat des articulations où il est toujours plus aisé de dire : « Ce n'est pas mon boulot ! » Les services du festival ne transmettent pas l'explication du problème aux services de transport qui ne savent plus réguler la foule et qui paniquent et qui demandent aux CRS d'intervenir. Ces derniers rendent service un moment mais délaissent ensuite la situation car « c'est le problème du transporteur après tout », en

1 | Goffman montre comment les commerçants ambulants notamment ont appris à calmer le jobard, c'est-à-dire le client mécontent qui s'estime floué. Cela fait partie des échanges réparateurs que chacun reconnaît : faire baisser la pression, retrouver un climat serein, avec la rhétorique, les gestes et la proximité physique adaptés. E. Goffman, *La mise en scène de la vie quotidienne*, Éditions de Minuit, 2 tomes, 1973.

2 | Laurent Thévenot considère que cet esprit de planification constitue un régime d'engagement dans le monde, orienté vers un but, qu'il opposera à celui de la justification (porté par un discours sur les principes) et au régime du proche (fait d'ajustements du quotidien, du voisinage). L. Thévenot, *L'action au pluriel. Sociologie des régimes d'engagement*, La Découverte, 2006.

3 | Anselm Strauss a montré, dans le cas des hôpitaux notamment, que tous les incidents ou accidents d'organisation renvoyaient à une insuffisance des articulations entre spécialités et domaines de responsabilité car il reste toujours difficile de définir où commence et où finit une responsabilité qui devient discrète alors que le problème vécu par le patient est continu. A. Strauss, *La trame de la négociation*, L'Harmattan, 1992.

laissant la police du service général canaliser la file d'attente à leur place puis refuser d'en faire plus quand tout dégénère. Mais en face de ces professionnels, se trouvent des festivaliers et non seulement des usagers des transports. Ils ont fait monter la pression interne, les passions, les attentes et les émotions. Ils se sont aussi programmés mentalement, parfois depuis des mois, pour être synchronisés non seulement avec toutes les autres parties prenantes (être à l'heure, avoir un billet, retrouver les copains) mais aussi avec l'état mental collectif. S'engager dans un événement, ce n'est pas seulement réunir les conditions matérielles de son bon déroulement, pour les professionnels comme pour les participants, ce n'est pas seulement créer le bon conteneur, c'est aussi trouver le bon contenant qui permet de mobiliser les passions au bon moment (le *kairos*) qui est le miracle attendu de tout événement. La synchronisation technique et opérationnelle est une condition nécessaire mais non suffisante pour que l'attention collective se focalise sur un objet de désir particulier et partagé qui, de plus, réponde aux attentes longuement construites dans les esprits. Mieux encore, l'événement, pour atteindre ce *kairos*, doit non seulement répondre à ces attentes, mais même « les dépasser », produire ce supplément qui fera date, cet instant de grâce, qui peut être artistique, politique, sportif, etc. selon la nature de

l'événement. Gagner un match 1-0 ne marque pas les esprits comme gagner le même match 4-3 dans les dernières secondes de la rencontre, chacun le sait. Cette incertitude devient de ce fait un ingrédient clé de l'événement quand bien même toute l'expertise placée dans la planification a pu être mobilisée pour cadrer, préparer, rendre « gérable » et possible cette incertitude. Il existe ainsi des événements dans l'événement qui vont réjouir les cœurs et capter les esprits durablement et engendrer des récits, qu'on se répètera des années plus tard.

Cependant, la plupart des événements participent d'un rythme urbain moins exceptionnel. Au contraire même, c'est la répétition et la satisfaction garantie de retrouver ce que l'on connaît déjà, ce que l'on re-connaît qui provoque l'attraction et mobilise les attentes. L'événement, dans ce cas, peut devenir habitude, comme les feux d'artifice du premier de l'an et du 14 juillet, somme toute souvent stéréotypés, mais appréciés aussi pour cette raison : « On n'est pas déçus ! » Car l'événement programmé doit éviter deux écueils, l'ennui et la déception. Au fond, les événements urbains sont en fait des investissements massifs contre l'ennui (pour celui qui « hait les dimanches » par exemple). Le paradoxe tient dans le fait qu'un événement très bien organisé, « très bien huilé », peut parvenir à synchroniser parfaitement tous les acteurs et pourtant à rendre visible l'artifice

Concert d'été à Majorque, Espagne, le 7 août 2016, © Claraaa | Dreamstime.com.



de l'assemblage, la répétition malgré les nouveautés et les surprises, la banalisation derrière l'enthousiasme affiché. Le culte des événements et leur répétition à haute fréquence, amplifiée par la caisse de résonance des réseaux sociaux, ne parvient plus à provoquer la mobilisation de l'attention, cet effet de « priming », dit-on en sciences cognitives, qui fait qu'un signal passe devant les autres, tant il est différent et puissant, voire choquant.

On voit bien comment l'infrastructure des plateformes numériques, le design de leurs interfaces (avec tous ces indices de performance que sont les likes, les retweets ou les partages et ces notifications), et leur modèle économique leur permettent de constamment générer de l'alerte, sans pour autant éviter le risque de l'effet blasé si l'on en abuse. Mais la ville ne possède pas une plasticité, une productivité de saillances, de sollicitations aussi intenses qu'un réseau numérique. Du coup, les événements en ligne semblent prendre le pas sur une forme d'ennui urbain. À tel point que dans la rue, chacun se trouve plus aisément connecté et attentif à son écosystème numérique, à son habitude¹, qu'à son environnement urbain, à son habitat. Plus encore, lors des événements même, chaque participant peut se garantir pour lui-même un état attentionnel d'alerte permanente en se connectant en ligne simultanément à l'expérience en présence. Cette double présence/absence implique pour les attractions produites par les événements urbains de déployer une énergie considérable pour éviter de voir tout son public basculer en ligne !

Ce risque de l'ennui semble aisément comblé par une agitation urbaine permanente et c'est d'ailleurs ce qui fait une qualité essentielle de la ville (même si l'on sait que cette agitation provoque par contraste un accroissement du sentiment de solitude chez ceux qui le vivent mal). La déception quant à elle relève du risque impondérable d'une tension intérieure, d'une attention et d'une attente qui ne trouveraient pas d'objet adéquat à l'investissement effectué. C'est au fond la leçon du désir que chacun expérimente dans une vie : « ce n'est pas ça » car au fond le désir est un mouvement vital qui nous traverse et qui nous entraîne toujours vers ailleurs. Ce ratage que Lacan ou Beckett valorisaient « Essayer encore. Rater encore. Rater mieux. » est toujours un horizon possible pour tout événement. Ratage

de la synchronisation technique des conteneurs qui contiennent mal (trop de vent, panne de courant, foules qui s'agglutinent, manque de bus) mais aussi ratage de la synchronisation des esprits, de cette épiphanie qui produit un « nous » éphémère mais puissant grâce à des contenants qui contentent. Or, l'expertise technique ne suffit pas pour ce contentement. Il y faut mettre une âme, un souffle, ce que les « animateurs » bien nommés sont chargés de créer parfois mais qui reste un art profondément incertain. Pourtant, si ce risque de ratage est bien présent, c'est aussi sur ce plan de la présence que l'expérience urbaine reste irremplaçable. Autant les réseaux numériques ont amplifié à l'extrême le régime attentionnel de l'alerte au point de générer une vibration perpétuelle épuisante et nivelante, autant les événements urbains, qui ne peuvent pas tenir la même fréquence (temporelle et mentale), restent des occasions de provoquer ces épiphanies, synchronisations profondes qui révèlent une autre dimension possible des collectifs, très vite disparue, mais malgré tout mémorisée. J'avais ainsi fait une grave erreur de prédiction quant à ces équilibres médiatiques lorsque j'avais cru qu'avec la diffusion massive et permanente des événements sportifs à la télévision (sans parler des accès internet), les stades allaient se vider de leur public. C'est le contraire qui s'est passé, avec cependant des écarts importants entre les grands événements où l'attracteur est si puissant qu'il peut garantir la jouissance et les matches de routine qui ne font que confirmer qu'on ne joue pas dans la même division ! Car il reste un potentiel de synchronisation des esprits qui ne fonctionne paradoxalement qu'avec la présence des corps, même agglutinés dans une manifestation ou dans un stade. La présence, au sens fort d'un être-au-monde qui accepte d'être pris dans l'événement avec tous ses sens, cette présence, que l'on vit particulièrement fortement dans les expériences amoureuses, mystiques et esthétiques, peut aussi s'éprouver dans les événements urbains. Cela constitue ainsi un encouragement à ne pas céder devant le copier-coller du « vu à la télé ou vu sur les réseaux » qui pervertirait totalement les qualités profondes de la présence pour une action commune². L'action commune est rare, elle n'est pas garantie, elle n'est pas manipulable à volonté, mais c'est elle qui fait émerger de la singularité, malgré son caractère de masse ou de reproduction industrielle. Synchroniser pour renforcer les conventions existantes, c'est une finalité politique estimable. Synchroniser pour faire émerger la singularité d'un désir collectif, c'est faire advenir un esprit urbain qui nécessite la présence. —

1 | J'appelle habitude notre capacité à faire enveloppe de toutes nos connexions numériques, à s'approprier un espace relationnel pour l'habiter pour dépasser le statut technique du réseau, comme l'habitat dépasse le logement, l'habillage dépasse le véhicule ou l'habit dépasse le vêtement, toutes peaux techniques qui deviennent appropriées.

D. Boullier, « Rendre le numérique habitable : l'habitude », in Y. Calbérac, O. Lazzarotti, J. Levy, M. Lussault, *Carte d'identités, l'espace au singulier*, Hermann (Les colloques de Cerisy), 2019, pp. 151-174.

2 | Livet et Thévenot distinguent l'action commune de l'action ensemble et de l'action à plusieurs.

P. Livet, L. Thévenot, « Les catégories de l'action collective », in A. Orléan, *Analyse économique des conventions*, PUF, 1994.

Quand la ville joue tutti

LAURIE MAGIMEL

Un calendrier pour organiser la ville ?

L'idée paraît surprenante. Qu'aurait donc à voir l'agenda d'une ville avec la petite page cartonnée aimantée au frigidaire, où sont répertoriés les cours de basket hebdomadaires du cadet et les examens de l'ainée ? Feutre en main, chacun choisit sa couleur pour y dessiner son mode de vie. Cet exercice, déjà fastidieux au sein de la cellule familiale, s'amplifie à l'échelle d'une ville : est-il vraiment possible de penser un agenda collectif ?

Cette question interpelle les acteurs publics depuis les années 2000. Compte tenu de l'éclatement des espaces, des temps sociaux et des mobilités, l'individualisation de nos modes de vie va souvent de pair avec leur désynchronisation. En parallèle, nos journées semblent de plus en plus denses et actives. Pour y répondre, certaines collectivités ont donc inventé de nouveaux outils comme les bureaux des temps, visant à adapter l'organisation temporelle des territoires aux attentes des usagers, tout en prenant en compte les inégalités d'accès aux services.

S'il n'en existe pas à Bordeaux, la ville a tout de même su adapter les horaires de ses équipements : il est désormais possible de nager à la piscine municipale ou de visiter la MÉCA le soir. De même, peu à peu, la traditionnelle page vierge du dimanche se remplit par l'ouverture des bibliothèques (expérimentation lancée en 2019) et la gratuité des musées une fois par mois. Ainsi, cet éclatement temporel soulève une question : saurait-on représenter le tempo d'une ville pour mieux l'organiser ? En d'autres termes, pourrait-on donner à la ville un calendrier, c'est-à-dire un instrument qui, selon Emile Durkheim (1912), « exprime le rythme de la vie collective en même temps qu'il a pour fonction d'en assurer la régularité » ?

Aujourd'hui, il n'en existe pas. Au calendrier institutionnel s'ajoutent les agendas des spectacles, des fêtes ou des manifestations ; pourtant personne n'endosse encore la fonction de chef d'orchestre pour coordonner l'ensemble. Alors si l'on se risquait à représenter le calendrier de Bordeaux en 2019, quelle en serait la forme ?

Imaginons-le comme une partition de musique, réunissant synoptiquement plusieurs rythmes notés sur des portées distinctes et disposées les unes au-dessus des autres (Bach.-Dez., 1882). Chacune aurait ses notes, ses rythmes, ses fonctions, sonnante et dissonante ensemble.

Le calendrier de Bordeaux serait donc composé de trois niveaux distincts, interdépendants, conçus comme les portées d'une partition. Les deux premières symboliseraient le calendrier anticipé lorsque la dernière souligne les aléas.

Sur la première portée, agissant comme la base du morceau, figurent les rythmes annuels du fonctionnement de la ville à travers ses principaux équipements. La prépondérance du rythme scolaire détermine le calendrier de nombreux équipements (bibliothèques, patinoires, piscines). Il régit aussi l'offre culturelle (opéra et théâtres nationaux de Bordeaux) interrompue les deux mois d'été. Les espaces de plein air (jardins, parcs, cimetières) suivent eux le calendrier lunaire. Enfin, le réseau de transport local (TBM) articule plusieurs de ces calendriers pour proposer une offre adaptée. Il intègre le rythme scolaire et ajuste son réseau en fonction de l'agenda culturel et sportif de la ville : interrompant la circulation ou densifiant la fréquence les jours de matches et de spectacles.

La seconde portée, plus mélodique, représente le calendrier événementiel de Bordeaux. Ville éphémère, festive et événementielle (Gwiazdzinski, 2009), la capitale girondine multiplie les « temps forts » pour rompre la monotonie du quotidien. Certains événements pluriannuels deviennent des marqueurs temporels pour petits et grands. Très attendues, la grande braderie (février et juillet) ou la foire aux plaisirs (février et octobre) égayent le centre-ville de Bordeaux. D'autres événements marquent le début des saisons, tels que le marché de Noël pour l'hiver ou Bordeaux Fête de la Fleuve pour l'été. En 2019, ce rendez-vous biennal assurait d'ailleurs le lancement de la saison culturelle estivale Liberté. Certains mois, la mélodie calendaire est jouée fortissimo : mai - le mois des spectacles, du développement durable (Mai Durable) et de la nuit (Nuit européenne des Musées) -, juin - le mois des événements festifs urbains (Chahuts, Fête de la Fleuve, Epicuriales) - et la fin d'année, où la saison culturelle et les salons professionnels battent leur plein. D'autres mois, à l'inverse, font l'effet d'un soupir (janvier, mars).

Si en principe cela semble réglé comme du papier à musique, ce calendrier laisse en réalité place à l'improvisation et à l'impromptu. Des aléas vécus par un grand nombre de personnes (accidents, grèves, tempêtes, incendies) dérèglent le fonctionnement de la ville autant que ses événements, dessinant un

« calendrier a posteriori ». À l'inverse des deux précédentes, cette portée s'impose d'elle-même dans notre quotidien.

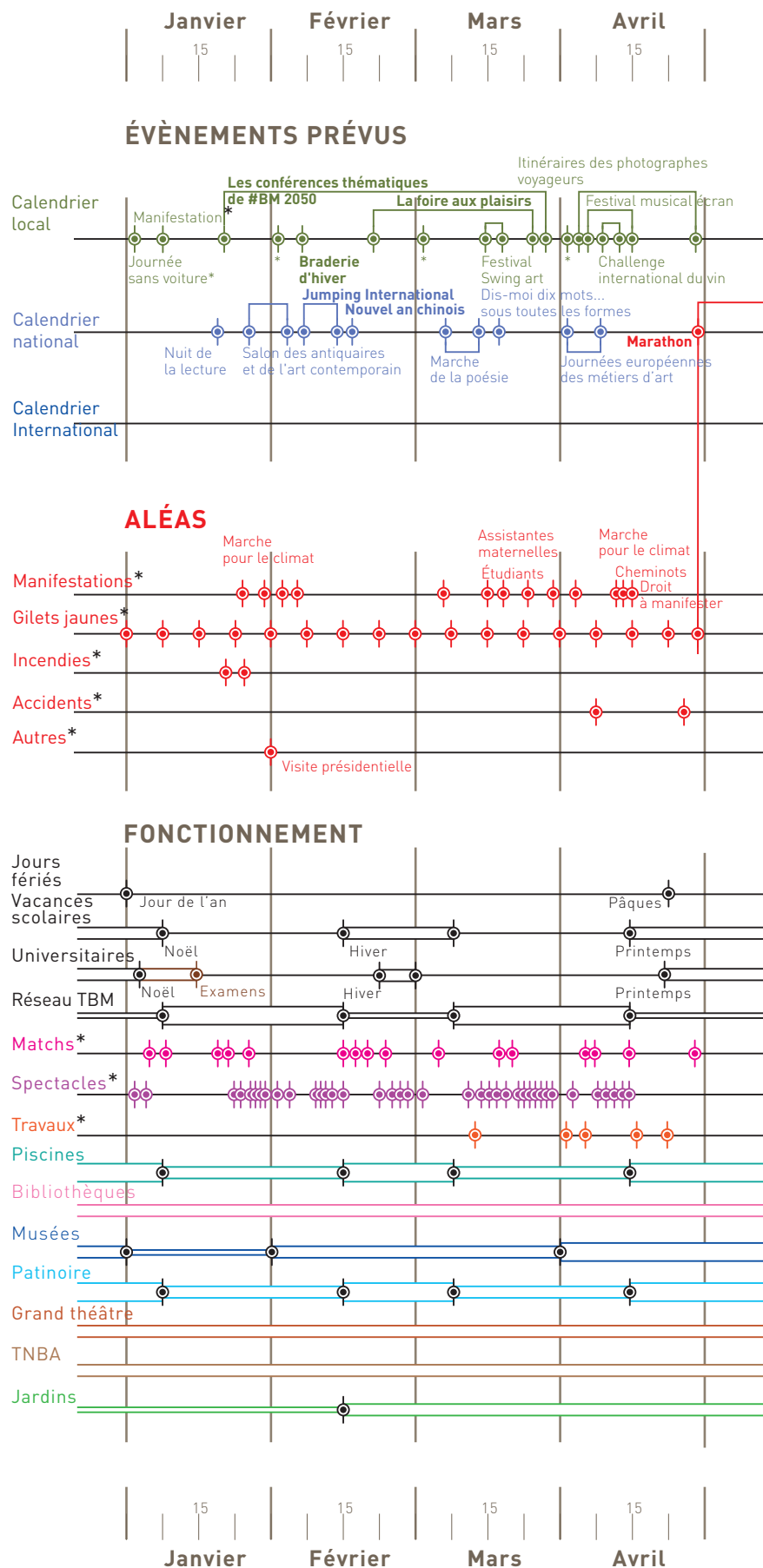
En 2019, plusieurs catégories d'aléas ont bouleversé Bordeaux. La tempête Amélie a entraîné la fermeture temporaire des parcs et jardins et la suspension momentanée des transports. En décembre, des grèves ont provoqué la fermeture de 36 écoles sur 105. Si l'effet de ces aléas sur nos rythmes quotidiens était palpable, le calendrier de la ville ne s'en est pas vu pour autant altéré. Certains accidents, à l'inverse, ont inscrit de nouvelles dates au calendrier. Par exemple, le feu d'artifice du 14 juillet, gâché par un incendie, a reporté la fête au mois de septembre. D'autres événements, plus sérieux, ont quant à eux modifié durablement et spatialement les rythmes. Après l'incendie du parking des Salinières, l'arrêt du tramway a contraint des milliers d'usagers à adapter leurs itinéraires journaliers.

Enfin, d'autres aléas présumés éphémères se sont finalement installés dans le calendrier « prévu » de la ville. Face à l'incertitude des Gilets Jaunes, mouvement à l'organisation spontanée, la ville a dû interrompre les transports, fermer les équipements, reporter des événements réguliers comme le marathon. Anticipant l'éventualité d'un événement aux effets incertains, la ville a fait de l'aléa un risque. Et peu à peu, le risque lui-même a pris la forme d'un rendez-vous hebdomadaire. Presque ritualisé, le mouvement célébrait son premier anniversaire en novembre dernier.

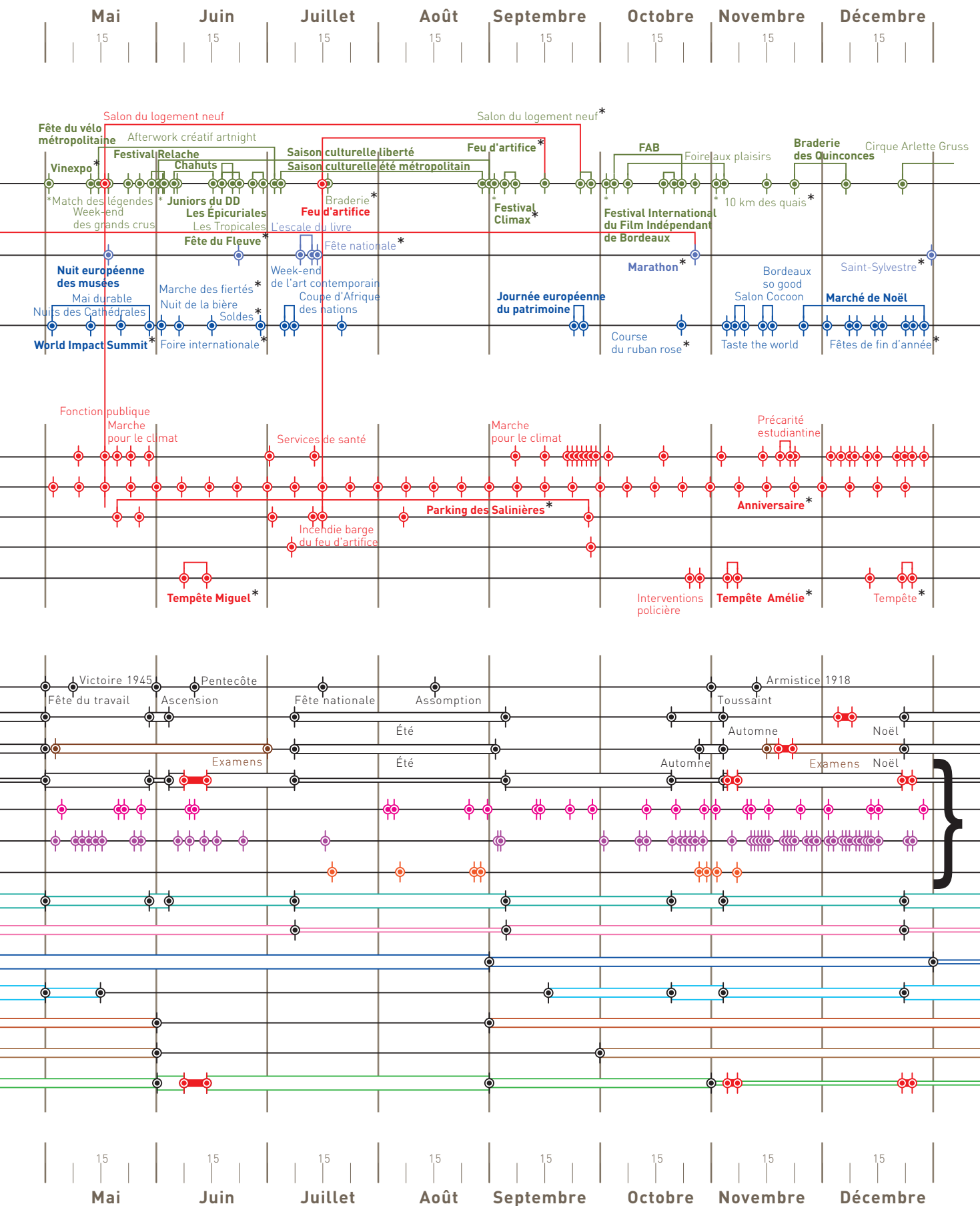
Ainsi, davantage que les fêtes, les « événements » pour la ville à l'échelle d'une année (ce qui se produit et marque les esprits) sont avant tout des aléas. D'ailleurs, ce sont les événements imprévus qui ont marqué l'histoire : guerres, révolutions, attentats. Parfois célébrés ou commémorés comme des jours fériés, on les reporte année après année dans nos calendriers. On pourrait même ajouter au mois de mai un quatrième jour férié : celui de la libération du confinement en raison du Covid-19, une idée plébiscitée avec humour sur les réseaux sociaux.

Cette tentative de révéler les calendriers urbains et métropolitains reste toutefois expérimentale. Nombre de données font défaut, ne permettant pas d'appréhender la fréquentation des événements et des lieux ni l'appropriation du calendrier par les usagers. C'était le pari d'un tel exercice : mettre en évidence des tendances et limites, abonder une recherche sur les outils de représentation des temps de la ville et nous rappeler la complexité d'un cadencement entre usages, opportunités et aléas. Car en effet, tout n'est pas prévisible, mais programmé. Comme dans un orchestre, il faut parfois faire avec les aléas du direct, même lorsque le premier violon a cassé une corde. —

Esquisse d'un calendrier de Bordeaux, année 2019



* Événements et aléas ayant modifié l'offre de transports TBM.
 } Éléments pris en compte dans le calendrier du réseau TBM.
 Interruption par un aléa.



Bordeaux, lundi 20 avril 2020 à 18 h 57, #confinement #jour35



© Antoine de Lassée.

Qu'est-ce que le rythme aujourd'hui ?

PASCAL MICHON

Chez les Grecs, au moins depuis Platon, le rythme était traditionnellement conçu comme l'un des éléments fondamentaux de la poésie, de la danse et de la musique. C'était, comme dit Platon dans *Les Lois*, « l'ordre du mouvement » des mots, des corps, ou des notes. À partir du III^e siècle avant notre ère, le terme commence également à désigner, chez les médecins grecs d'Alexandrie, la pulsation des artères et du cœur ou plus précisément le rapport arithmétique entre la durée de la diastole et celle la systole. Il passe en quelque sorte, pour la première fois, des théories de la culture aux théories de la nature vivante. Puis, à la fin de l'Antiquité, chez des auteurs comme Augustin ou Boèce, une nouvelle extension se produit. Le rythme est alors utilisé pour désigner le circuit parfait des astres et le fonctionnement circulaire du cosmos. Des théories de la nature, il passe ainsi aux théories du divin et à la théologie¹. Cette dernière extension a duré jusqu'au XX^e siècle pendant lequel un certain nombre d'auteurs de théories panrythmiques n'ont pas hésité à faire du rythme une catégorie universelle reliant tous les échelons du cosmos entre eux et même ces échelons avec ce qui les dépasse au-delà. Ces phénomènes répétés d'extension de la notion, qui vont se reproduire à l'ère moderne, expliquent à la fois sa richesse et son obscurité, à la fois sa versatilité, sa capacité à s'adapter à des objets très différents (culture, nature, divin), et son caractère imprécis et confus. Est-ce que le rythme est un ordre du mouvement, une pulsation, un rapport entre durées, un circuit ? Il est aujourd'hui encore tout cela à la fois.

Au XIX^e siècle, ce fonds culturel hérité de l'Antiquité se complexifie encore. Les usages traditionnels liés à la poésie, la danse et la musique sont toujours d'actualité, bien sûr, mais dans un ordre inversé. C'est la musique qui est maintenant le plus souvent prise comme modèle pour penser le rythme, la poésie

n'arrivant que bien loin derrière. Le rythme est alors de plus en plus fréquemment égalé à la division du temps en mesures égales et à la répétition régulière d'accents, comme dans l'esthétique et l'histoire de l'art qui sont en voie de formation universitaire à cette époque. On parle maintenant couramment de « rythme d'une colonnade », de « rythme des fenêtres » dans une façade, ou encore de « rythme de la succession des éléments structuraux » composant un bâtiment².

Simultanément, l'antique conception médicale qui voyait le rythme comme pulsation se transforme à travers le développement, à partir des années 1840, de la physiologie et de la physiopsychologie, où le rythme prend rapidement la forme de l'oscillation ou du cycle. C'est l'époque des premiers instruments de mesure de la pression artérielle – le kymographe ou scripteur de vague, ou le sphygmographe ou scripteur de palpitation³.

Enfin, dans les dernières années du XIX^e siècle et le début du XX^e siècle, le rythme s'insinue dans les sciences sociales en voie de formation, principalement sous une forme empruntée aux sciences de la vie, à savoir sous la forme de l'oscillation ou du cycle. Durant la Belle Époque, on trouve ce genre d'usages chez des économistes, comme Aftalion en France ou Mitchell aux États-Unis, qui travaillent sur la notion de cycles économiques, ou des sociologues et anthropologues, comme Durkheim et Mauss, qui s'intéressent, quant à eux, aux cycles de la vie sociale².

Au XX^e siècle, la notion de rythme a connu des fortunes diverses. Jusqu'aux années 1940, elle a été,

2 | P. Michon, 2019a, *Elements of Rhythmology : The Spread of Metron*, vol. 3, Paris, Rhuthmos.

3 | P. Michon, 2018b, *Elements of Rhythmology: From the Renaissance to the 19th Century*, vol. 2, Paris, Rhuthmos.

1 | P. Michon, 2018a, *Elements of Rhythmology: Antiquity*, vol.1, Paris, Rhuthmos.

P. Michon, 2019b, « A Rhythm Constellation in the 1970s and 1980s », <http://rhuthmos.eu/spip.php?article2428>.

Utriusque cosmi maioris scilicet et minoris metaphysica,
physica atque technica historia : in duo volumina secundum
cosmi differentiam diuisa.
Robert Fludd [1574-1637], Johann Theodor de Bry [1561-1623],
Matthaeus Merian [1593-1650], *Histoire métaphysique, physique
et technique de l'un et l'autre monde, à savoir du grand et du petit.*



Comme à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle, l'intérêt actuel pour le rythme semble directement lié à la fluidification de la vie induite par la nouvelle révolution industrielle, les nouveaux développements de l'urbanisation, les nouvelles techniques de communication et de transport, la mondialisation et la financiarisation du capitalisme.

Lors des Trente Glorieuses, le monde était organisé comme un ensemble de systèmes emboîtés les uns dans les autres : individus, familles, groupes sociaux, entreprises, États, organisations internationales, blocs, toutes ces entités fonctionnaient, chacune à son niveau, suivant des règles relativement stables – et ce n'est donc probablement pas un hasard si cette période a coïncidé avec le succès des paradigmes structuraliste et systémique. Or, à tous les niveaux, ces systèmes ont été remplacés au cours des années 1980-1990 par de nouvelles formes d'organisation qui ont créé un univers dérégulé, réticulaire et fluide.

Les réponses théoriques à ces mutations ont été extrêmement diverses mais deux ont connu un succès particulier. La première a été la réponse néo-libérale fondée sur le modèle de l'*homo œconomicus*. La seconde a été la réponse postmoderne, déconstructionniste. Si les systèmes avaient volé en éclats, il ne fallait pas les remplacer par de nouveaux présumés substantialistes, il fallait au contraire déconstruire par l'intermédiaire de la notion de « différence » toute figure de l'individu autonome et généré.

Mon hypothèse est que ces paradigmes se sont révélés, à partir des années 2000, comme de plus en plus insuffisants. L'*homo œconomicus* a montré ses limitations aussi bien du côté de la liberté et de la rationalité de ses choix que de ses capacités d'action. Mais l'*homo differentialis* n'a fait guère mieux et il a même souvent soutenu le précédent dans ses efforts pour désystématiser le monde. La déconstruction est très souvent allée dans le sens du néolibéralisme économique, jusqu'à susciter des alliances culturelles et politiques plus ou moins florissantes suivant les pays.

Ce double échec théorique et politique explique, me semble-t-il, le succès de la notion de rythme qui reprend les réquisits de désubstantialisation ou de temporalisation des théories postmodernes sans tomber dans leurs travers : si le monde est devenu pour autant entièrement « liquide », comme le soutenait le célèbre sociologue polonais Zygmunt Bauman. Toutes les stratifications et inégalités qui existaient précédemment n'ont pas disparu. Même si les individus singuliers et collectifs qui le peuplent sont mouvants, ils n'en possèdent pas moins une certaine viscosité, une certaine « manière de fluer » qui leur assure une certaine identité instable, et c'est cette viscosité ou absence de viscosité, cette manière de fluer plus ou moins porteuse de puissance d'agir, qu'il importe désormais de comprendre et de critiquer.

En résumé, la raison la plus importante du succès actuel de la notion de rythme semble tenir au fait qu'elle propose une alternative aux anciens paradigmes « structural et systémique », mais aussi aux deux paradigmes qui leur ont succédé (au gré, du reste, d'alliances ou de conflits plus ou moins importants) : les paradigmes « individualiste et différentialiste ». Les modèles structuraux et systémiques correspondaient au monde relativement stable qui s'était mis en place à la suite de la Seconde Guerre mondiale. Les modèles différentiel et individualiste étaient adéquats au monde en transition des années 1980-1990. Les modèles rythmiques paraissent donc désormais nécessités par le monde à la fois fluide, divisé et lieu de constitution de nouvelles puissances et de nouvelles injustices dans lequel nous vivons. Quelque chose comme un nouveau paradigme scientifique se dessine ainsi en creux – un paradigme dont il reste toutefois encore à préciser plus rigoureusement le contenu. —

De la nécessaire articulation des temporalités et des spatialités

ALAIN GUEZ

Une récente recherche menée sur l'expérience du temps dans la métropole contemporaine¹ a montré que celle-ci se constitue dans un environnement chronotopique : articulation entre des dimensions à la fois spatiales et temporelles, indissociables les unes des autres. Il ressort de ces recherches, que l'expérience et les pratiques de la ville et des territoires sont fortement structurées par des repères, des contraintes et des appropriations à la fois spatiaux et temporels. Quels sont les indicateurs qui permettent de révéler ces dimensions de l'espace habité ? Comment les informer et les représenter ? À quelle(s) échelle(s) de temps (la journée, la saison, les années ?), et d'espace (la proximité, la localité, la région, le monde ?) faut-il raisonner ? Comment articuler ces échelles entre elles ?

Une des difficultés majeures de l'approche chronotopique des villes et des territoires est, d'un point de vue anthropologique, son caractère pluriel et multi-échelles. Plusieurs media sont alors nécessaires pour rendre compte d'indicateurs significatifs à la fois d'un point de vue concret et symbolique : cartes synthétiques, chronocartes animées², graphiques, photographies et, plus largement, différentes formes de narration discursive et figurative³.

Afin de rendre tangible cette approche, les activités de rez-de-chaussée de la ville sont, à l'échelle du quotidien, une des données permettant de comprendre les pratiques de l'espace public. La recherche sur *L'Exploration chronotopique d'un territoire parisien* a permis d'en identifier certains aspects et notamment de produire des documents cartographiques qui permettent de les rendre visibles.

La carte de chaleur des ouvertures des activités par tranche horaire de 5 h à 13 h est constituée d'un ensemble de cartes montrant les déplacements des polarités commerciales au cours de la journée. La séquence des ouvertures entre 5 h et 8 h montre ainsi une forte polarisation, dans Paris intra-muros, autour

des stations de métro et des gares présentes dans le périmètre d'étude. Plus précisément, entre 5 h et 6 h, nous observons des ouvertures d'activités de rez-de-chaussée autour de la gare du Nord, qui s'intensifient entre 6 h et 7 h et sont rejointes par d'autres autour de la gare de Lyon. Entre 7 h et 8 h, la ville s'éveille, mais les ouvertures les plus importantes restent autour des gares, avec plus spécifiquement la gare de l'Est. Une corrélation entre ouverture du métro et les activités situées à proximité semble évidente dans Paris, mais pas autant dans les communes de première couronne au nord et au sud de Paris. Lorsqu'on observe successivement d'autres séquences, on peut voir apparaître des migrations des pôles d'intensité d'ouvertures au cours de la journée. La principale tranche horaire d'ouverture des activités est entre 9 h et 11 h. Cependant, on observe quelques zones d'éveil tardif comme la rue de Rivoli qui ressort dans la tranche horaire de 10 h à 11 h ; ou le quartier autour des Halles / Châtelet et celui de la Huchette entre 11 h et 12 h. Ce dernier comptant beaucoup d'activités de restauration, correspondant à une pulsation touristique.

À une autre échelle spatiale, les deux séquences de cartes des gradients d'accessibilité publique des activités de rez-de-chaussée montrent, en haut, le centre commercial le Millénaire d'Aubervilliers et en bas, le quartier du marché d'Aligre à Paris. La comparaison des gradients d'accessibilité publique de ces deux secteurs commerciaux de la métropole parisienne, montre clairement le lien entre formes et temporalités urbaines. Sur Aubervilliers, un centre commercial introverti entouré d'îlots tertiaires et sur Paris, un marché couvert rayonnant, métronome d'un secteur commercial extraverti.

Les témoignages des habitants aident à interpréter ces observations par exemple dans les heures « extrêmes » où les activités de rez-de-chaussée de la ville constituent de véritables balises urbaines. Ceci, au point qu'une lycéenne reconnaît jusqu'aux clients habitués des quelques cafés ouverts le long de son chemin matinal et quotidien vers le lycée : « Le matin, je n'ai pas beaucoup de magasins [ouverts] sur ma route, ici il y a une boulangerie et Toyota, là une boulangerie, donc, je vois qu'ils sont ouverts... quand j'arrive là-bas [Jacques-Bonsergent], il n'y a

1 | A. Guez (dir.), A. De Biase, F. Gatta, P. Zanini, *Exploration chronotopique d'un territoire parisien*, LAA-Recherche, 2018.

2 | Une série de cartes correspondant chacune à une configuration datée et montées dans une succession permettant de visualiser les variations, dans l'espace et dans le temps, d'un phénomène.

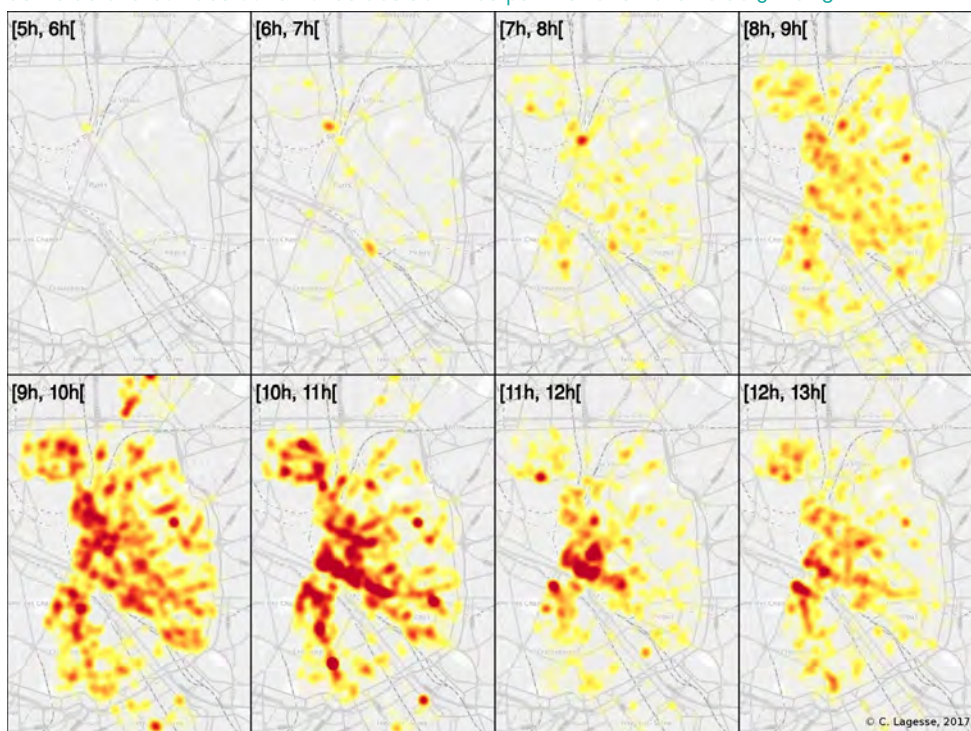
3 | A. Guez, C. Lagesse, M. Meziani (2018), « Des chronotopes et des chronotypes. Exploration des temporalités de l'espace public parisien », *Revue Internationale de Géomatique*, Volume 28, n° 2, avril-juin 2018, éditions Lavoisier, pp. 191-217.

pas grand-chose, il y a un bar qui est toujours ouvert, une boulangerie, quelques magasins, mais qui ne sont pas ouverts à cette heure-là... je dirais, oui [que les deux parties de la ville se réveillent un peu en même temps], après je pense que si je descendais à République ça serait autre chose, parce qu'on ne voit pas la même chose... quand je sors, je ne croise que des personnes de mon lycée, à part les gens qui sont au bar, qui sont les mêmes personnes et du coup on les reconnaît. » [Julie].

Loin d'épuiser la question des temporalités de la ville et des territoires, ces courts extraits de relevés de faits et de récits urbains font toutefois émerger l'entrelacement entre espace et temps.

Au-delà de la description de situations et de territoires, l'approche articulée de l'espace et du temps ouvre des perspectives nouvelles en termes de conception et de processus de transformation et appelle la mise au point de procédés et d'outils pour en travailler les dimensions à la fois concrètes, symboliques et sensibles. _

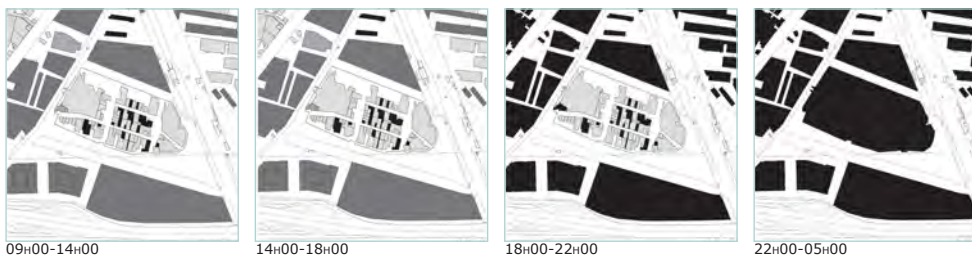
Carte de chaleur des ouvertures des activités par tranche horaire de 5 h à 13 h.



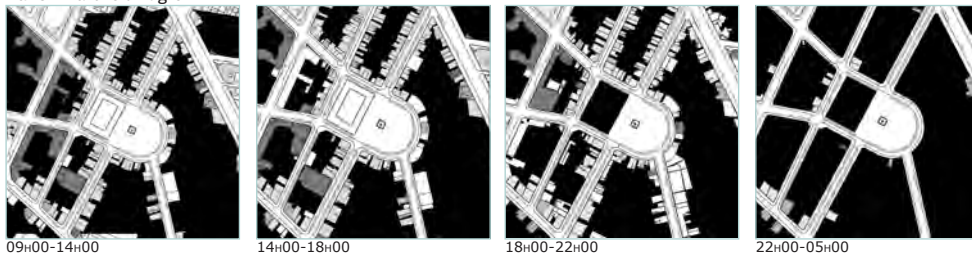
Claire Lagesse 2017, in A. Guez, Alii, 2018, p. 266.

Cartes des gradients d'accessibilité des rez-de-chaussée de la ville par tranche horaire.

Aubervilliers - Centre commercial le Millénaire



Paris - Marché d'Aligre



In A. Guez, Alii, 2018, p. 104-105 et p. 94-95.

Le temps du dimanche

NATHALIE LEMARCHAND | SANDRA MALLET

Au sein des rythmes sociaux français, le dimanche occupe une place singulière et fréquemment sujette à débats. À l'époque des Lumières, au nom de la rationalité et de l'économie, son caractère oisif et sa dimension sacrée de jour du Seigneur sont critiqués en faveur d'une laïcisation du temps chrétien. Avec la révolution industrielle, il devient de plus en plus réservé au travail, à la famille, au repos puis aux loisirs et se désacralise de façon progressive (Beck, 1997). Aujourd'hui, la transformation de l'ensemble des rythmes urbains, et plus largement sociétaux, entraîne une redistribution des temps individuels et sociaux qui affectent la singularité du dimanche. Dans ce contexte, quelle place occupe encore le dimanche dans notre société ? Comment est-il vécu ? Est-ce encore une journée différente des autres jours de la semaine ?

Depuis les années 1980, les transformations du dimanche attirent régulièrement l'attention de la presse, en particulier à travers la question du temps de travail et de celle de l'ouverture des commerces, de plus en plus autorisée. D'une façon générale, les horaires mordent sur la nuit et le dimanche s'ouvre à l'activité commerciale dans la plupart des pays, provoquant des débats politiques, économiques, sociaux ou culturels passionnés. Les dérégulations sont justifiées par les évolutions temporelles des sociétés et les contraintes croissantes supposées peser sur le temps du shopping. Les débats questionnent la place de la consommation dans la société, nos modes de vie, nos espaces et notre économie. Mais bien d'autres activités urbaines privées ou publiques sont de longue date accessibles le dimanche et contribuent à lui donner une couleur particulière : cinémas, restaurants, parcs publics, musées, mais aussi salles et terrains de sport mis à la disposition des associations sportives par les communes. L'analyse de l'offre urbaine dominicale¹ montre que

1 | N. Lemarchand, S. Mallet, T. Paquot (éds.), *En quête du dimanche*, Gollion, Infolio, 2016, 256 p.



Museum de Bordeaux.

L'offre de loisirs peut être plus importante dans certains domaines que celle présente en semaine. Pour les activités physiques et sportives, par exemple, le dimanche est un jour symbolique : de nombreuses manifestations dominicales du sport-spectacle ont lieu ce jour-là et sont relayées par les médias ; pour les fédérations sportives, le dimanche est un jour d'intense activité en matière de compétitions. Au niveau culturel (musées, théâtres, cinémas), l'offre est particulièrement abondante : quasiment tous les établissements culturels sont ouverts au public et les horaires proposés en matière de représentations de spectacles ou de séances de cinéma courent généralement le long de la journée et sont moins concentrés le soir que les autres jours de la semaine. En revanche, d'autres lieux, comme les bibliothèques municipales, sont généralement clos. Cette situation

paradoxe au niveau des services liés à la culture montre que l'offre dominicale correspond d'abord à des héritages historiques et culturels très prégnants.

Le dimanche est encore aujourd'hui une journée « singulière » de la semaine, vécue différemment. Libérée du travail, elle l'est également d'une grande partie des obligations sociales quotidiennes. Les activités adoptées le dimanche relèvent d'abord de l'affirmation d'un choix personnel : c'est le jour où l'on a du « temps libre ». Ainsi, dans une étude parue en 2013, la principale raison invoquée pour ne pas choisir un loisir ce jour-là est « le manque d'envie », sans autre justification, ce qui affirme le rôle des choix individuels¹. La pratique d'activités culturelles constitue la première activité dominicale de loisir dans l'espace urbain, et la fréquentation des espaces verts et de nature est plébiscitée par un grand nombre. Par ailleurs, le rôle social du dimanche est fondamental : rendre visite à sa famille ou à ses amis, ou plus rarement, l'implication dans une association ou la pratique d'un culte religieux. Les activités sont le plus souvent effectuées en famille, en couple ou entre amis. Ainsi, une très large majorité des sorties culturelles se font accompagnées (que ce soit pour les musées, théâtres ou cinémas) et les sports de groupe pratiqués en amateur se font souvent le dimanche. La convivialité du dimanche se retrouve dans maintes autres activités : préparation et dégustation des repas généralement associés aux repas familiaux, brunch entre amis, fréquentation des bars et restaurants, etc. Au final, cette journée est très appréciée pour sa singularité, pour sa fonction de rupture de rythme quotidien ou/et d'opportunités de relations sociales électives.

Le dimanche est ainsi un jour relatif : il se distingue des autres jours de la semaine car il existe dans une société où prédomine le rythme du travail. Il permet une interruption au cours de la semaine, et permet une réorganisation du jeu social. Ce temps social est marqué par l'absence de certaines de ses contraintes, notamment celles provenant du travail, et il devient par là le moment de pleine expression de certaines activités.

Toutefois, la marchandisation du dimanche est de plus en plus vive. Le travail salarié se banalise ce jour-là, avec une tendance à l'harmonisation des législations entre les pays de l'Union européenne. En France, la loi de 1906 relative au repos dominical est



1 | N. Lemarchand, S. Mallet, M. Cohen, I. d'Agostino, V. Gaubert, et al.
Le dimanche à Paris en 2030: Enquête sur les rythmes urbains. Rapport de recherche Ladyss UMR, CNRS 7533, 2014.
<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01104644>.

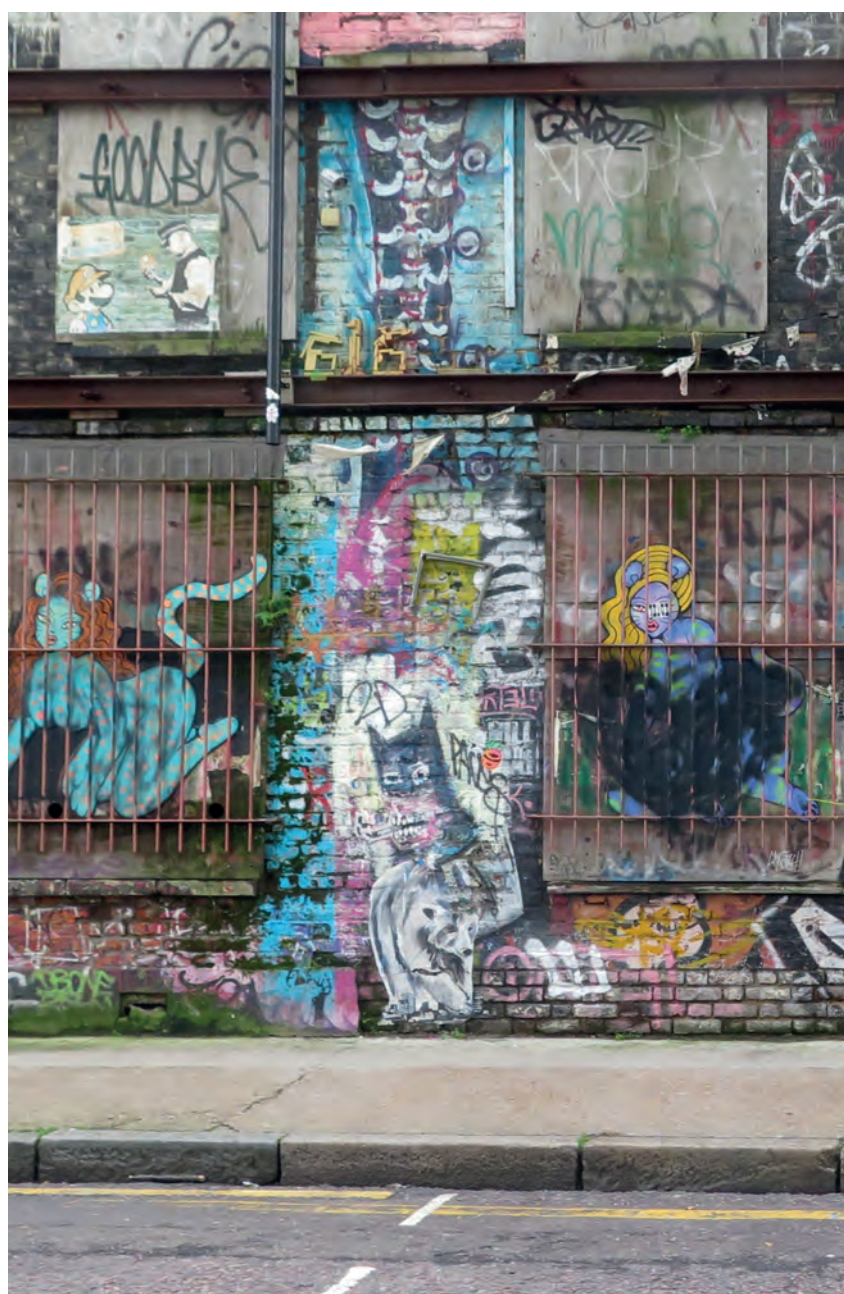
régulièrement remise en question. Les exceptions et les dérogations à cette loi, fondées sur les types de commerces ou leur localisation, de même que les possibilités d'octrois temporaires, se multiplient depuis les années 1990. Elles favorisent l'ouverture des grands centres commerciaux, des grandes enseignes commerciales et des commerces en réseau, des commerces non-alimentaires, comme le montrent les études sur les zones touristiques internationales (ZTI) à Paris¹. À l'inverse, les commerces de proximité sont sous-représentés dans les ZTI. Rappelons que la question du commerce est primordiale, de par sa capacité à instaurer la ville comme lieu puissant de l'interaction sociale et à façonner les lieux centraux des espaces urbains¹². Les évolutions du commerce le dimanche ont ainsi des conséquences sur l'armature commerciale et la compétition entre établissements, sur le paysage urbain, l'animation et l'ambiance des espaces.

Par ailleurs, si l'offre de loisirs abonde en matière de spectacles et d'expositions, elle est beaucoup plus réduite pour les activités de proximité, gratuites et rendant les personnes plus actives (bibliothèques, gymnases, espaces verts...), ce qui doit nous interpeller. En effet, cette offre, et en particulier l'offre culturelle, s'adresse prioritairement aux personnes à fort capital culturel et économique. De ces évolutions, on peut comprendre deux choses. D'une part, combien les loisirs urbains, qui englobent toutes sortes de distractions, investissent le dimanche en tant que journée du temps libre, pour l'occuper. D'autre part, à quel point ces loisirs suivent une logique de marchandisation du temps libre, beaucoup plus qu'une logique de proximité ou de service à la personne.

Si certaines études ont été réalisées dans quelques villes, en particulier par les Bureaux des temps, les dynamiques temporelles de l'espace urbain restent encore mal connues. L'appréhension temporelle des espaces peut s'avérer difficile du fait de la complexité à saisir les espaces comme étant sans cesse en recomposition, par le manque de données existantes et de références. Mais cette complexité ne doit pas masquer l'intérêt d'une telle approche au niveau social, économique ou écologique. Les enjeux se trouvent dans l'ensemble des domaines de l'aménagement urbain, qu'ils soient ceux du transport, de la culture, des espaces verts, du sport ou du commerce. Il reste ainsi à mener et à mettre en commun des réflexions et des actions entre les différents acteurs pour mieux aménager les temps de la ville de façon globale. —

1 | Insee, APUR, 2017; DGE, 2017.

2 | A. Metton, *Le Commerce urbain français*, PUF, coll. Université Orléans, 1984, 280 p.



Street art, Londres 2016.

Pour l'ennui

VÉRONIQUE NAHOUM-GRAPPE



Dans les images publicitaires ciblant les jeunes générations, construites pour les séduire par leur force d'attraction esthétique, le corps jeune et beau des deux sexes est une figure centrale. Des études systématiques pourraient étayer l'hypothèse qu'un des cadres privilégiés de ces clips publicitaires est celui des conduites intenses où les voluptés du vertige l'emportent. Vitesses accélérées, chutes vertigineuses, performances de « glisse » et d'envol sur mer, sable, neige et ciel... sous de grands vents soufflant sur des plus grandes vagues, dans un décor d'abîmes enivrants, diagonales des cimes, flots hurlants, déserts infinis, toits vertigineux des buildings, etc. Décoiffé, le beau corps jeune choisit le plus terrifiant des manèges et hurle en tombant « je me sens fou dans les grands vents » avec Rimbaud... Il y a comme une machine de guerre onirique contre l'ennui de la vie ordinaire qui s'offre dans ces images consommées quotidiennement sur nombre d'écrans, ces immenses affiches, dans le métro, au bord du périphérique, captées obliquement mais de façon récurrente dans la vision du passant... Tout un système de formes prolifère dans un monde économique où le consommateur achète non seulement le produit vanté, mais aussi tout l'imaginaire qui va avec et qui dessine des modèles d'identités physiques et de style, une manière d'être et de faire. La jeunesse reçoit tout ce paquet onirique avec moins de défenses que l'adulte. Un paquet organisé en vecteurs de positivité ou de négativité implicite : c'est un cliché puissant, celui de l'ennui supposé des vies ordinaires adultes, qui me semble être l'objet central de cette négativité. Imaginairement toujours, ces adultes ont trahi leur propre jeunesse et dévoré jusqu'à la lie l'ennui supposé de leur vie obligée. Leur consentement à l'alourdissement de leurs corps est le signe de leur renoncement « à leurs rêves » : on comprend que dans ce système d'images le héros ou l'héroïne se doit d'être mince et musclé, et bien sûr ils ou elles sont beaux... Les paroles des chansons cultes aussi

disent quelque chose sur ce système de croyances : adulé pendant plus de 60 ans, « l'idole des jeunes » en France, Johnny Hallyday¹ me semble organiser toute la sémiologie de son message rugé dans ses concerts autour de la lutte contre l'ennui d'une vie normale, dans une demande poignante « de l'envie d'avoir envie ! »... Il s'agit « d'allumer le feu » :

« Tourner le temps à l'orage
Revenir à l'état sauvage
Forcer les portes, les barrages
Sortir le loup de sa cage
Sentir le vent qui se déchaîne
Battre le sang dans nos veines
Monter le son des guitares
Et le bruit des motos qui démarrent »

Chanson de Johnny Hallyday écrite par Zazie
et composée par Pascal Obispo et Pierre Jaconelli. 1998

Contre l'ennui défini implicitement comme renoncement à l'intensité de la vie, toute une tradition culturelle affichée comme « jeune » choisit contre le jour « plan-plan » les « Nuits fauves² » et tous leurs excès, réelles prises de risques. Il y a comme un désir de transe hors civilisation dans l'investissement de l'instant présent contre les soucis d'avenir, dans cette nostalgie du « sauvage » perdu et retrouvé dans « le loup » qui se réveille en soi, la nuit... Et dans le vacarme des moteurs, des batteries, du vent, les filles sont présentes mais au second rang.

Toute une culture contemporaine pose comme éminemment positifs ces moments supposés d'intensité qui allient une esthétique du corps distinctive avec un style de vie lié au choix « jeune » de temporalité de « vivre maintenant », « vivre l'instant », malgré les risques sermonnés par les parents. Une ombre puissante de négatif est portée implicitement sur les vies ordinaires quotidiennes par toute cette matrice

1 | Le culte après son décès et ses funérailles inouïes est intense et très populaire, cf. J.-F. Laé et L. Overney, « Johnny, j'ai pas pu passer de toi », *Écritures de séparation et mémoire*, (Le livre d'or de l'église de la Madeleine), Bayard, 2019.

2 | Film culte de 1992 de Cyril Collard, mort du sida après de folles nuits (savage nights) de prises de risques assumées.



Place Pey Berland à Bordeaux.

d'images positives, colorées, ambivalentes qui posent comme valeur les conduites d'intensité exhibées par les corps jeunes, qu'elles soient nocturnes et sulfureuses, ou diurnes et sportives... L'opposition entre intensité positive du présent et train-train ordinaire du quotidien est à l'œuvre dans la formation d'un stigmatisme d'époque contre l'ennui (contre son cliché reconstruit) dans la culture de la jeunesse.

Et si ce système de croyances porté par des images si séductrices – même pour les autres classes d'âge – faisait un redoutable contresens sur l'ennui supposé des vies « normales » ? Car l'ennui n'est pas seulement un état psychologique plus ou moins conscient, il est aussi un fait social inscrit dans ce qu'il implique une situation : enfermement (prison), attente longue (heures de queue au guichet), prévisibilité de l'avenir



d'une vie entière (dans un milieu trop verrouillé), comme de celle du programme de la soirée... et le dîner n'en finit pas. Il s'installe sous certaines conditions et peut peser sur le présent à tel point qu'il en devient « mortel »... Or, une des caractéristiques de l'ennui, à cause de sa pesée pénible qui immobilise le temps et clôt l'espace matériel dans la prison du social, est d'obliger l'ennuyé à une reconfiguration globale de ce qui l'entoure : loucher sur le mur d'en face et s'émerveiller de la fourmi, faire ami avec l'araignée, plonger dans la distraction gluante de la rêverie érotique puis philosophique, ultime ressource contre les murs et horizons bouchés, sont le début d'un désenclavement d'avec les normes ambiantes, les automatismes contraints. L'ennui dans son expérience pénible produit la possibilité de

disjonction entre des évidences jamais interrogées... C'est au fond de l'ennui que la distraction peut devenir inventive et le dialogue solitaire entre soi et soi planche de salut... Et le corps affalé ennuyé à mourir finit par inventer sa propre gesticulation signifiante et son paysage sonore propre, sa forme d'écriture sur les murs... Dans les quartiers pauvres et durs, présents et extensifs dans toutes les mégapoles de la planète, les jeunes et moins jeunes se retrouvent dos au mur des heures, murés dans un ennui tellement douloureux en sus des autres problèmes liés aux conditions de vie, que la violence devient une dernière porte de sortie dans son horrible mais saisissant divertissement... Dans ces quartiers qui se multiplient dans un monde local et global, se sont inventées depuis plus d'un demi-siècle, des formes de langage, de peinture, de musiques, de style de vie et d'esthétique du corps, nées de cet ennui collectif. Il y a un lien de continuité entre l'ennui d'un jour et la création sur des années d'une forme artistique. Quand le temps ne passe plus, et que l'après-midi est éternelle, les gestes des doigts qui tapotent les sols jusqu'à l'invention de rythmes différents, le tressaillement des corps éternés et affalés à la fois à cause de l'ennui deviennent mouvements puis danses bizarres un jour reconnues sur écran... et les artistes en groupe, présents dans tous les groupes sociaux, inventent... « et si on faisait cela ? » La blague créative, la torsion du corps désopilante, le besoin presque sexuel de rythme : tout cela tue le temps qui est la substance, le corps même de l'ennui. Toute l'histoire de l'invention des formes musicales urbaines populaires contemporaines perçues comme « musique de jeunes » depuis le premier tiers du XX^e siècle surtout, met en perspective le rôle non pas des conservatoires et des écoles de musique, mais le cadre de ces quartiers difficiles des grandes mégapoles de la planète. Ils ont vu naître et font circuler au XXI^e siècle sur tous les continents où de grandes villes voient grandir leurs favelas et autres

zones déshéritées, toute une esthétique de la communication, de la présentation de soi, des formes de gesticulations artistiques, des modes d'injures et du style distinctif dont la suite est l'invention de sports nouveaux aussi... bientôt aux Jeux olympiques. Cette esthétique circule et envahit en se normalisant les autres couches sociales et les marchés avides d'idées. Les exemples sont trop nombreux pour ce court texte, mais l'ironie de l'histoire est que cette culture née de la jeunesse des quartiers va se faire dévorer mimétiquement par la voracité marchande de la communication professionnelle. Son travail de reconfiguration en vue de la séduction d'un public de consommateurs posera comme injonction identitaire le cliché de la « vraie vie » extatique du corps jeune et beau, jouissant au présent dans un luxe de stéréotypes d'époque qui fait acheter plein d'objets pour se réaliser. Cette vraie vie des images coûte cher, un coût masqué par la haine facile de l'ennui supposé des vies modestes ordinaires. Stigmate injuste et faux, car la moindre enquête ethnologique sérieuse montre que rien n'est plus complexe et hétérogène, jamais « ordinaire » que les vies réelles

des personnes rencontrées « pour de vrai ». Le cliché négatif de l'ennui empêche sa perception : la scène de l'ennui social ne coûte rien... L'ennui social est un effet de l'histoire économique et politique globale qui rend inévitable l'extension sur la planète entière des zones déshéritées, donc des temporalités enclavées, et son effet puissant est de rendre possible une intense disjonction d'avec les formes culturelles dominantes.

Mais l'ironie est que cette culture urbaine contemporaine, jeune et inventive, née de la scène de l'ennui réel, verra son usage défiguré et instrumentalisé dans le champ des images publicitaires, comme cette mode punk que les beaux mannequins des revues lustrées pour les couches privilégiées rendent propre et « intéressante ». La construction du cliché publicitaire de la « vraie vie » et de son programme d'intensité qui pose l'ennui comme valeur négative par excellence, alors même que cet ennui préside comme paramètre majeur lié à la création historique de la contre-culture « jeune » des quartiers, constitue un piège aliénant calamiteux pour la jeunesse de tous milieux dont il formate les rêves éveillés. —

Nighthawks, Edward Hopper, 1942, collection Friends of American Art Collection n° 1942.51.



Quelques mots du temps et des rythmes

Kairos et Chronos

Concept philosophique grec, le *Kairos* est le temps de l'occasion à saisir, de l'instant propice. Le *Kairos* est de l'ordre du ressenti : à chacun de reconnaître et de saisir ce moment opportun avant qu'il ne disparaisse. À l'opposé du *Kairos*, le *Chronos* est le temps linéaire, le temps qui s'écoule (mesurable en secondes, minutes, heures...).

Chronotope et chronotopie

Chronotope est une notion qui unit les mots *Chronos* (temps) et *Topos* (Lieu). Le chronotope a été proposé dans l'analyse des territoires, à la fin des années 1990, comme un « modèle descriptif d'une possible articulation de l'espace et du temps habités ».

L'approche chronotopique permet de faire converger les dimensions spatiales et temporelles. Elle croise différentes disciplines (urbanisme, géographie, sociologie...) afin de renouveler l'observation, l'analyse et les représentations des espaces, des modes de vie et des systèmes urbains.

Désynchronisation

Alors que le travail et les temps familiaux constituaient des repères temporels communs, l'évolution des modes de vie et la porosité entre les temps (notamment entre travail et hors travail) ont conduit à des rythmes de vie de plus en plus hétérogènes : chacun jongle désormais entre vie professionnelle, vie familiale, loisirs...

L'individualisation des agendas induit alors une désynchronisation des temps sociaux (collectifs).

Bureau des temps

Des bureaux, agences, ou maisons des temps, ont été créés en Europe notamment à partir des années 2000 afin de permettre aux divers acteurs de la ville (collectivités, entreprises, établissements scolaires...) de proposer des actions partenariales permettant de concilier les temps sociaux en développant l'observation, la concertation et l'expérimentation.

Les bureaux des temps sont des outils des politiques temporelles. Celles-ci s'attachent à orienter, de façon transversale, les politiques publiques locales en faveur d'une meilleure harmonisation des temps individuels et collectifs. L'association Tempo Territorial, créée en 2004, est le réseau français des acteurs (collectivités territoriales, associations...) des politiques temporelles.

Rythmes

Il existe de nombreuses appréhensions de cette notion complexe, selon les disciplines (musique, linguistique, biologie et médecine...) et en fonction des époques. Si le rythme est généralement associé aux notions de pulsation, de répétition, de succession de temps forts et faibles ou encore de cycle, il ne saurait se limiter à la régularité et à la mesure. Le rythme est consubstantiel à la mobilité et à la fluidité. Répondant à la complexité des villes en mouvement il associe, dans une forme de temporalité subjective, l'expérience humaine.

POUR ALLER PLUS LOIN

- M. Antonioli et al., *Saturations. Individus, organisations et territoires à l'épreuve*, Elya Éditions, 2020, 253 p.
- G. Bachelard, *La dialectique de la durée*, Paris, PUF, 1950, 150 p.
- D. Boullier, *La ville-événement. Foules et publics urbains*, Paris, PUF, coll. « La Ville en débat », 2010, 147 p.
- J-Y. Boulon, L. Lesnard, *Les batailles du dimanche: L'extension du travail dominical et ses conséquences sociales*, PUF, 2017, 280 p.
- J. Chesneaux, *Habiter le temps*, Bayard éditions, 1996, 344 p.
- G. Drevon et al. (dir.), *Chronotopies, Lecture et écriture des mondes en mouvement*, Grenoble, Elya éditions, coll. « L'innovation autrement », 2016, 211 p.
- A. Guez, (dir.), A. De Biase, F. Gatta, P. Zanini, *Exploration chronotopique d'un territoire parisien*, Paris, LAA-Recherche, 2018.
- L. Gwiazdzinski, « Tournant temporel et rythmique de la géographie », in G. Drevon, *Pour une rythmologie de la mobilité et des sociétés contemporaines*, Lausanne, Presses Universitaires de Lausanne, 2019, pp. 7-20.
- L. Gwiazdzinski, *La ville 24h/24*, L'Aube, 2003, 254 p.
- V. Kaufmann, *Les paradoxes de la mobilité : Bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2017, 120 p.
- H. Lefebvre, *Éléments de rythmanalyse*, Paris, Syllepse, 1992, 120 p.
- N. Lemarchand, S. Mallet, T. Paquot (dir.), *En quête du dimanche*, Infolio, coll. « Archigraphy », 2016, 256 p.
- B. Lepetit, D. Pumain, *Temporalités urbaines*, Paris, Anthropos, coll. « Villes », 1993, 317 p.
- P. Michon, « Rythme, rythmanalyse, rythmologie : un essai d'état des lieux », *Rhuthmos*, 9 janvier 2013 [en ligne]. <http://rhuthmos.eu/spip.php?article644>
- S. Mallet, « Que deviennent les politiques temporelles ? », in *Urbanisme*, n° 376, janvier-février 2011, p. 86- 89.
- V. Nahoum-Grappe, *L'ennui ordinaire. Essai de phénoménologie sociale*, Paris, Éditions australes, 1995, 355 p.
- T. Paquot, *Le quotidien urbain. Essais sur les temps des villes*, Paris, 2001, La Découverte, 192 p.
- D. Royoux, P. Vassalo (dir.), *Urgences temporelles, L'action publique face au temps de vivre*, Paris, Syllepse, 2013, 300 p.

Cassini, une carte toujours d'actualité

FRANÇOIS COUGOULE

Jusqu'à la moitié du XVIII^e siècle, la carte était un dessin d'artiste. L'exposition aux archives de Paris de 2019 démontre toute l'ingéniosité et la sensibilité des maîtres cartographes depuis le Moyen Âge jusqu'à la Renaissance¹. Pourtant, dès la fin du XVII^e siècle, poussé par Colbert qui, en qualité de contrôleur général des finances, souhaite avoir une vision plus juste du territoire français, Louis XIV ordonne de dresser une cartographie du royaume de France. Cassini est désigné par ce dernier pour réaliser le chantier.

L'entreprise débute en 1683 et durera près de 60 ans ! Quatre générations de Cassini se succéderont. Il serait alors plus juste de parler de la carte des Cassini.

Et parce que le souhait du monarque est d'avoir une idée précise des contours de son royaume, une méthode mathématique nouvelle va être employée, celle de la triangulation de l'espace.

La triangulation géodésique du royaume de France (1683-1744)

L'objectif de ce chantier sans précédent est de représenter l'ensemble du royaume dans ses proportions les plus fidèles et non plus par des estimations de distance d'un bourg à l'autre réalisées sur la base d'une durée de trajet à cheval ou encore d'après l'appré-

« Si l'on considère combien il en coûte de peines pour avoir avec quelques précisions le plan détaillé d'une terre particulière pour peu qu'elle ait d'étendue, que doit-on penser de la mesure d'un royaume aussi grand que celui de la France ? »

Mémoire de l'Académie Royale des Sciences, 1745

tion visuelle de la personne chargée du relevé de terrain.

Tout le travail autour de la carte de Cassini repose sur la triangulation de l'espace. Si cet exercice peut paraître simple pour les géomètres, qui utilisent peu ou prou encore les mêmes méthodes, elle semble plus complexe pour le commun des mortels qui a laissé sur les bancs de l'école les théorèmes de Pythagore ou de Thalès. Il s'agit de choisir deux points A et B distants d'une longueur déterminée. Un troisième point C, le repère est identifié au loin (un cap, un sommet, un clocher). Les angles formés par le triangle ABC vont facilement permettre, grâce aux règles « basiques » des sinus et cosinus, de calculer à quelle distance exacte se trouve le point C.

Cet exercice, qui se fait dans un premier temps dans la proximité, se multiplie à des échelles toujours plus larges le long d'axes définis par Cassini.

Un maillage par étapes

Dans un premier temps, le choix est fait de procéder à cette triangulation à partir d'un axe central nord-sud reliant Dunkerque à Perpignan (et passant par les jardins de l'Observatoire) : c'est la Méridienne de Paris.

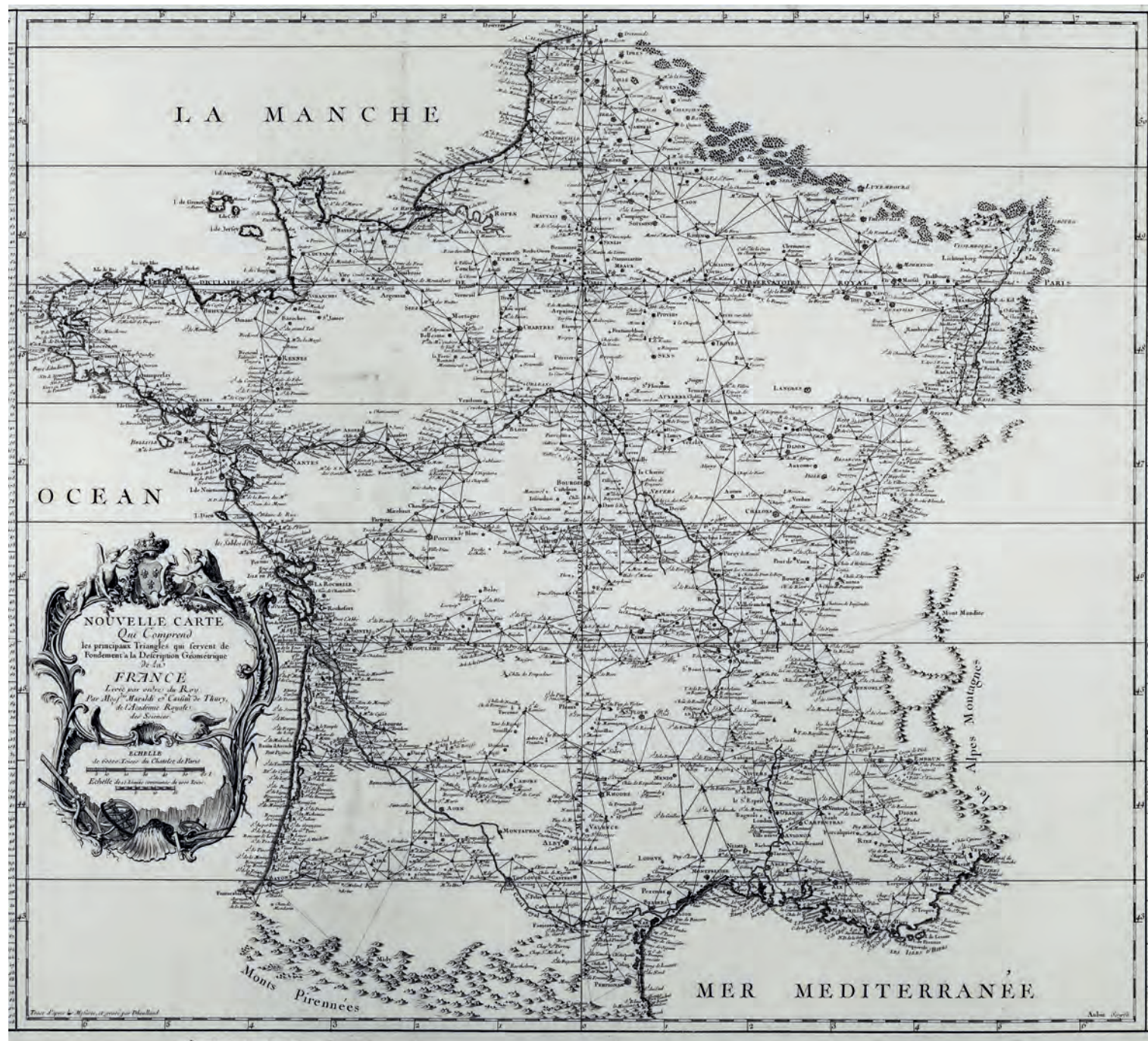
Deux axes parallèles partiels passant par Nantes et Lyon sont aussi travaillés. Ce premier chantier prendra 35 ans (1683-1718) et aura usé deux générations de Cassini et un roi disparu 4 ans plus tôt.

Les travaux se poursuivent avec la triangulation depuis cinq lignes transversales, perpendiculaires à l'axe central : la ligne Brest-Strasbourg, une ligne au nord traversant Amiens, et trois lignes au sud à hauteur d'Orléans, de Lyon et de Bayonne.

Enfin, quelques années plus tard, l'ensemble de ces lignes est enveloppé d'une triangulation des côtes et des frontières terrestres. L'armature (ou le squelette) de la carte est posée.

Cet exercice de triangulation à grande maille qui envoie des équipes d'ingénieurs aux quatre coins du Royaume s'achève en 1744. Le recoupement de tous les relevés donne naissance à la carte de 1744 dite *Nouvelle carte qui comprend les principaux triangles qui servent de fondement à la Description géométrique de la France. Levée par ordre du Roy par Messrs. Maraldi et Cassini de Thury, de l'Académie royale des Sciences.*

1 | « Quand les artistes dessinaient les cartes. Vues et figures de l'espace français. Moyen Âge et Renaissance. »



Nouvelle carte qui comprend les principaux triangles qui servent de fondement à la description géométrique de la France. Levée par ordre du Roy par Messrs. Maraldi et Cassini de Thury, de l'Académie royale des Sciences. Tracé d'après les mesures et gravé par Dheulland ; Aubin scripsit. Bibliothèque nationale de France, GE BB-565 (A7,10).

REPRÉSENTATION



Feuille de la carte de Cassini, sur laquelle est indiquée à la main la ligne de démarcation qui fixe les frontières de France et de Savoie, suivant le traité conclu à Turin le 24 mars 1760. Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE C-2033.

Cette première carte (dont l'échelle est de l'ordre de 1/1 750 000) dessine le maillage dit de premier ordre. Ces « gros » triangles sont complétés par un réseau de second ordre qui vient combler les grands espaces vides entre la Méridienne et ses lignes perpendiculaires. Les ingénieurs sont à pied d'œuvre dès 1748, armés de leurs planchettes, boussoles et quarts de cercle. Ils élaborent des planches qui mesurent « l'étendue de quatre carres de 60 000 toises... » (soit environ 117 kilomètres). La carte de Cassini, telle que nous la connaissons avec ses 180 planches illustrées, se dessine progressivement. Pour cela, les ingénieurs s'appuient sur les notables du coin, du curé au seigneur local, pour vérifier leurs relevés ou la toponymie des lieux. Un exercice de cartographie participative avant l'heure !

Une carte d'une précision étonnante et toujours utile

Le portail de l'IGN permet de comparer les cartes à différentes époques¹. La superposition de celle de(s) Cassini, vieille de plus de 250 ans, avec les

photos aériennes de la dernière campagne est d'une précision troublante. La méthode de la triangulation géodésique et les efforts déployés pendant 60 ans n'ont pas été vains.

Ce qu'on retient aujourd'hui de cette carte c'est avant tout son aspect qu'on lui connaît le mieux : les dessins arrondis des reliefs ou ceux des cours d'eaux, les principales voies de transports, les bois et les forêts qu'on devine profonds ; le repère des paroisses avec leurs clochers qui parsèment le territoire, les noms parfois oubliés de villages ou de bourgs devenus des quartiers de nos villes modernes, et leur répartition sur le territoire qui illustre les notions de bocages et d'openfields, dessinant les deux France de part et d'autre de ce qu'on nommera plus tard la ligne Saint-Malo-Genève.

Cette carte reste aussi une référence pour les professionnels de l'époque contemporaine : géographes, historiens, architectes du patrimoine ou encore environnementalistes qui continuent d'y puiser des références

pour leurs études et analyses. Le recul du trait de côte ou la réduction du cordon dunaire y apparaissent clairement, la persistance de certains monuments incite à les inscrire aux inventaires patrimoniaux, la révélation de couloirs de biodiversité – les fameuses trames vertes et bleues disparues au fil des siècles et qui ressurgissent parfois lors d'événements climatiques majeurs (comme le débordement de cours d'eau de leur lit par exemple).

Cette carte de 1744 et les planches que nous connaissons le mieux ont certes un aspect que certains considèrent pittoresque voire romantique. Des courbes incertaines, des frontières montagneuses hasardeuses, un territoire parsemé de clochers, ou encore, pour les versions coloriées, des couleurs vertes, rouges ou bleues un peu passées... Elle n'en reste pas moins le plus grand chantier de la géographie moderne, la première carte au monde réalisée par la triangulation géodésique et qui restera pour longtemps encore une référence à l'heure d'aménager les territoires. —

1 | <https://remonterletemps.ign.fr/comparer/>

Prix de l'immobilier et risque inondation

SANDRINE VAUCELLE

La flambée des prix de l'immobilier est souvent considérée comme un bon reflet de l'attractivité métropolitaine. Au-delà d'une lecture du marché immobilier en termes d'offre et de demande, il est intéressant de considérer que le prix d'un bien dépend aussi de ses caractéristiques, notamment spatiales. Ainsi, l'emplacement géographique d'un bien joue un rôle important dans la formation de son prix : d'une part, les critères d'aménités ou d'accessibilité aux équipements sont valorisés dans le prix et, d'autre part, les dommages environnementaux (avérés ou potentiels) peuvent dévaloriser un bien.

Tout attractifs qu'ils soient, certains territoires de la métropole bordelaise sont aussi soumis au risque d'inondation fluvio-estuarien : d'un point de vue topo-hydrographique, le quart du territoire de Bordeaux Métropole est situé à une altitude inférieure aux plus hautes eaux de la Garonne (PHEG) et plus de 30 000 habitants habitent en zone inondable. Dans un contexte de changement climatique, cette vulnérabilité se renforce encore. Dans une approche spatialisée de la métropole et le cadre d'analyse de l'économie urbaine, il est intéressant d'observer plus finement l'effet de ces désaménités sur le marché immobilier (supposant que la perte de bien-être et les sources d'inconfort font perdre de sa valeur au bien immobilier). Pour *CaMBo*, nous avons interrogé Jeanne Dachary-Bernard, économiste, char-

gée de recherche à INRAE, dans l'unité de recherche Environnement, territoires et infrastructures de Bordeaux (ETBX). Avec d'autres économistes du laboratoire GREThA, comme Frédéric Gaschet et Guillaume Pouyanne, ils ont conduit plusieurs études sur le prix du foncier initiées sur le littoral atlantique¹. Elle les a poursuivies dans le cadre du programme URBEST (financé par le LabEx COTE), sur la métropole bordelaise et ses territoires estuariens voisins. La vulnérabilité au risque inondation, autrement dit le risque, impacte-t-elle les prix immobiliers métropolitains ?

Analyse spatiale des prix de l'immobilier et du foncier

Pour comprendre les mécanismes de formation des prix sur les marchés immobiliers, les économistes utilisent des modèles hédoniques qui estiment l'influence de différents facteurs sur le prix, notamment les aménités et désaménités environnementales. Ces modèles hédoniques fondent leur approche de la valeur des biens immobiliers sur des données réelles, les données des transactions immobilières.

Ainsi, pour cette étude du programme URBEST portant sur le périmètre de Bordeaux Métropole et des communes estuariennes de Gironde, Jeanne Dachary-Bernard a mobilisé des

1 | F. Gaschet, G. Pouyanne et J. Dachary-Bernard poursuivent d'ailleurs ces travaux sur le littoral avec cette thématique adaptée au risque érosion (dans le cadre du projet SHORELINE, financé par la région Nouvelle-Aquitaine).

données de prix portant sur la période 2011-2016, provenant de différentes sources, notamment de la Direction générale des finances publiques (DGFIP)². Le modèle hédonique a été construit avec différentes variables : des caractéristiques intrinsèques du bien, des variables environnementales, des variables temporelles et des variables d'accessibilité. Ces variables proviennent de différentes bases de données telles que les bases d'occupation du sol comme CORINE Land Cover ou du recensement général de l'Insee. Ces données ont été intégrées dans un système d'information géographique (SIG) de façon à permettre une analyse spatialisée.

Le risque inondation a-t-il un effet sur les prix ?

Pour appréhender la vulnérabilité au risque inondation, le modèle a utilisé différents types de données sur les risques : les zonages des plans de prévention des risques inondation (PPRI) et les arrêtés pour catastrophe naturelle de type inondation (CatNat), fichiers issus de la base préfectorale Géorisque, ainsi que des simulations d'inondations établies par le Syndicat mixte pour le développement durable de l'estuaire de la Gironde (SMIDDEST).

2 | Les fichiers demande de valeur foncière (DVF) et mise à jour des informations cadastrales (MAJIC II) de la Direction générale des finances publiques (DGFIP) ont été mis à disposition par le Conseil départemental de la Gironde et la DREAL de Nouvelle-Aquitaine, via des conventions spécifiques.

Le modèle estimé souligne la présence d'effets de voisinage : les prix sont influencés par ceux des logements voisins, mais également par les caractéristiques des logements voisins traduisant la tendance au regroupement de biens similaires. Par ailleurs, cette recherche conforte certains résultats déjà établis par d'autres chercheurs : les habitants valorisent les caractéristiques intrinsèques des logements et la présence d'aménités vertes, l'accessibilité à la ville centre reste structurante (emplois/services), et les choix résidentiels renvoient à des phénomènes de ségrégation sociale.

Les résultats permettent également de valider l'hypothèse générale selon laquelle la vulnérabilité au risque inondation influence les marchés fonciers et immobiliers métropolitains. Autrement dit, le risque inondation a bien un effet sur les prix, mais deux mécanismes sont à l'œuvre simultanément et en sens opposés selon le dispositif (préventif ou curatif) considéré. Ainsi, le fait de se situer en zone PPRI joue négativement sur les prix. Mais le fait que la transaction se situe sur une commune ayant connu une forte intensité de catastrophes naturelles dans le passé (et reconnues comme telles par arrêtés CatNat) induit un effet positif sur les prix. Cette prime à la « capacité d'indemnisation » peut certes sembler surprenante mais renvoie finalement à des comportements microéconomiques d'aversion au risque et de recherche de compensation. En effet, pour un acheteur, le risque de perte financière en cas d'inondation (via les dommages matériels que subirait son bien immobilier) est minimisé lorsque les gestionnaires locaux agissent de

façon à faire en sorte que les sinistrés soient indemnisés. Déclarer l'inondation comme catastrophe naturelle (comme l'exige la procédure CatNat) revient à prendre une mesure qui réduit les effets négatifs de l'inondation, ce qui est valorisé par les habitants. À noter toutefois que l'impact net des deux effets opposés reste négatif, traduisant un effet négatif sur les prix d'un risque inondation.

Une approche de la métropole par ses vulnérabilités

Dans le contexte d'une adaptation au changement climatique, l'apport de la recherche conduite par Jeanne Dachary-Bernard dans le programme URBEST réside dans la capacité à modéliser les logiques d'accessibilité et d'aménités qui structurent le territoire de la métropole, tout en soulignant l'influence de la vulnérabilité au risque inondation sur la formation des prix du marché de l'immobilier et du foncier. Si l'effet déflateur sur les prix est réel, cette recherche montre aussi que le dispositif de déclaration de catastrophe naturelle après une inondation, lorsqu'il est régulièrement employé par les gestionnaires locaux, est peu dissuasif. Il peut même entraîner un effet pervers : la réparation du dommage par indemnisation interroge l'efficacité des dispositifs de prévention, tels que les zonages PPRI. Cette recherche questionne les nouvelles formes de gouvernance métropolitaine adaptative au changement climatique à mettre en œuvre, en particulier à travers une articulation plus judicieuse entre prévention et réparation. —

INRAE

Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement, résulte de la fusion au 1^{er} janvier 2020 de l'Institut national de la recherche agronomique (INRA) et de l'Institut de recherche en sciences et technologies pour l'environnement et l'agriculture (IRSTEA).

URBEST

Gouvernance adaptative et changements globaux dans les métropoles estuariennes (2017-2019), programme de recherche pluridisciplinaire du LabEx COTE : INRAE ETBX, Géoressources, UMR CED, UMR EPOC, UMR GREThA (responsable scientifique : Denis Salles, INRAE).

Modèles hédoniques

Très utilisés dans le secteur immobilier pour étudier des paniers de biens hétérogènes, les modèles hédoniques sont fondés sur le principe que le prix d'un bien dépend de ses caractéristiques. Ces modèles économétriques permettent d'évaluer le consentement à payer, car le prix total d'un bien est supposé correspondre à la somme des prix implicites attribués à chaque caractéristique du logement (y compris les services et aménités situés à proximité ou encore les dommages environnementaux).

MODÈLE HÉDONIQUE DE FORMATION DES PRIX DE L'IMMOBILIER

URBEST, 2019.



POUR ALLER PLUS LOIN

- J. Dachary-Bernard, F. Gaschet, S. Lyser, G. Pouyanne, S. Virol, « L'impact de la littoralisation sur les marchés fonciers. Une approche comparative des côtes basque et charentaise. », *Économie et Statistique, Le foncier et l'agriculture : développements récents*, n° 444-445, 2011, p. 127-54.
- J. Dachary-Bernard, « La métropole bordelaise et le risque inondation – une analyse des prix immobiliers », Forum Urbain, séminaire de printemps, 16 mai 2019.
- Insee, Les modèles hédoniques : le bonheur est dans le prix ? 2017.
<https://www.insee.fr/fr/information/2861589>.

Faire projet en résidence

JEAN-CHRISTOPHE CHADANSON

Luttant contre la pandémie liée au Covid-19, la population française a été contrainte de se confiner à partir de la mi-mars 2020 et a massivement expérimenté le télétravail. Sortir de son cadre de travail habituel (mais de manière choisie) est une pratique qui existe depuis longtemps : il s'agit de la résidence. Elle est très fréquente dans le domaine de la création artistique puisque plus d'une centaine de résidences d'artistes se tiennent chaque année en France à l'initiative de collectivités publiques ou d'institutions privées. La diversité des sujets comme des méthodes employées mérite d'être décrite. Elle peut constituer une source d'inspiration pour les architectes et les urbanistes.

Un peu d'histoire...

Le terme de résidence artistique désigne l'octroi temporaire par une institution publique ou privée, d'un espace à un artiste (ou un groupe d'artistes) afin de favoriser la création et l'exposition d'une production artistique. Elle consiste à lui fournir des moyens techniques, administratifs et/ou financiers. Il peut s'agir d'un local, d'un logement ou d'autres moyens. La résidence d'artiste la plus célèbre est celle de la Villa Médicis à Rome. Créée en 1666, elle est ouverte à plusieurs disciplines (arts plastiques, architecture, musique, lettres, cinéma, photographie) mais aussi à la restauration des œuvres d'art et des monuments comme au travail des chercheurs spécialisés en histoire de l'art.

Quel est l'intérêt d'une résidence artistique ?

Toutes les résidences d'artistes ont pour point commun de répondre à un questionnement dans une unité de lieu et de temps (la résidence) mais elles se différencient en fonction du sens donné à ce lieu.

Le lieu de témoignage : le choix du lieu peut avoir une importance soit en étant inspirant, soit en témoignant d'une époque, d'une culture. La communauté de communes des Vals de Saintonge et la ville de Saint-Jean-d'Angély ont lancé des appels à candidatures pour une résidence d'artiste photographe en 2017. En contrepartie de conditions matérielles (notamment un logement), le créateur étudie, diagnostique, photographie le territoire et les personnes qui le composent. Dans un second temps, il échange avec les habitants et les enfants sur le regard que chacun porte sur son territoire. L'ambition porte alors sur le fait de partager une/des représentation(s) d'un territoire.

Le lieu comme unique ressource matérielle : la qualité première du lieu peut porter sur le seul fait d'offrir des conditions matérielles favorables à un artiste afin qu'il produise une œuvre de qualité. Cette œuvre donnera en retour une possible notoriété au lieu. Ce cas de figure se présente chez des artistes utilisant des ressources intimes telles que leur vie et leurs émotions (sans lien avec les spécificités d'un lieu) comme moteur principal de leur œuvre.

Le lieu comme espace de rencontre :

il est dans ce cas le cadre physique au sein duquel se joue une rencontre, une confrontation de différents métiers ou compétences. Chaque année, le village historique de la Borne, près de Bourges, accueille un artiste et un artisan qui doivent produire ensemble une céramique en croisant leurs approches. D'un côté, celle d'un artisan qui recherche la perfection technique et la possibilité de reproduire une œuvre/un objet ; d'un autre, celle d'un artiste qui recherche la singularité et l'unicité d'une œuvre.

Le lieu de rencontre plus matériel :

depuis trente ans, le site (dix-neuf hectares) de *Recology* à San Francisco accueille un programme d'artistes en résidence (AIR) qui sont invités à trouver dans une décharge publique la matière brute de leurs travaux. Promouvoir la récupération passe alors par une communication autour de productions artistiques à partir de déchets.

Le lieu de témoignage et de rencontre :

depuis 2009, le projet *Arctic Circle* vise à analyser un phénomène, celui du changement climatique, et à en témoigner, en regroupant des compétences différentes, des scientifiques et des créateurs qui embarquent à bord d'un bateau à voile naviguant entre la Norvège et le Groenland. Le lieu est à la fois l'occasion d'une rencontre et un espace géographique qui a du sens.



Résidences d'urbanistes vs résidences d'artistes : des points communs

Dans le domaine du projet urbain et de l'architecture, le travail en résidence est une nouvelle méthode utilisée pour faire projet. Trois exemples permettent de comprendre les similitudes et les différences avec les résidences d'artistes.

La commune de Loupiac en Gironde a invité les 23 et 24 mars 2019 trois équipes d'architectes à passer deux jours au cœur du village et à formuler des propositions, des esquisses architecturales sous forme de dessins et de maquettes. Il s'agissait d'expliquer comment il est possible de réaménager et de réanimer le centre-bourg et de répondre à une diversité de fonctions comme dormir, manger, se rencontrer, se promener, jouer...

Autre exemple, les Dorchester Projects constituent un projet immobilier et culturel inédit piloté par l'artiste Theaster Gates. Dès 2009, celui-ci choisit de se mettre en résidence dans l'une des maisons d'un quartier en ruine situé au sud de Chicago. Il invite les voisins à rénover les maisons et à

les transformer soit en bibliothèque, soit en lieu d'archivage, soit en cuisine collective. La résidence est dans ce cas le point de départ d'un processus global de renouvellement d'un morceau de ville.

Enfin, l'ensemble du travail de Patrick Bouchain, urbaniste et architecte (Grand Prix de l'urbanisme en 2019), s'approche également des principes d'une résidence. Reconnu dans ses projets de réaménagement de lieux industriels ou culturels, il s'installe par exemple avec son équipe dans le pavillon français de la biennale d'architecture de Venise. Il établit des cantines dans la plupart des chantiers dont il a la responsabilité, cantines qui sont ouvertes au public et deviennent des lieux d'échanges sur le projet. Parfois, elles sont pérennisées dans le cadre du réaménagement engagé. À chacun de ses projets, il propose avant tout un cadre de travail collectif associant les artisans du chantier, les habitants et les concepteurs (comme le Lieu Unique de Nantes réhabilité en 2000) plutôt que de concevoir et dessiner seul le réaménagement du bâtiment concerné.

La proximité humaine et géographique au cœur de la résidence d'urbanistes

Ces quelques exemples ont en commun le niveau important d'intégration des habitants au processus soit en tant que témoins de pratiques existantes ou comme citoyens à même de donner un avis sur l'engagement de politiques publiques. Le systématisme de la relation à l'habitant distingue les résidences d'urbanistes de la plupart des résidences d'artistes. La proximité des habitants rend plus visible le dispositif de projet ce qui permet de les mobiliser plus facilement et de dialoguer avec eux en confiance (« à la maison »). Pour une résidence d'urbanistes, le choix du lieu n'est jamais neutre. Il constitue l'espace sur lequel le sujet, la question est à traiter. Il est le point de départ de la démarche et donc toujours inspirant en termes d'identité et d'atmosphère, de « génie des lieux¹ ». La singularité des propositions et des productions n'est pas prioritairement recherchée dans le cas des résidences d'urbanistes. Le lieu est mobilisé dans l'intégralité de ses qualités, c'est-à-dire en tant que ressource matérielle (un local pour travailler...) mais aussi en tant qu'espace de rencontres, de témoignages et d'inspiration. La proximité du sujet et des acteurs, habitants et artisans du projet, constitue également une ressource pratique et de créativité.

Au-delà des différences d'intentions, créer en toute liberté pour les artistes, modifier et aménager des espaces et des pratiques pour les urbanistes, ces deux formes de résidence mériteraient d'être articulées en termes de compétences mobilisées et de méthodes employées. Cela permettrait de transformer et de sublimer des espaces de vie, des équipements, des logements et des quartiers en associant les différents acteurs de la ville. —

¹ Dans la Rome antique, le *genius loci* désigne l'esprit protecteur des lieux. Il s'agit d'un être surnaturel qui habite un lieu ou un être. Aujourd'hui ce terme désigne plutôt l'esprit des lieux.

Bordeaux

1^{re} ou 20^e

À quel rang se vouer ?

THOMAS BOHLAY | THIBAUT LURCIN

Mi-octobre 2019, *Great Place to Work* (GPW) décernait à Bordeaux la palme de la ville la plus attractive de France pour la 6^e année consécutive. Vingt jours plus tard, Jobijoba et meilleurtaux.com (JJMT) dévoilaient leur baromètre d'attractivité sonnait alors le glas du règne bordelais. La cité girondine dégringolait à la 20^e place et laissait sa couronne à Besançon, pourtant 28^e du classement précédent. Qu'a-t-il bien pu se passer durant cette deuxième quinzaine d'octobre 2019 pour que l'attractivité de Bordeaux s'écroule de la sorte ? La notion d'attractivité est-elle appréhendée de la même manière dans ces deux classements ?

« Attraction (nom féminin) : action exercée sur les êtres animés par quelque chose (lieu, milieu, élément, etc.) qui les attire ; ex : pouvoir d'attraction d'une grande ville. » Le dictionnaire en ligne larousse.fr ne s'y trompe pas : l'exemple choisi est pertinent tant le champ lexical de l'attractivité fait partie intégrante des politiques d'aménagement du territoire. Quant à la définition, elle laisse le champ libre à l'interprétation et par conséquent à une modélisation selon des critères variables. Ce qui explique en grande partie l'hétérogénéité des classements évoqués. Bien que GPW et JJMT mettent tous deux l'attractivité auprès des salariés au centre de leur

système de notation, ils l'interrogent selon un prisme différent : *Great Place to Work* questionne les préférences des salariés sous forme d'enquête d'opinion tandis que Jobijoba et meilleurtaux.com estiment l'intérêt de ces derniers à l'aide d'indicateurs « objectifs » (taux de chômage, loyers, etc.).

Un partout, la balle au centre. Une troisième méthode sera donc nécessaire pour départager Besançon et Bordeaux. Proposons alors une analyse des flux résidentiels. Il s'agit d'observer le nombre de personnes qui emménagent sur un territoire et de le rapporter à sa population (afin de gommer les effets de taille). Cette méthode permet d'approcher la notion d'attractivité résidentielle d'un territoire. À ce jeu-là, Bordeaux prend la 5^e place¹, 8 rangs devant son rival franc-comtois. Retenir cet indicateur suppose de considérer que seules les entrées sur un territoire suffisent à juger de son attractivité. Or, l'attraction d'une ville peut également s'apprécier par sa capacité à conserver sa population résidente. Dans ce cas, le solde migratoire² rapporté à la population est un indicateur bien plus pertinent. Ce critère classe Besançon et Bordeaux respectivement aux 8^e et 22^e positions. De quoi conclure que Bordeaux n'est pas attractive ? Toujours pas... En effet, si on classe les territoires non

plus à l'échelle de la ville centre mais de leur EPCI³, Bordeaux Métropole est 1^{re}, loin devant Grand Besançon Métropole (12^e). Au-delà des thématiques étudiées (attraction résidentielle, économique, touristique, etc.) et des indicateurs observés pour les comparaisons, l'échelle d'analyse est, elle aussi, déterminante.

Difficile donc de trouver le classement idéal qui permettrait d'appréhender l'attractivité d'un territoire dans son intégralité. Chacun propose une vision partielle par la méthode retenue ou par son angle d'analyse. Certains peuvent par exemple estimer que des loyers faibles sont un atout (pour une attractivité potentielle) alors que des loyers élevés sont plutôt considérés traditionnellement comme des indices d'une attractivité effective forte. Aussi, le rang d'une ville n'a strictement aucun sens s'il est dépourvu de son mode d'emploi ! Dès lors, il convient de prendre du recul sur ces classements relayés par la presse, souvent avec un soupçon de sensationnalisme. —

1 | Parmi les communes de plus de 100 000 habitants en France métropolitaine, Insee 2016.

2 | Le solde migratoire est la différence entre le nombre d'entrées et le nombre de sorties sur un territoire. Ne sont comptés ici que les flux intra-France métropolitaine.

3 | Établissement public de coopération intercommunale : entité regroupant des communes (communautés de communes, communautés d'agglomération, métropoles).

Friche

NATHANAËL FOURNIER

Voilà un curieux mot, d'autant plus utilisé qu'il n'a de définition ni officielle ni objective. Avant de défricher son champ (lexical) et son actualité, un détour par son étymologie et son histoire ne sera pas inutile. Il découlerait du néerlandais *virsch lant*, la terre fraîche, nouvelle, que des travaux d'endiguement permettaient de conquérir sur la mer. Il aurait été introduit en France après un passage par la Rhénanie, où *frisch* désignait une terre nouvellement déboisée ou débroussaillée pour être mise en culture. Initialement cantonnée au vocabulaire agricole, la friche a pris le sens de terre laissée temporairement au repos dans le cadre de la rotation des cultures. Puis celui de terre anciennement cultivée et demeurée inexploitée, laissée à l'abandon, donc promise aux mauvaises herbes (s'il en est !) avant qu'on ne l'appelle lande ou forêt...

Que ce mot ait pu désigner à la fois l'espace conquis par l'homme sur la nature et l'espace regagné par la nature sur l'homme montre assez combien la friche évoque un état de transition jamais véritablement stabilisé, une frange plus ou moins réversible, entre d'un côté le sauvage, le primitif ou le naturel et, de l'autre, le cultivé ou le civilisé. Il n'est pas étonnant que l'urbain, qui s'est longtemps enorgueilli d'être du bon côté de ce mouvement de flux et de reflux, se soit emparé du mot.

Son emploi contemporain porte toujours la trace de cet entre-deux. Devenue industrielle à partir des années 1960, ferroviaire ou portuaire dans les deux décennies suivantes, militaire avec le passage à l'armée de métier ou encore commerciale lorsque de nouvelles zones périphériques mettent à mal la commercialité de secteurs marchands plus anciens, la friche n'est jamais seulement un foncier inexploité ou délaissé, accompagné de préjudices potentiels. Elle est toujours aussi un foncier repéré par un regard subjectif, celui d'un urbaniste ou d'un acteur public, qui l'identifie comme porteur de valeurs de renouvellement, comme une opportunité à saisir pour régénérer un quartier, un paysage voire une ville tout entière.

Les premiers enjeux liés aux friches consistent donc à remédier aux dommages qu'elles sont à même de provoquer : des atteintes à l'image de la ville ou du quartier, une dépréciation des valeurs foncières dans le voisinage, les risques associés à des usages déviants ou illégaux du site (prostitution, trafic de drogue, squat...), des dangers en termes de santé publique (potentiel d'effondrement, polluants infiltrés dans le sol ou résidant dans les matériaux abandonnés, etc.).

Le deuxième type d'enjeu découle de l'opportunité qu'offre une friche de répondre à des besoins sociaux nou-

veaux ou insuffisamment satisfaits. Elle peut être mobilisée pour favoriser le développement économique d'un territoire, travailler sur le paysage, renforcer la qualité de vie, etc. Mais l'actualité des friches réside surtout dans deux tendances fraîches. D'une part, elles offrent des espaces pouvant être investis par des usages éphémères ou temporaires, qu'ils relèvent de l'économie sociale ou solidaire, d'activités ludiques ou sportives, de pratiques favorisant le lien social ou d'approches artistiques. Ce faisant, elles peuvent accueillir des démarches d'urbanisme transitoire, en devenant des supports à l'expérimentation d'aménagements et de projets urbains. D'autre part, la friche est par essence le lieu privilégié du renouvellement de la ville sur elle-même, à un moment où toute nouvelle artificialisation (ou toute artificialisation nette) est suspectée de grignoter des terres agricoles ou d'éroder la biodiversité. Plusieurs projets d'inventaires ou d'observatoires fleurissent aujourd'hui en France afin de repérer des gisements permettant de limiter les consommations foncières. C'est ainsi que des travaux de recensement des friches viennent d'être engagés par la région Nouvelle-Aquitaine et doivent se poursuivre en 2020. —

Communautés de communes et mobilités

Le bon virage ?

MICHAËL DAVID

Amplifiées par la crise des « gilets jaunes », les fractures territoriales liées aux mobilités ont amené le gouvernement à se saisir pleinement du sujet dans les territoires peu denses. Critiquées pour leur absence ou carence à remédier aux zones blanches de la mobilité, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sont au centre de la loi d'orientation des mobilités¹ (LOM) laquelle introduit à l'échelon local un mécanisme de recherche de la collectivité à la fois en volonté et en capacité d'exercer la compétence mobilité.

Et la loi nouvelle de privilégier la communauté de communes, de préférence seule, ou en adhérant à un syndicat en organisant un débat au sein des communes, qui peuvent transférer la compétence à leur communauté de communes jusqu'au 1^{er} juillet 2021, voire au-delà.

Si les lois MAPTAM et NOTRe avaient refondu en profondeur l'organisation des mobilités autour du couple région / intercommunalités, cette organisation de la mobilité était obligatoire pour les métropoles, les communautés urbaines et les communautés d'agglomération (qui étaient et sont toujours AOM de plein droit).

En revanche, sur le territoire des communautés de communes, les communes étaient AOM et pouvaient choisir d'exercer librement la compétence, y compris de ne pas l'exercer, ou de la confier aux communautés de communes, par transfert des communes membres.

1 | Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, JO 26 déc.

Désormais, il s'agit de ne plus raisonner en termes de réseau de transports collectifs qui constitue un frein pour de nombreuses communes et communautés de communes situées en territoires peu denses et qui ne se saisissent pas de cette compétence. D'autant plus que les enjeux de mobilité sont forts sur ces territoires et que d'autres solutions de mobilité (que les transports collectifs) pourraient y être apportées de façon beaucoup plus efficace eu égard aux besoins des populations et aux spécificités des territoires².

Mais, la loi est-elle à peine votée, que déjà fusent questions et autres réserves.

Les questions trahissent une inquiétude, celle d'une possible tutelle régionale pourtant contraire au principe constitutionnel de non-tutelle d'une collectivité sur une autre.

Quid de certaines communautés de communes qui ne pourraient ou ne souhaiteraient pas assurer l'organisation de la mobilité en raison d'un périmètre territorial trop restreint ou par manque de ressources financières ou d'ingénierie ? La région, déjà actrice des mobilités à un niveau local très fin en matière de transport scolaire, non-urbain et interurbain, interviendrait pour développer des services locaux de mobilité.

Quid si le transfert à l'intercommunalité n'est pas intervenu par choix des communes ? La compétence revient à la région qui l'exerce sur le territoire de la communauté de communes concernée au 1^{er} juillet 2021. Mais,

même si la compétence est régionale, les communes qui organisaient déjà des services peuvent continuer sans avoir le statut d'AOM, et continuer ainsi à prélever le versement mobilité.

Les communautés de communes pourront également choisir de laisser à la région l'organisation des réseaux de transports collectifs, simplifiant l'exercice de la compétence locale, évitant le transfert et la démutualisation de la commande publique pour les réseaux structurants.

Reste que ces interrogations (et d'autres) sous-tendent l'hégémonie de la région comme chef de file de la compétence mobilité à la fois comme AOMR et AOM local sur le territoire d'une communauté de communes.

Quant aux réserves, elles témoignent d'une incompréhension. Que penser de la position du Sénat qui, après l'échec de la commission mixte paritaire, a voté une question préalable et rejeté l'examen du texte en seconde lecture au motif d'un financement insuffisant des intercommunalités exerçant cette nouvelle compétence ?

Sont ici visées les 932 communautés de communes qui, en l'absence de services réguliers de transport public de personnes, ne bénéficieront pas des recettes du versement mobilité et peineront par conséquent à coordonner les différents modes de déplacement sur leur territoire.

Dans ce contexte, clarifier une organisation « à la carte » des compétences et introduire une plus grande souplesse dans leur mise en œuvre pourraient terminer dans le mur³...

2 | J.-M. Offner, « Les autorités organisatrices de la mobilité : un hold-up sémantique », *Tous urbains*, sept. 2019, pp. 18-19.

3 | AdCF, Transdev, Loi d'orientation des mobilités, 18 questions / réponses juridiques pour tout comprendre.

Jean-Michel Léger, Béatrice Mariolle (sous la dir.)

Densifier, dédensifier. Penser les campagnes urbaines

Éditions Parenthèses, collection Projet urbain, 2018, 315 p.

Publié sous la double direction du géographe et sociologue Jean-Michel Léger et de l'architecte Béatrice Mariolle, voici un livre qui participe utilement de l'évolution actuelle du regard porté sur les campagnes urbaines et sur les tissus pavillonnaires.

Faisant suite à un appel d'offres de recherche lancé par le PUCA en 2013 sur la notion de « densification douce », il propose la synthèse de certains travaux qui avaient alors été retenus et leur adjoint de nombreuses contributions. Bien que l'ouvrage multiplie les types d'auteurs (chercheurs, praticiens, fonctionnaires de DDT, maires...), les « champs » (architecture, urbanisme, sociologie, droit, économie...) et même les références nationales (avec une exploration des situations italienne, suisse et anglaise), il réussit la gageure de réunir ses 14 chapitres sous une problématique unifiée.

En référence au célèbre ouvrage d'Henri Lefebvre, il s'agit ici de questionner la possibilité d'ouvrir « le droit aux campagnes urbaines ». Comment concilier la pressante et légitime demande sociale en faveur d'un habitat individuel à la campagne avec les différentes conditions qui assureront un avenir à ces territoires, et notamment avec les exigences environnementales ? Concordant avec les résultats de l'enquête de l'a-urba et du cabinet 6t sur les modes de vie dans le périurbain girondin, l'ouvrage rappelle qu'habiter la campagne des villes est généralement loin d'être un phénomène subi. L'habitat pavillonnaire constitue du logement abordable de fait, tandis que l'attachement à ces territoires découle de la singularité de paysages hybridant le naturel et l'artificialisé. L'enjeu porte sur la capacité de transformer ces campagnes sur elles-mêmes, pour y accueillir une population croissante, tout en répondant aux défis du développement durable.

La première partie du livre s'intéresse aux différents processus de densification, souvent largement spontanée parce que réalisée au coup par coup par des promoteurs ou en dehors de toute filière organisée, parfois de manière maîtrisée (voir le chapitre de Rémy Vigneron sur une démarche Bimby – *build in my backyard* – dans une commune de la périphérie de Toulouse). La deuxième partie donne lieu aux regards et aux analyses critiques d'acteurs et de chercheurs sur les politiques conduites. Roberta Morelli pointe par exemple la difficulté d'intégrer la dimension environnementale dans les projets, mais aussi l'aporie des évaluations environnementales, engoncées dans de nombreux critères incommensurables. La troisième et dernière partie explore des enjeux prospectifs pour répondre au défi de campagnes urbaines en transition : l'évolution du bâti – y compris son adaptation énergétique – par le bricolage et la culture vernaculaire, la possibilité d'une architecture de basse densité hautement soutenable, la fertilité des jardins pavillonnaires et leur richesse en biodiversité...

Au final, alors que sont pointés tant les contradictions des démarches Bimby que leurs contours inégalitaires (l'expérience anglaise en offre un enseignement frappant), le lecteur est orienté vers un double impératif catégorique : densifier pour accueillir de nouveaux habitants, mais aussi dédensifier en capitalisant sur les paysages naturels des campagnes urbaines (« les bois, les cours d'eau, les espaces inondables, les espaces patrimoniaux, les corridors écologiques »), vus non pas comme un « vide » mais comme la matrice de l'organisation du territoire.

Un mot enfin sur la dimension iconographique de l'ouvrage. Le travail du photographe Denis Gabbardo saisit les différentes formes du bâti résidentiel et des paysages du périurbain francilien. En s'appuyant sur le fonds photographique du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, il donne également à voir l'évolution de tissus pavillonnaires en l'espace de 60 ans, avec la même prise de vue et parfois avec la même luminosité.

Nathanaël Fournier



Jean-Marc Besse

La nécessité du paysage

Éditions Parenthèses, 2018, 120 p.

Il y a des titres qui augurent une forme de plaidoyer, celui de Jean-Marc Besse n'y échappe pas. L'emploi du terme « nécessité » dans le titre démontre l'importance du paysage dans nos vies. Le propos introductif de ce directeur de recherche au CNRS assène l'importance d'un questionnement sur le paysage par des approches tant écologique qu'économique, culturelle, sociale et politique.

Il n'est pas rare de voir Jean-Marc Besse théoriser sur la notion de paysage dans chacun de ses ouvrages dont l'intérêt premier est de décroisonner ladite culture du paysage qui n'appartiendrait qu'à ceux qui travaillent avec et sur le paysage.

Dans sa définition du paysage, Jean-Marc Besse rappelle que le paysage « fait partie de nos vies et qu'il en est une condition constitutive » ; nous l'habitons au même titre qu'il nous habite et nos actions viennent le « transformer de façon plus ou moins consciente, programmée et explicite ».

La relation que nous entretenons avec le paysage questionne l'auteur sur les proches voisins du concept de paysage ; les notions d'ambiance, de territoire, de vue et de nature lui paraissent être le pendant d'une conceptualisation du paysage dont la nécessité ne peut être niée en raison des relations que nous entretenons avec lui. Il s'en rapporte aux propos d'Yves Citton qui voit le paysage comme « une des conditions permettant à l'être humain de se sentir comme une personne, en se sentant appartenir au monde¹ ».

Chacun d'entre nous peut incontestablement s'interroger sur la nécessité du paysage, nous pourrions très bien le considérer comme « une dimension superflue de l'existence réservée aux loisirs » mais les problématiques dites contemporaines questionnant nos sociétés sur l'avenir de la planète, sur la préservation de la biodiversité et une possible autosuffisance alimentaire viennent réfréner notre désintérêt à l'égard du paysage. En conséquence, le paysage apparaît « essentiel à nos vies » au même titre que l'eau, l'air ou la lumière.

Puisqu'il est question de voir en chacun de nous, les acteurs s'évertuant à travailler le paysage, Jean-Marc Besse appelle à une association d'approches pluridisciplinaires où nos actions, nos sensibilités et nos intentions respectives viennent animer le paysage.

Les professionnels de l'aménagement dont font partie les paysagistes, les urbanistes et les architectes y ont recours afin de travailler sur et avec le paysage ; cela participe du projet, dans la mesure où l'attention portée à l'égard de ce qui est déjà là, de ce qui est déjà organisé sous la forme de pratiques, d'usages et d'échanges concourt à l'inachèvement du paysage. « Les paysagistes considèrent qu'il n'y a pas de paysage achevé. Le paysage est le nom même de l'inachèvement des choses et des œuvres, dans l'espace et dans le temps » souligne Jean-Marc Besse.

En somme, ses propos traduisent l'importance du partage interdisciplinaire entre l'ensemble des êtres humains. Il faut, dès lors, considérer que nous travaillons collectivement au développement de cet art de l'espace qu'est le paysage afin d'en envisager les possibles et à terme,

considérer ce dernier comme « une méthode, un foyer de questionnements sur les sociétés et leurs espaces » à mettre au premier plan.

Ponctué d'exemples portant sur l'éducation au paysage, l'ouvrage par son accessibilité, cherche à décroisonner l'approche que nous pouvons avoir du paysage. La mise au point conceptuelle de Jean-Marc Besse en introduction, ses analyses et sa vision transdisciplinaire sont autant de qualités pour accompagner non seulement les professionnels de l'aménagement dans leurs réflexions sur le paysage, mais également l'ensemble des êtres humains qui voient dans leur engagement à l'égard de ce que Jean-Marc Besse nomme « une performance collective dont l'enjeu est qu'elle devienne commune ».

Au-delà, l'ouvrage de Jean-Marc Besse interroge sur l'intérêt que portent les responsables politiques sur le devenir de leur territoire et les débats sur le développement des métropoles comme Bordeaux ne sauraient qu'y contribuer.

Guillaume Bernard



1 | Yves Citton, *Pour une écologie de l'attention*, Seuil, 2014.

Éric Le Breton

Mobilité. La fin du rêve ?

Éditions Apogée, 2019, 96 p.

Souvent présentés comme une source de liberté, d'autonomie ou d'émancipation, le développement et l'exigence de mobilité sont analysés par Éric Le Breton sous un angle moins panégyrique : celui de la mobilité comme une aliénation des individus.

La mobilité et notamment les déplacements pendulaires « rentrent dans la vie quotidienne des Français » dans les années 1950. Alors qu'à cette période les gens vont travailler à pied ou à vélo, progressivement les distances s'allongent et les moyens de déplacement ne répondent plus aux besoins. La sénatrice des Yvelines, Brigitte Gros, publie en 1970 *Quatre heures de transport par jour* qui « dresse un portrait dantesque des navettes de l'époque ». Cependant, même si la mobilité devient très inégalitaire, elle accompagne la croissance économique et l'amélioration des conditions de vie et en particulier d'habitat constituant ainsi « une aliénation récompensée ».

Avec la fin des Trente Glorieuses, l'effort de mobilité quotidien consenti par les ménages, en particulier les plus modestes, ne s'accompagne plus d'une amélioration des conditions de vie. Les déséquilibres territoriaux s'exacerbent.

Les grandes agglomérations se révèlent comme les espaces de toutes les concentrations (croissance économique, emplois stratégiques, fonctions métropolitaines, innovations de mobilité...) alors que les territoires peu denses – de la petite agglomération de moins de 50 000 habitants aux territoires ruraux en passant par les quartiers périurbains ou les quartiers sensibles –, même s'ils sont composites, souffrent tous des mêmes maux en matière de mobilité.

Dans ces espaces peu denses mais de plus en plus peuplés où sont obligés d'aller vivre un grand nombre de salariés qui travaillent au sein des agglomérations mais ne peuvent plus s'y loger, ce n'est bien souvent qu'en voiture que peut être assurée une grande majorité des déplacements.

Dans ce cas, même si les initiatives pour répondre aux besoins sont nombreuses – cars scolaires, services de mobilité pour les seniors, gratuité des transports collectifs, garages solidaires, locations de voiture à bas prix... – le déficit est trop important pour que les solutions proposées modifient la donne.

Les actions se heurtent également à l'inadéquation entre les territoires de vie quotidienne de plus en plus étendus des habitants et les périmètres de compétences géographiques bordés des institutions publiques.

Ne reste, selon l'auteur, que « l'aliénation des temps de transport ». Et la mobilité, droit générique dans la mesure où elle permet l'accès à d'autres droits, devient alors excluante par les inégalités dont souffrent certains individus et certains territoires. « Dans une société dispersée le droit à la mobilité [...] est aussi un droit à la dignité égale entre les citoyens. Cette égalité de dignité est bafouée lorsque la collectivité offre toutes les commodités de déplacement à

certaines groupes sociaux et rien du tout à d'autres, au simple motif qu'ils vivent un peu loin... »

C'est ainsi que l'auteur met en évidence la fin du rêve mobilitaire. « La mobilité ne libère pas l'individu. Elle le partitionne, elle le brise et elle l'épuise. Elle le projette dans des territoires où, le privant de ses racines et de ses liens, elle le prive de tout y compris de lui-même ».

Sans être exhaustif sur les idées développées dans l'ouvrage, soulignons que l'auteur poursuit la mise en évidence des contradictions afférentes à la mobilité en mettant en avant qu'une société de plus en plus mobile est aussi une société de moins en moins démocratique. Le hiatus entre droit de l'habitant et droit du passant est ainsi mis en évidence. Comment faire en sorte que l'individu s'investisse dans la vie politique de l'espace où il réside, choisisse un « élu fixé à un territoire » alors qu'il passe beaucoup de temps hors de son lieu de résidence ?

Et l'auteur de poser la question « d'une représentation des populations mobiles en tant que telles » pour que les individus mobiles puissent faire entendre leur voix au sein des territoires qu'ils pratiquent.

Valérie Diaz



Bruce Bégout

En escale. Chroniques aéroportuaires

Philosophie magazine éditeur, septembre 2019, 160 p.

C'est au travers de 7 escales, 35 heures de vol, 12 contrôles de sécurité, 21 portiques, 18 duty-free, 9 espaces de jeu, 3 salons VIP et 24 terminaux que le philosophe Bruce Bégout emmène le lecteur pour un singulier périple. Singulier car ce n'est pas aux confins de lointaines contrées sauvages et inconnues qu'il le transporte mais d'aéroport en aéroport, sans jamais s'en éloigner, à Bordeaux, Istanbul, Amman, Bangkok, Amsterdam ou Paris. Mais la ville où ils se situent n'a finalement que peu d'importance puisqu'ici c'est l'objet « aéroport » qui est parcouru, examiné et analysé, comme une errance pure, sans finalité déterminée si ce n'est le déplacement lui-même qui est le sujet de l'expérimentation de ce récit.

Non, nous ne nageons pas en plein OuLiPo¹, bien que le narrateur aime y faire référence, mais dans un voyage paradoxal où l'aéroport, espace qui attise à la fois inquiétudes et excitations, que nous avons tout aussi hâte de rejoindre que de quitter, devient le voyage même.

Souvent étudié, rarement voyagé, l'aéroport fait figure du non-lieu par excellence. Cet espace que l'on traverse, qui permet de rejoindre un ailleurs, un autre lieu, qui se détourne de son environnement et de la temporalité, est associé à de nombreux travers : l'uniformisation, l'annihilation des individus, au détriment des relations humaines.

Pourtant, c'est un tout autre regard qu'apporte Bruce Bégout. Il met en avant autant le caractère superficiel de l'aéroport que celui de l'hyper-lieu, nouveau site de la mondialisation. L'aéroport se détache certes de son environnement mais cette sphère, du fait de son indépendance, de son organisation propre, de ses lois intrinsèques et de sa conception du temps inhérente à son activité, n'exprime-t-elle pas une identité propre ? On reproche à l'aéroport d'être coupé de la ville ; pourtant il en est le lieu de départ et d'ouverture et ces deux entités sont étroitement liées.

Alors que l'aéroport a été historiquement construit à l'écart de la ville, il en devient, au fur et à mesure de l'avancée de l'urbanisation, un de ses quartiers. C'est aussi la première image que l'on a d'une ville comme un reflet, un condensé de celle-ci. Aéroport et ville deviennent alors étroitement dépendants, l'un est l'annexe de l'autre. Ce gigantesque pôle d'échanges est la condition de la connexion de la ville avec le monde extérieur et par conséquent un lieu dont elle tire une richesse presque indispensable.

Cette identité de l'aéroport, Bruce Bégout la décrit au fur et à mesure des chapitres, observant leurs similitudes et leurs différences. Il parvient à montrer la puissance créative de cet espace en interpellant sur ses « musiques » ou du moins ses sonorités, sur les règles qu'il génère et

comment certains s'en écartent ; ce qu'on ne regarde pas aussi et qui se déroule à l'insu des voyageurs et parfois même des agents.

L'aéroport, ce non-lieu par excellence, sous la plume du philosophe, devient une ville miniature parce que toutes les fonctions de la ville sont présentes en son sein. On peut y manger, consommer, s'y déplacer par tous les modes, s'y promener... On y trouve même parfois des fontaines et des jeux pour enfants ! À la différence que – et c'est ce qui rend ce voyage aussi exceptionnel – on n'habite pas l'aéroport comme on habite la ville. Et pourtant, c'est bien cette expérience-là que fait partager Bruce Bégout aux lecteurs : habiter l'inhabitable, du non-lieu à l'hyper-lieu, entre les théories de Marc Augé et de Michel Lussault², mais livrant un témoignage unique sur un lieu devenu presque ordinaire.



Malvina Orozco

1 | Ouvroir de Littérature Potentielle – groupe de littérature surréaliste, inventive et innovante fondée en 1960.

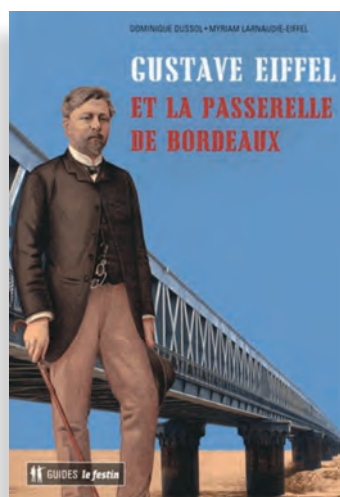
2 | Marc Augé a théorisé les non-lieux en 1992 comme des espaces produits par l'uniformisation du monde tandis que Michel Lussault y a répondu par la théorie des hyper-lieux, qui sont des concentrés de la mondialisation marqués par une intensité des interactions sociales.



Jean-François Macaire
**Nouvelle-Aquitaine,
 la fusion des régions,
 tout ça pour ça**

Geste Éditions, septembre 2019, 182 p.

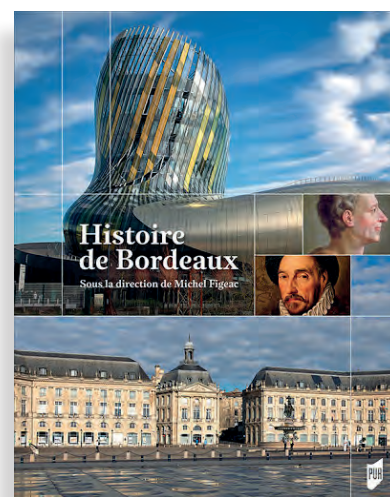
En 2014, une nouvelle réforme territoriale où les régions fusionneraient est annoncée. Le 16 mai 2014, Jean-François Macaire est élu à la présidence d'une région Poitou-Charentes en fin de vie. Il apporte son témoignage sur la naissance, particulièrement mouvementée, de la Nouvelle-Aquitaine, livre son analyse des changements générés par la réforme et, dans le contexte du nouveau quinquennat, constate l'effacement de la collectivité régionale dans le paysage institutionnel et politique. Il formule en fin d'ouvrage des propositions pour l'avenir issues de son expérience de onze années au cœur de la région Poitou-Charentes.



Dominique Dussol, Myriam Larnaudie-Eiffel
**Gustave Eiffel
 et la passerelle de Bordeaux**

Le Festin, octobre 2019, 80 p.

La passerelle ferroviaire de Bordeaux, érigée entre 1858 et 1860, est l'un des plus grands ponts métalliques de son époque. Dominique Dussol retrace l'histoire de cet ouvrage qui a lancé la carrière de l'ingénieur à l'international au fil de la correspondance d'Eiffel et de documents d'archives. La période des années 1980 à 2010 est racontée par l'arrière-petite-fille de son constructeur, Myriam Larnaudie-Eiffel.



Michel Figeac, directeur de publication
Histoire de Bordeaux
 Presses universitaires de Rennes,
 octobre 2019, 331 p.

Une histoire richement illustrée de la ville, prenant en compte les multiples fouilles archéologiques réalisées depuis les années 1980 et révélant des informations inédites sur la cité, les nouvelles modes historiographiques ainsi que les attentes sociales notamment autour de la traite négrière et de la Seconde Guerre mondiale.

Abonnez-vous !

Et recevez **CaMBo** chez vous :



1 an : 2 numéros = 20 €

2 ans : 4 numéros = 40 €

Collection complète* : 16 numéros = 150 €

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

Oui, je souhaite m'abonner à la revue **CaMBo** pour ☐ 1 an ☐ 2 ans ☐ collection (1 à 17)
à partir du n° 17 (mai 2020) ☐ (sauf n° 3, épuisé)
à partir du n° 18 (à paraître, novembre 2020) ☐

M. ☐ Mme ☐
Nom
Prénom
Courriel

Date

Signature

Adresse

Code postal
Ville
Pays

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

Le Festin
autorisation 64348
33 098 Bordeaux cedex

CAhiers de la MÉTROPOLE BORDELAISE

LES AUTEURS

p. 15 | **Louise Baixe**
architecte-urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 76 | **Guillaume Bernard**
architecte-urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

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

p. 44 | **Dominique Boullier**
professeur des universités en sociologie,
Sciences Po Paris ; chercheur, Centre d'Études
Européennes et de politiques comparées.

p. 15 | **Dimitri Boutleux**
paysagiste-urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

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

p. 20 | **Bob Clément**
ingénieur-urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 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. 77 | **Valérie Diaz**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 41 | **Isabella Domingie**
étudiante, master Stratégies et gouvernances
métropolitaines, Sciences Po Bordeaux.

p. 24, 73, 75 | **Nathanaël Fournier**
économiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 27 | **Mélina Gaboreau**
ingénieure-urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 22 | **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. 54 | **Alain Guez**
architecte-urbaniste, docteur en planification
territoriale et environnementale, professeur
à l'école nationale supérieure d'architecture
de Nancy.

p. 29 | **Luc Gwiazdzinski**
géographe, enseignant en aménagement
et urbanisme à l'Université Grenoble Alpes,
chercheur au laboratoire Pacte.

p. 34, 63 | **Françoise Le Lay**
directrice des études à l'a-urba.

p. 56 | **Nathalie Lemarchand**
enseignante-chercheuse, professeure
des universités, université Paris 8.

p. 72 | **Thibaut Lurcin**
économiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 47 | **Laurie Magimel**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 56 | **Sandra Mallet**
maître de conférences en urbanisme et
aménagement de l'espace à l'université
de Reims Champagne-Ardenne,
laboratoire Habiter.

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

p. 51 | **Pascal Michon**
philosophe et historien.

p. 59 | **Véronique Nahoum-Grappe**
anthropologue.

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

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

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

p. 37 | **Thierry Paquot**
philosophe et urbaniste.

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

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

p. 41 | **Francesca Ru**
étudiante, master Stratégies
et gouvernances métropolitaines,
Sciences Po Bordeaux.

p. 41 | **Maguelone Schnetzler**
étudiante, master Stratégies
et gouvernances métropolitaines,
Sciences Po Bordeaux.

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

LES ILLUSTRATEURS

p. 25, 71 | **Clara Barretto**
architecte-urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 27, 48-49, 69 | **Olivier Chaput**
infographiste à l'a-urba.

p. couverture, 9, 11, 20 | **Sylvain Tastet**
infographiste à l'a-urba.

LA PHOTOGRAPHE

p. 1, 2, 13, 17, 21, 23, 37-39, 43, 56, 58, 60
| **Hélène Dumora**
photographe à l'a-urba.

#17 | MAI 2020

Les rythmes de la ville

le festin

a'urba
agence d'urbanisme
Bordeaux Aquitaine



10 €

9

782360 622658

Le temps constitue une dimension essentielle des modes de vie urbains. La ville n'est pas qu'espaces et lieux ; elle est aussi mouvements, dynamiques, ralentissements et accélérations.

Mobilités, horaires de travail, rythmes scolaires, loisirs, événements, repos, ennui... scandent journées, semaines et nuits urbaines.

Ce numéro de *CaMBo* fait ainsi le pari de mettre à l'agenda l'articulation de nos rythmes de vie et de ville. Il était temps !

À paraître

#18 | NOVEMBRE 2020

L'estuaire de la Gironde