

CA hiers de la

MÉTROPOLE BORDELAISE

#18 | NOVEMBRE 2020

Vivre
l'estuaire



Vivre l'estuaire



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
Diane Wulwek, 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 Pouyane,
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 : novembre 2020
ISBN : 978-2-36062-272-6
ISSN : 2260-9075



10-32-3010 / Certifié PEFC /

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

édito

Un génie du trait, un artiste comme le fameux Chu Ta, c'est ce qu'il faudrait pour donner à voir l'estuaire de la Gironde. François Cheng¹ nous le rappelle. Le trait est à la fois forme et matière, ombre et lumière. Et l'art pictural chinois sait admirablement composer avec le vide, faire du vide ce qui sépare et unit, relie le proche et le lointain, la terre et le ciel, le visible et l'invisible.

À lire les auteurs du dossier que cette dix-huitième livraison de *CaMBo* consacre à la Garonne devenue Gironde, c'est bien de mises en relation qu'il est question. Celles qui existent, souvent depuis longtemps, celles que les acteurs en place construisent, celles que d'aucuns espèrent créer ou rétablir. Le grand paysage est aujourd'hui promu opérateur d'interterritorialité, une expression certes moins poétique que les fulgurances du pinceau et de l'encre mais plus adaptée aux enjeux géopolitiques contemporains.

Car plus que jamais les institutions politiques retranchées dans leurs périmètres doivent oser sortir de leur précarré. Marcher sur les plates-bandes du voisin devient d'intérêt général lorsque la transition écologique implique de penser en systèmes territoriaux multi-échelles. Division du travail et répartition des compétences ne valent pas coopérations.

Parce que la nature est d'abord flux, cycle, circuit, mouvement – et pas zone (à protéger, ou verte) –, elle se prête fort bien, dans la multiplicité de ses traductions paysagères, à ces exercices collaboratifs. Les documents de la planification territoriale doivent compter avec cette dualité des flux et des espaces, dépasser le syndrome de la parcelle qui fait d'un sol délimité l'objet ultime de réflexion. Depuis la structuration d'une trame verte et bleue au sein d'un tissu urbain constitué jusqu'au développement de ceintures de parcs agricoles en périphérie des métropoles, PLU et SCoT jouent leur réussite dans l'efficacité de leur mise en œuvre autant que dans la qualité de leur élaboration. Dans la compréhension d'une articulation des échelles qui ne soit pas hiérarchie entre niveaux institutionnels. Sur les rives et le bassin versant de la Garonne, il ne serait pas étonnant que flotte un air de culture politique girondine...

Jean-Marc Offner

1 | F. Cheng, *Chu Ta, 1626 – 1705, le génie du trait*, Phébus, 1999.



DÉBATS

GRAND ENTRETIEN

Jean Beaman | Gilles Pinson

4

CONTROVERSE

La ville au temps du coronavirus
De la fin des villes à la métropole réinventée
 | Guillaume Pouyanne

7

IMPERTINENCE

Pour qui sont ces statues qui siègent sur nos sites ?
 | Thierry Oblet

10

BRUITS DE LA VILLE

ÉPHÉMÈRE

Photographie | Hélène Dumora

12

SENS DE L'ÉVÉNEMENT

Joyeux anniversaire l'a-urba !
 | Françoise Le Lay

13

ESPACES PUBLICS

Pour ne pas faire du BHNS un tramway au rabais
 | Valérie Diaz | François Péron

14

VOISINAGE

Limoges et Angoulême
Villes créatives du monde | Catherine Le Calvé

17

INNOVATION

De la fontaine Wallace à l'abribus connecté
 | Bob Clément

19

DOSSIER Vivre l'estuaire

coordonné par François Cougoule et Sandrine Vaucelle

29

Entre eaux et lumières Chantal Detcherry	34	Risques et gouvernance partagée Charles de Godoy Leski	49
Naviguer sur la rivière de Bordeaux Entretien avec Anne-Marie Cocula François Cougoule	37	Les défis du parc naturel marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis Vincent Schoenmakers	53
Échelles d'estuaire(s) Michel Favory Sandrine Vaucelle	40	Petit atlas Olivier Chaput François Cougoule Sandrine Vaucelle	55
Un isthme de mer aux allures de frontière Didier Coquillas-Sistach	43	Nantes - Saint-Nazaire, un estuaire métropolitain Claude Maillère	59
Riverains et usagers, des dynamiques à contre-courant Anne Gassiat Baptiste Hautdidier	46	Trois âges et des pistes pour demain Michel Favory Sandrine Vaucelle	63

ACTEURS

IDENTITÉS MÉTROPOLITAINES

Photographie | Hélène Dumora

21

MÉMOIRE

Quartiers de banlieue, De l'émancipation périphérique à la patrimonialisation architecturale
| Patrice Godier

22

TRANCHE DE VIE

Une librairie aux petits soins
| Nathanaël Fournier | Emmanuelle Gaillard

24

FABRIQUE URBAINE

La cité-jardin de Claveau
Un processus de projet à grands et petits pas
| Clara Barretto

26

DÉCRYPTAGES

REPRÉSENTATION

Aux cartes, citoyens !
| Lionel Bretin

67

MÉTHODE

Des médias sociaux au service des villes
| Jean-Christophe Chadanson

70

CHIFFRAGE

5 251 ou 5 778 hectares ?
| Leslie Acensio | Thomas Bohlay

72

LEXIQUE

Du NIMBY au BIMBY | Stella Manning

73

ACTUALITÉ DU DROIT

« À bicyclette... »
Ou le vélo saisi par le droit (et le politique) ?
| Michaël David

74

KIOSQUE

75

Jean Beaman

GILLES PINSON

Vous êtes spécialiste des relations raciales que vous avez étudiées, à la fois, en France et aux États-Unis. Comment expliquez-vous que ce soit le meurtre de George Floyd par la police de Minneapolis, et pas un autre événement du même type, qui a créé cette mobilisation aussi large, d'abord aux États-Unis, puis dans le reste du monde ?

Je crois qu'il y a de nombreuses raisons. D'abord, du fait de la pandémie, beaucoup de gens sont restés confinés chez eux et ont eu du temps pour regarder des vidéos. D'une certaine manière, cette pandémie a créé les conditions d'une certaine disponibilité du public et d'une réaction de sa part. Ce qui frappe aussi, dans le moment que nous avons vécu aux États-Unis autour du meurtre de George Floyd, c'est que ce ne sont pas que les Noirs qui se sont mobilisés. Les Blancs et les autres minorités ont aussi largement participé à cette mobilisation. Le caractère multiracial de ces mobilisations a changé le regard que les gens dans d'autres pays portent sur les questions raciales et la question des violences policières aux États-Unis. Cela a sans doute permis une forme d'identification et d'empathie plus importante, en France notamment.

Est-ce qu'il y a aussi un facteur Trump ?

Bien sûr, la pandémie n'est pas le seul facteur. L'administration Trump, comme vous le savez, a très mal géré et gère encore très mal l'épidémie. Les gens ont le sentiment d'un « grand n'importe quoi ». Tout cela a généré énormément de colère et a pu contribuer à amplifier les manifestations aux États-Unis autour de la mort de George Floyd. Il y a aujourd'hui énormément de colère contre Trump, contre tout ce qui se passe dans la société américaine à ce moment-là. Nous vivons une crise qui n'est pas uniquement économique et sanitaire mais aussi sociale et, je crois, culturelle.

En France, cette mobilisation mondiale contre le racisme et les violences policières a suscité un regain d'intérêt pour l'affaire Adama Traoré. Comment expliquez-vous ce changement de regard sur cette affaire ?

Ce qui se passe en France actuellement est très intéressant. L'action du collectif Adama Traoré n'est pas nouvelle, les mouvements contre le racisme et contre les violences policières non plus. Ce qui est intéressant, c'est que ces mouvements sont en train de s'étendre. Selon moi, il y a plusieurs raisons à cela. D'abord, ce qui frappe et qui a sans doute amené les gens à faire un lien entre les deux affaires, ce sont les modes opératoires utilisés par les polices [la gendarmerie dans le cas français, NDLR] qui, dans les deux cas,

sont très similaires : mettre un genou sur le cou d'un homme. Les derniers mots de George Floyd comme d'Adama Traoré étaient : « Je ne peux pas respirer. » C'est donc naturellement que les gens font un lien. Je crois que les gens voient aussi que les violences faites aux Noirs, par la police mais aussi par d'autres institutions, ce n'est pas quelque chose qui est spécifique aux États-Unis ou à la France. C'est un phénomène plus global. Une violence, une domination qui ont quelque chose de systémique. Et, encore une fois, le fait que les mobilisations autour du meurtre de George Floyd aient réuni des personnes de toutes les races et de toutes les classes aux États-Unis a sans doute amené les Français à porter un nouveau regard sur l'affaire Traoré.

Quand il a commenté les mobilisations en France autour de George Floyd et d'Adama Traoré, Emmanuel Macron, plutôt que de reconnaître les violences policières et le problème racial, a mis l'accent sur le risque de dérives séparatrices et communautaristes. D'après vous, qu'est-ce que cela dit du rapport que l'État français et la classe politique française entretiennent avec les questions raciales ?

C'est toujours difficile pour un homme ou une femme politique de dire que tel ou tel événement relève du racisme, soulève des questions raciales. C'est plus facile de dire que c'est une question de communautarisme. C'est dommage



DR.

Jean Beaman est maîtresse de conférences en sociologie à l'université de Californie à Santa Barbara (UCSB). Ses recherches portent sur les questions de race et d'ethnicité, le racisme, l'immigration, et les violences institutionnelles en France et aux États-Unis. En 2008 et 2009, elle effectue un séjour de recherche en France, en région parisienne, au cours duquel elle enquête auprès d'adultes d'origine nord-africaine appartenant à la classe moyenne. Au moyen d'entretiens qualitatifs, elle tente de comprendre leur expérience des discriminations et du racisme dans le cadre d'interactions sociales quotidiennes mais aussi dans les relations avec les institutions (école, administrations, entreprises, etc.). Elle en tire un livre, *Citizen Outsider : Children of North-African Immigrants in France* paru aux Presses de l'Université de Californie (2017, non traduit). Elle décrit des phénomènes ordinaires de « racisation » qui se cachent derrière l'universalisme républicain et qui doivent beaucoup au passé colonial de la France. Elle est également rédactrice en chef de la revue *H-Net Black Europe* et rédactrice en chef associée de la revue *Identities : Global Studies in Culture and Power*.

parce qu'on utilise en France ce mot de « communautarisme » uniquement pour désigner les gens qui ne sont pas blancs. Étrangement, le terme n'est jamais utilisé pour qualifier les pratiques des Blancs. Et ça, de mon point de vue, c'est un problème. Cela pose une question de justice. Je l'évoque dans mon livre *Citizen Outsider*. Le mot de communautarisme est toujours utilisé pour dénoncer de supposés projets de sécession, de séparatisme qui seraient l'apanage des minorités raciales et religieuses. C'est grave lorsque cela vient de personnes qui ont des fonctions officielles car en utilisant ces termes, l'État divise la société, fabrique des distinctions entre les gens. Cela conduit à des situations dans lesquelles les personnes ne

reçoivent pas le même traitement des institutions selon leur origine raciale, ethnique ou leur pratique religieuse. Il faut remettre les choses à l'endroit ! Ce ne sont pas les minorités qui fabriquent les divisions et le risque de séparatisme. Ces divisions sont le fruit des pratiques et des discours des institutions et de certaines fractions du personnel politique.

Est-ce qu'on peut parler d'un communautarisme blanc ?

Non seulement on peut mais on doit le faire. Le problème c'est qu'on ne dénonce jamais ce communautarisme. Y compris aux États-Unis, on ne parle jamais de ça. Mais c'est pourtant la réalité.

Dans votre ouvrage *Citizen Outsider*, vous expliquez que malgré le refus de la politique française de reconnaître les races et les communautés, la race est omniprésente dans les rapports sociaux. Pouvez-vous nous expliquer ce paradoxe ?

Ce qui m'intéresse beaucoup, pas seulement en France mais partout dans le monde, c'est la manière dont l'État fabrique et impose des catégories, des façons de dire et de penser la société. Mais aussi les décalages qu'il peut y avoir entre ces catégories et la vie et la perception des gens ordinaires. Pour moi, ce qui est très intéressant dans la société française, c'est que même s'il n'y a pas de reconnaissance par l'État des catégories raciales et ethniques,

dans les faits, les personnes appartenant à des minorités sentent qu'elles ne sont pas traitées de la même façon que les autres. Et cela, on l'observe au niveau « macro » de la société : l'histoire de France telle qu'on la raconte dans les écoles fait très peu de place aux minorités racisées. Et on l'observe aussi au niveau « micro », dans les rapports que ces minorités, les Noirs, les Maghrébins, ont avec la police, dans le sort qui leur est fait dans le monde du travail, dans les entreprises. Il existe tout un ensemble de signes qui montrent que la dimension raciale des rapports sociaux est omniprésente malgré le discours officiel.

Vous écrivez aussi que, comme beaucoup de pays européens, la France a un « projet racial » et que ce projet accorde une place essentielle à la *whiteness*. Que recouvre cette notion de projet racial ?

Cette notion est issue tout d'abord d'une théorie forgée par deux de mes collègues sociologues, Howard Winant à Santa Barbara et Michael Omi à Berkeley¹. Elle renvoie à une manière spécifique de penser la question raciale et le racisme. Chaque pays, chaque État a une manière spécifique de considérer sa population et cela implique des catégorisations raciales et des hiérarchies entre des populations qui sont plus ou moins centrales ou périphériques, légitimes ou illégitimes dans le projet de construction de l'État. Mes collègues ont appliqué cette notion aux États-Unis mais je crois qu'on peut tout à fait l'utiliser dans le cas français. C'est une façon d'expliquer comment les races peuvent exister, comment les ques-

tions raciales peuvent exister alors même qu'officiellement les catégories raciales n'existent pas. Cela permet de comprendre pourquoi en France et dans la plupart des autres pays européens, malgré l'histoire coloniale, malgré l'histoire de l'esclavage, certains groupes n'ont pas de place dans le récit national. Ce qui explique cette invisibilisation, c'est la part prépondérante mais totalement implicite que la *whiteness* occupe dans ce récit national.

Vous l'avez dit, les participants aux manifestations consécutives au meurtre de George Floyd n'appartenaient pas tous à la communauté noire contrairement aux soulèvements urbains précédents. Est-ce que cela peut aussi s'expliquer par une évolution de la sociologie des villes américaines, notamment de leurs quartiers centraux ?

Effectivement, c'est un élément d'explication. Mais là, il faut sans doute distinguer les types de villes. C'est surtout dans les grandes métropoles, et dans leurs centres, que les manifestations ont eu cette dimension multiraciale. Les émeutes de 2014 à Ferguson dans le Missouri n'avaient pas cette dimension multiraciale car c'est une ville à très forte population noire² située dans un coin périphérique de la métropole de Saint-Louis. Les phénomènes de violences policières contre les minorités concernent tous les territoires, que ce soit des *inner cities* ou des petites villes, mais les mobilisations prennent ensuite des formes différentes en fonction du *racial mix*.

Il faut aussi souligner que Minneapolis n'est pas une très grande métropole et n'a pas la réputation d'être une « ville noire » comme New York, Los Angeles

ou Chicago. Pourtant les mêmes phénomènes de violences policières et de racisme institutionnel s'y rencontrent.

On lit souvent, notamment sous la plume du sociologue français spécialiste des États-Unis Loïc Wacquant, que la ségrégation socio-spatiale aux États-Unis et en France sont deux phénomènes qui n'ont rien à voir. Wacquant considère qu'on ne peut pas parler de ghetto en France. Êtes-vous du même avis ?

Oui et non. Au niveau historique, il est clair que ce n'est pas la même histoire qui a créé les ghettos noirs aux États-Unis, dans les grandes villes comme Chicago ou New York, et les banlieues populaires des grandes villes françaises. Ça, c'est vrai. En même temps, quand on prend en considération la vie quotidienne des gens, on observe énormément de similitudes, notamment concernant les populations racisées. J'ai habité en France en 2008 pour faire ma thèse, j'ai observé des problèmes sociaux à Saint-Denis ou à Nanterre qui sont très similaires à ceux que l'on observe dans le Southside de Chicago ou à South Central à Los Angeles. Encore une fois, même si, au niveau historique, ce n'est pas du tout la même chose, c'est tout aussi important d'écouter ce que disent les gens qui habitent dans ces quartiers. Ce qui m'a beaucoup frappée quand j'habitais en France, c'est que les gens faisaient spontanément le lien entre ce qui se passait à Nanterre par exemple et ce qui se passe dans le Bronx ou à Brooklyn. Et ça, c'est aussi important à souligner. Ce que les gens vivent dans la vie quotidienne les amène à s'identifier à d'autres populations fragiles ou dominées ailleurs dans le monde. —

1 | M. Omi, H. Winant, *Racial Formation in the United States. From the 1960s to the 1990s*, Routledge, 3^e édition, 2015.

2 | 67,4 % selon le recensement de 2010.

La ville au temps du coronavirus

De la fin des villes à la métropole réinventée

GUILLAUME POUYANNE

Mardi 16 mars 2020, la France est devant la télévision. 30 millions de personnes écoutent M. Macron annoncer le confinement général de la population. Le ton est martial. Nous sommes « en guerre ». Dès le lendemain, la Police nationale patrouille dans les rues désertes, veille à ce que chacun soit muni de son sauf-conduit. Des rumeurs annoncent l'arrivée de l'armée. Un petit parfum de 1940 flotte dans l'air...

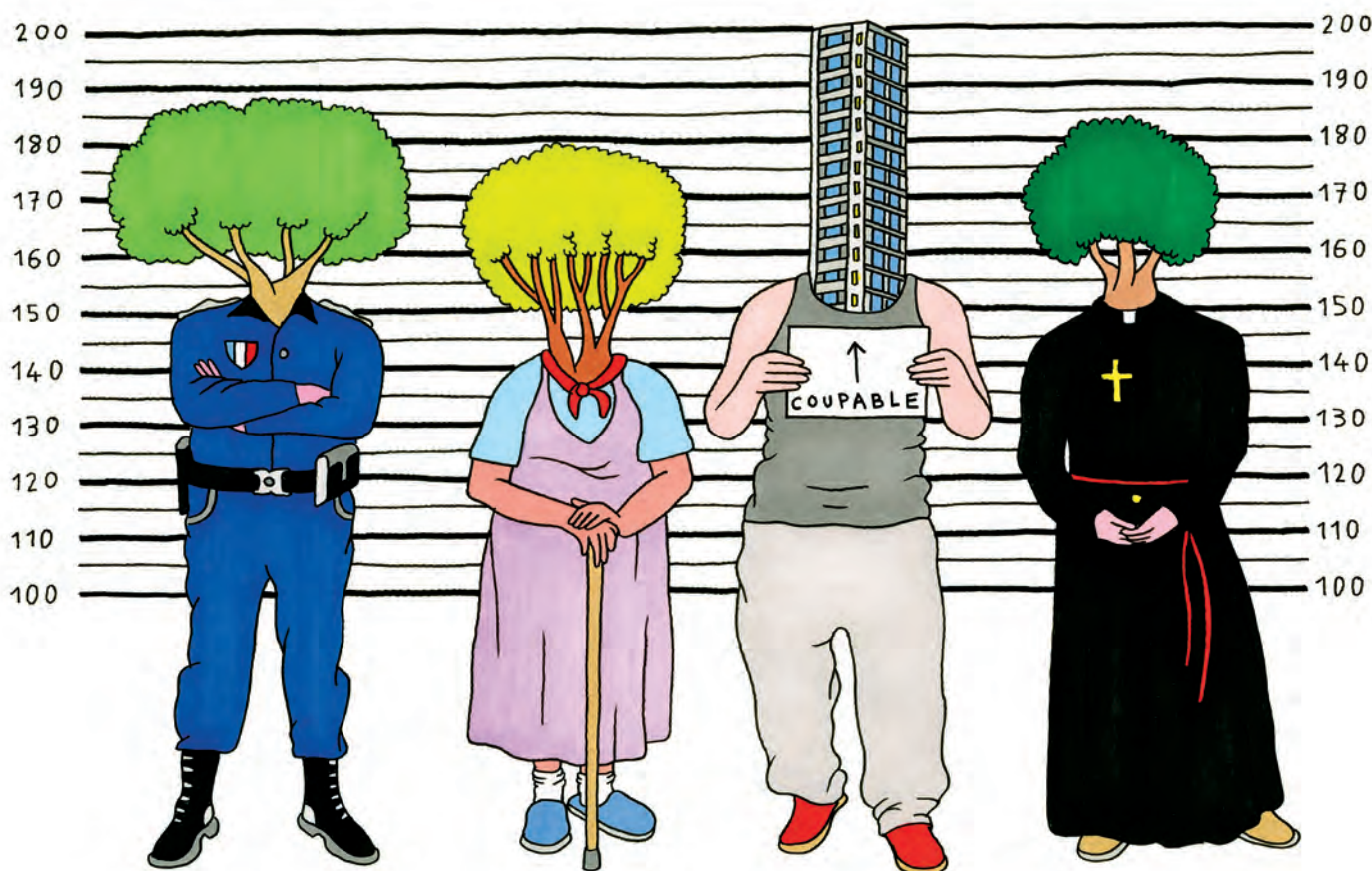
Comme en 1940, c'est un grand exode urbain qui se prépare. Pas moins d'un million de Franciliens partent se mettre au vert. Les grandes villes aussi sont touchées : la métropole bordelaise aurait momentanément perdu, entre le 2 et le 20 mars, près de 300 000 habitants¹. La vie urbaine apparaît subitement dangereuse et contraignante et,

1 | Ces chiffres ont été produits par Orange, sur la base de la géolocalisation des téléphones portables. Voir E. Bembaron, « Coronavirus : le grand exode des citadins », *Le Figaro*, 27/03/2020.

tandis que l'épidémie fait rage dans les villes, quelques privilégiés réfugiés dans leur maison de campagne s'extasiaient naïvement sur « l'herbe verglacée, les tilleuls sur les branches desquels apparaissent les premiers bourgeois² ».

Et si la crise sanitaire signifiait la fin des villes ? La question ne tarde pas

2 | « Journal de confinement de Leïla Slimani, jour 1 », *Le Monde*, 18/03/2020.



à fleurir dans la presse. Pourquoi, en effet, subir les désagréments de la vie urbaine si l'on doit rester enfermé chez soi ? Et puis, la ville n'est-elle pas le lieu privilégié de la propagation du virus ? Parce qu'il se transmet par voie aérienne, il tend à circuler plus rapidement dans les milieux à forte densité de population.

Il faut dire que les villes ont un lourd passif en matière de pandémies. La peste justinienne, au milieu du VI^e siècle, fait plus de 10 000 morts par jour à Constantinople et entame durablement la puissance de l'Empire byzantin. À Caffa, au XIV^e siècle, lorsque l'armée mongole, décimée par la peste noire, lève le siège de la ville, elle réserve un cadeau d'adieu aux habitants : la ville est bombardée de cadavres pestiférés. Cette guerre bactériologique avant la lettre sera à l'origine de la Grande Peste : entre un quart et un tiers de la population européenne décède entre 1346 et 1352... Sans remonter aussi loin, la fameuse peste de 1720 à Marseille tue entre le tiers et la moitié de la population de la ville ; Marcel Pagnol décrit le départ précipité des bourgeois vers leurs résidences de l'arrière-pays provençal, où l'épidémie pourtant les rattrapera¹. Et les fameuses épidémies de choléra du début du XIX^e siècle, à Londres et à Paris, contribueront aux premières réflexions de l'urbanisme hygiéniste.

Ce n'est qu'à partir de la « transition épidémiologique », dans les années 1960, que les villes cessent d'apparaître comme de potentiels foyers d'infection². Mais le coronavirus vient aujourd'hui nous rappeler cruellement la fragilité des villes en cas d'épidémie. Face à l'impuissance de

la science médicale, qui se couvre de ridicule dans de sordides polémiques, l'urbanisation et ses fortes densités se révèlent un « coupable idéal » (Ch. Granja).

« La condamnation de la ville est une vieille tradition intellectuelle »

Ce constat simple réveille les vieux arguments urbaphobes, parmi lesquels celui de la santé s'est toujours retrouvé en bonne place. Henri Lecouturier, au milieu du XIX^e siècle, décrivait les rues de Paris comme « des boyaux sales et toujours humides d'une eau empestée. [...] Le soleil ne descend jamais jusqu'à elles et ne visite que le haut des cheminées qui les dominant ». Constat inquiétant, selon lui : « On ne naît pas à Paris, mais on y meurt [...] quels enfants voit-on naître dans les villes ? Des enfants frêles, rachitiques [...]. Ce n'est pas avec de tels éléments que la société française se régénérera³. »

C'est toute une filiation idéologique de stigmatisation de la ville qui peut être mobilisée. De Rousseau à Thoreau, du « provincialisme » de l'entre-deux-guerres au fascisme de Vichy, la condamnation de la ville est une vieille tradition intellectuelle, adaptant ses arguments aux vicissitudes de chaque époque.

Mais revenons en 2020. De la stigmatisation de la densité comme véhicule du virus à la perspective de la fin des villes, il n'y a qu'un pas. L'exode urbain des plus favorisés laisse craindre que la ville ne soit livrée à « l'ensauvagement ». Les activités particulièrement touchées par les conséquences du confinement sont surtout urbaines : les commerces et la culture, les restaurants, les bars... Les transports en commun et les ascenseurs apparaissent soudain comme des bouillons de culture malsains. Dans certains

secteurs, le télétravail se généralise, et la « proximité organisée » de la ville devient sans objet. Et c'est sans compter la brusque prise de conscience, face aux rayons vides des supermarchés, de la vulnérabilité de la vie urbaine vis-à-vis de nos besoins fondamentaux : on frémit à l'idée d'une possible interruption de la chaîne d'approvisionnement logistique des grandes villes. À Bordeaux, par exemple, l'autosuffisance alimentaire ne dépasse guère... 48 heures⁴. Au-delà, qui sait ce qui peut se passer ?

On voit alors ressurgir les vieux arguments urbaphobes. Éric Charmes, par exemple, apologiste de la « revanche des villages », souligne pour *Philosophie Magazine* le caractère anxiogène des villes, lorsque les espaces ruraux et périurbains offrent un cadre de vie « plus rassurant, plus humain, plus naturel⁵ ». *La Gazette des Communes* préconise de « miser sur les espaces périurbains » en raison de leur plus grande résilience : les réseaux d'entraide y sont davantage développés que dans nos grandes villes anonymes ; la capacité à s'alimenter y est plus grande, et le confinement y est plus facile à vivre, grâce à l'espace privé du jardin⁶.

Mais, comme souvent, la réalité est plus complexe. Richard Florida s'interroge : pourquoi New York a-t-elle été particulièrement touchée, mais pas Singapour, ni Séoul ou Tokyo, alors que leurs densités sont largement

1 | Dans *Le Temps des amours*, quatrième tome injustement méconnu de ses *Souvenirs d'enfance*, publié à titre posthume en 1977.

2 | La « transition épidémiologique » se traduit par un très net recul des maladies infectieuses et une « disparition » des épidémies, grâce aux impressionnants progrès de la science médicale du XX^e siècle.

4 | Voir l'étude réalisée en 2017 par Utopies © sur les 100 premières aires urbaines françaises : en moyenne, 98 % des produits alimentaires sont consommés localement... et 97 % de la production locale est exportée. « Autonomie alimentaire des villes françaises. État des lieux et enjeux pour la filière agro-alimentaire française », *Note de Position*, n° 12, mai 2017.

5 | E. Charmes, M. Lussault, « La campagne va-t-elle prendre sa revanche sur la ville ? », *Philosophie Magazine*, 07/05/2020.

6 | D. Gerbeau, D. Picot, « Et si on misait enfin sur le périurbain ? », *La Gazette des Communes*, 26/05/2020.

3 | *Libelle* d'Henri Lecouturier, paru en 1848.

supérieures¹ ? La réponse tient en une subtile distinction levée par Neal Payton : « *crowding, and not density, is more predictive of virus spread*¹² ». Ce n'est pas la densité en elle-même qui est à la source de la propagation du virus, mais plutôt « l'entassement » des personnes, dans les rues et les logements. Il n'est pas anodin de se rappeler que le premier cluster français est apparu non à Paris ou à Lyon, mais dans une ville moyenne : à Mulhouse, suite au rassemblement de plusieurs milliers de personnes lors d'une manifestation religieuse. C'est donc plutôt la densité des interactions qui est la source première de la propagation du virus.

Certains suggèrent même que ce sont les espaces périurbains, de faible densité, qui seraient les plus touchés par le virus et sa propagation.

Connolly, Keil et Harris Ali avancent trois raisons à cette vulnérabilité :

d'abord, la proximité avec des zones naturelles autrefois éloignées (où fourmillent chauves-souris et autres pangolins) ; ensuite, la présence d'infrastructures de transport, telles qu'aéroports ou zones logistiques, portes ouvertes sur la mondialisation ; enfin, le morcellement de la gouvernance périurbaine et la difficulté à s'accorder sur une réponse politique concertée face à une crise sanitaire¹³.

Et puis, avec la métropolisation, les villes sont plus que jamais au centre de la création de valeur. Elles sont, pour reprendre l'expression d'un économiste célèbre, « le moteur de la croissance économique ». C'est en ville que se concentrent les investissements,

en ville que l'activité économique est plus efficace, en ville que se trouvent les infrastructures indispensables aux échanges¹⁴. Mais l'argument de la métropolisation, tout-puissant il y a encore quelques mois, commence à être battu en brèche. Le coronavirus a fait vaciller les convictions les plus ancrées : avons-nous réellement besoin de tant sacrifier à l'attractivité économique ? Bordeaux doit-elle vraiment être *magnetic*, au risque de devoir subir les inconvénients d'une croissance trop rapide ? C'est peut-être ainsi que l'on doit interpréter la « vague verte » de juin : le confinement a conduit les habitants des grandes métropoles à privilégier la question du cadre de vie local plutôt que celle de l'attractivité économique et ses désagréments bien connus.

« Avons-nous réellement besoin de tant sacrifier à l'attractivité économique ? »

La réponse à la question de la fin des villes tient d'ailleurs dans cette expression citoyenne : ce n'est pas tant la ville qu'il faut condamner, mais la manière de la faire, voire de la vivre. Pour Magali Talandier, « les enjeux ne sont pas tant liés à la densité des villes, qu'à la qualité des espaces¹⁵ ». Et l'enquête menée par Lise Bourdeau-Lepage pendant le confinement met en exergue la nécessité pour les métropoles de se réinventer : le confinement a fait prendre conscience aux habitants des villes de l'insuffisance des espaces de rencontre et de la nécessité de la présence de nature en ville¹⁶. Le durcissement des politiques de mobilité contre la voiture, avec les fameuses « coronapistes » et leur

phénoménal succès, est sans doute un indice de la nécessité de repenser la vie métropolitaine.

Jean-Marc Offner souligne à quel point le confinement a conduit à l'exacerbation de tendances contradictoires pré-existantes : le désir de nature se mêle à une recherche d'intensité urbaine ; le rejet de la multitude à une soif d'animation et d'interactions sociales ; l'éloge du localisme à une connexion renforcée au monde. Face à ces injonctions contradictoires, il en appelle à « de nouveaux compromis urbains » : l'urbaniste doit abandonner son attachement à un schéma-type a priori vertueux comme la ville dense ou le périurbain dispersé. Il s'agit plutôt d'introduire de la souplesse dans l'action publique, à l'image des territoires « capables » qui peuvent s'adapter à de multiples usages, et de l'appel renouvelé à une « résilience urbaine » ou des mesures « d'urbanisme tactique »¹⁷.

Ainsi, plutôt que d'annoncer sa fin, le coronavirus pourrait plutôt avoir accéléré la transition vers une nouvelle façon de faire et de vivre la ville. Nous sommes peut-être à la croisée des chemins. La « ville d'après », c'est ce que, collectivement, nous en ferons. —

1 | R. Florida, « This is not the end of cities », *Bloomberg City Lab*, 19/06/2020.

2 | N. Peaton, *Thoughts about urbanism and architecture in the age of Covid-19*, *StreetsBlogLA*, 17/08/2020.

3 | C. Connolly, R. Keil, S. Harris Ali, *Extended urbanisation and the spatialities of infectious disease : demographic change, infrastructure and governance*, *Urban Studies*, 2020.

4 | F. Gaschet, « La surproductivité métropolitaine », *CaMBo* #7, mai 2015.

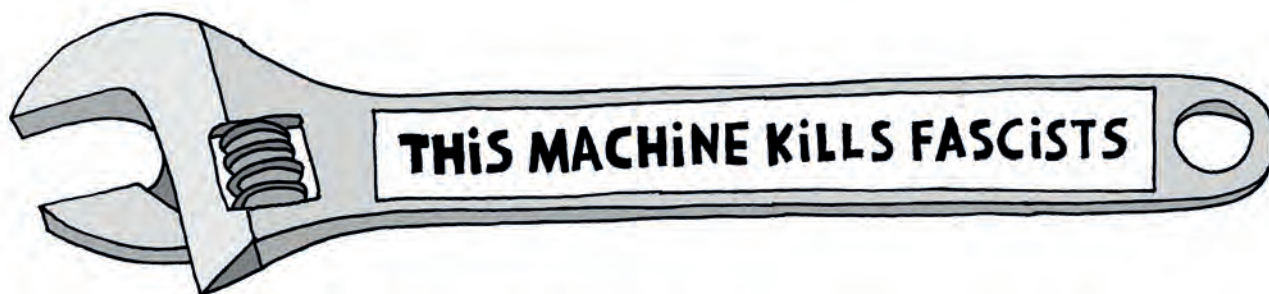
5 | M. Talandier, « Tous au vert ? Scénario rétro-prospectif d'un exode urbain », *The Conversation*, 07/06/2020.

6 | L. Bourdeau-Lepage, « Ce n'est pas la première fois qu'on annonce la mort des villes. Je n'y crois pas du tout », *Le Monde Cities*, 14/06/2020.

7 | Jean-Marc Offner, « Coronavirus, et après ? Pour de nouveaux compromis urbains », *Métropolitiques*, 19/06/2020.

Pour qui sont ces statues qui siègent sur nos sites ?

THIERRY OBLET



Premiers de corvée versus premiers de cordée ; premières lignes versus planqués ; vrais savants versus pseudo-experts ; la crise de la Covid-19 a grippé notre relation aux élites. Pour symptôme, la première réaction d'ampleur post-confinement a consisté à déboulonner des statues. Certes, a priori seules celles accusées d'honorer le racisme, mais peut-on être insensible à la dimension virale d'une contestation susceptible d'affecter toutes les figures d'autorité du passé ? Comment ne pas remarquer la forte analogie entre l'événement déclencheur de cette mobilisation, l'expérience traumatisante des malades de la pandémie, le climat d'exaspération qui existait avant celle-ci ? « Je ne peux plus respirer ! », ce fut la supplique non entendue de George Floyd, le rôle trop entendu des malades de la Covid-19 mais aussi, avant la pandémie, la caractérisation la plus générale de la vie dans les ghettos urbains et dans ces lieux d'absurdité, professionnels ou privés, où l'on étouffe. Aux dernières élections municipales, la liste « Bordeaux respire » avait saisi cet air du temps.

Si le bain pris dans le port de Bristol par la statue d'un marchand d'esclaves présente des aspects rafraîchissants, la démolition en Martinique des statues de Victor Schœlcher, pourfendeur du racisme et de l'esclavage, rend perplexe. Elle questionne la possibilité même de dresser des statues. La célébration de Schœlcher occulterait la part prise par les esclaves dans leur propre libération et suggérerait une dette indue envers la République.

Si l'on ne souhaite pas fixer au débat mémoriel l'objectif de mettre tout le monde à cran, la tempérance bordelaise peut en inspirer la conduite. Victor Schœlcher ne dispose d'aucune statue dans la métropole, seulement d'une allée et de rues. Pudicité du dernier entrant ou lucidité à désamorcer les tensions, Martignas-sur-Jalles¹ ne lui réserve qu'une impasse. Les symboles sont pétris d'ambiguïté. Le sociologue Jean Baudrillard l'avait relevé avec malice : « SOS racisme » pouvait aussi bien s'entendre comme

un appel à s'en protéger qu'à le sauver². Certains se sont énervés du choix de Modeste Testas pour servir d'effigie à une statue³ commémorant la traite et l'esclavage. Affranchie, elle minimiserait l'horreur de cette condition ! Qu'ils se souviennent que les plus endurcis racistes de l'époque ont dû s'agacer de cette fortune. Reconnaissons plutôt le travail du musée d'Aquitaine⁴ et des commissions mémorielles installées par la Ville de Bordeaux⁵ qui traduit un effort pour forger une mémoire apaisante du commerce atlantique et de l'esclavage. Saluons cette année, avec la parution du *Guide du Bordeaux colonial*⁶, une manière non polémique de poser des controverses. Une mémoire figée est une mémoire morte. Il est sain de penser à déplacer des statues, en ajouter de nouvelles et neutraliser

2 | J. Baudrillard, *Cool memories II 1987-1990*, Galilée, 1990.

3 | Inaugurée quai Louis XVIII à Bordeaux le 10 mai 2019.

4 | Cf. Dossier Mythologies de la ville, *CaMBo* #16, novembre 2019.

5 | La statue Testas et les explications mises sur les plaques des rues au nom de négriers sont deux des dix préconisations de la dernière commission dont le rapport (2018) est téléchargeable sur Internet.

6 | Sortir du colonialisme Gironde, *Guide du Bordeaux colonial et de la métropole bordelaise*, Syllepse, Paris, 2020.

1 | Martignas-sur-Jalles est la dernière commune à avoir intégré la Cub en 2013, la première depuis 1968.

celles qui réveillent une souffrance vécue. Les conservateurs qui refusent les transformations des lieux et objets de mémoire sont semblables aux créationnistes qui pensent que les êtres vivants n'ont pas évolué depuis leur création par Dieu. Mais le mariage de l'anachronisme et de la morale crée un conformisme stupidement correct et dépourvu d'éthique.

Acceptons sans suffoquer qu'aucune statue ne soit innocente. Une chanson de Jacques Brel (*La Statue*) nous l'enseigne. L'esprit du héros statufié démythifie les inscriptions gravées sur sa stèle et implore les enfants de ne pas la regarder. Mais n'est-ce pas

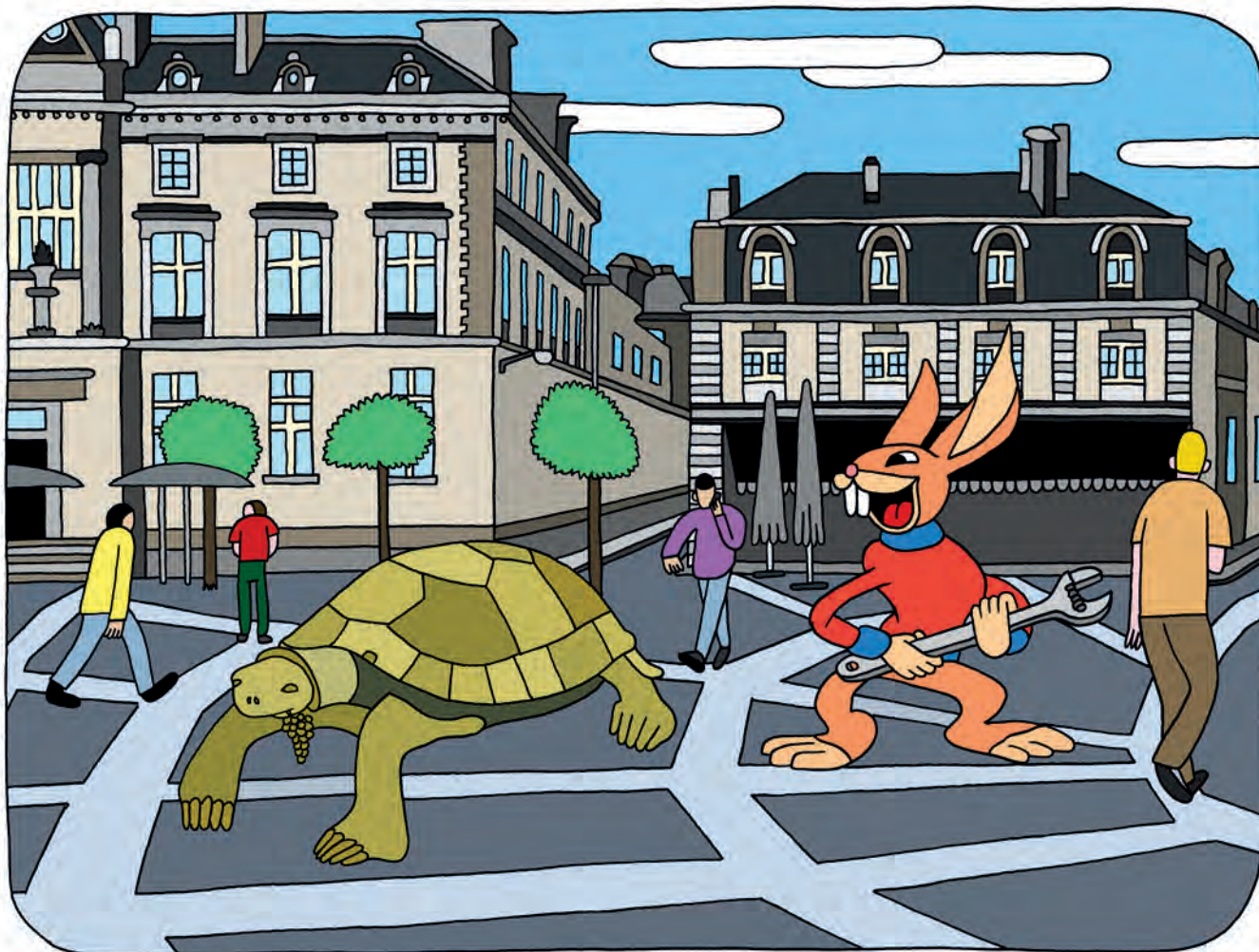
le rôle des statues de nous éduquer en nous procurant l'occasion de nous déniaiser ? Elles nous élèvent lorsqu'elles piquent notre curiosité. C'est là une des ruses de la raison mémorielle : même les mauvaises statues ont cette vertu d'interpeller ceux prompts à se dédouaner de leur ignorance en se clamant victimes d'un tabou. Parce que pour parler du passé, mieux vaut lire que détruire, suggérons d'associer à la statue de Camille Jullian¹ les deux pages qu'il consacre dans sa fameuse *Histoire de Bordeaux* (1895) au « commerce avec les colonies et [à la] traite des nègres² ». On y remarque que

1 | Place Camille-Jullian, en face de l'Utopia.

2 | C. Jullian, *Histoire de Bordeaux. Tome II du XVI^e au XIX^e siècle*, EDR, Cressé, 2011/2013 (1895), p. 84-86.

l'audace qu'aurait eue Montesquieu à dénoncer l'esclavage n'y est pas traitée avec plus de complaisance que dans le *Guide du Bordeaux colonial* précité, et que l'historien ne dissimulait pas « une conjuration tacite pour oublier, à propos des noirs, ces droits de l'homme dont tout le monde parlait. Nul n'était coupable, si ce n'est la société tout entière ». Si cette statue chantait, peut-être ferait-elle taire notre air coupable par une composition plus respectueuse et responsable de cette histoire³. La promesse d'un rapport animé au passé mais respirable par tous. —

3 | Histoire envisagée ici dans ses enjeux mémoriels. La production scientifique de connaissances historiques doit être émancipée de ces enjeux.



ÉPHÉMÈRE



Joyeux anniversaire l'a-urba !

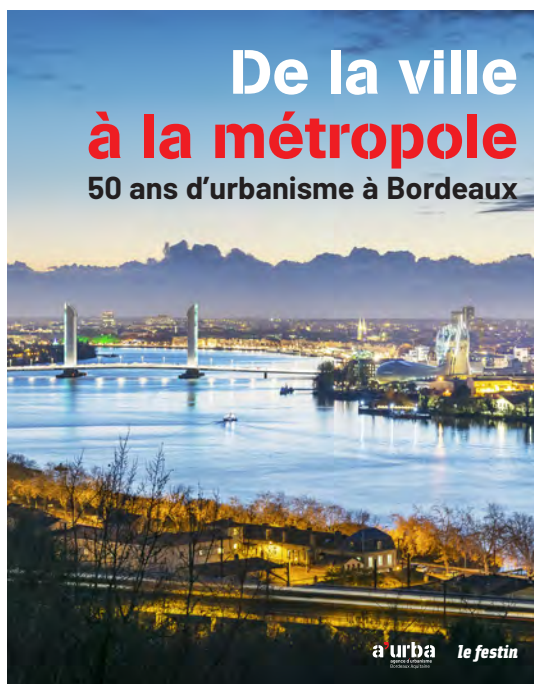
FRANÇOISE LE LAY

50 ans ! À l'échelle humaine, c'est incontestablement un cap. Mais que représentent cinq décennies dans la vie d'une ville, dans le champ de l'urbanisme ?

À l'occasion de son cinquantième anniversaire, l'a-urba publie un ouvrage : *De la ville à la métropole. 50 ans d'urbanisme à Bordeaux*. Des mémoires ? Pas vraiment. Plutôt la mémoire de la ville, un voyage à travers le temps... et l'espace.

Au cours des 170 pages du livre, le lecteur est invité à (re)découvrir une ville qui se fabrique sous ses yeux, mais également en coulisses, dans des processus de décision complexes. Il déambule à travers les quartiers emblématiques des années 1970 : s'étonne (toujours ?) devant l'urbanisme de dalle de Mériadeck, fait un détour par le nord où le quartier du Lac cherche sa voie entre logements, grands équipements, et immeubles tertiaires. S'approchant de la Garonne, il se glisse dans les méandres de l'histoire des ponts, une épopée débutée en 1822, toujours en cours. Enjamber la Garonne n'est décidément pas si facile. Mais un petit tour sur la rive droite s'impose, des ZUP aux opérations de renouvellement urbain, sans oublier les nouveaux sites de projet. En profiter pour faire une pause dans le parc des Coteaux : embrasser le panorama, reprendre sa respiration.

Flash-back sur les quais rive gauche, à l'époque où des grilles s'élevaient entre la ville et son fleuve et où les voitures confisquaient l'espace public. Et puis le succès de la reconquête des quais signée Michel Corajoud.



Mais si le livre relate les projets réalisés, il accueille aussi ceux qui n'ont jamais vu le jour. Des rêves urbains auxquels certains ont dû renoncer. Le temps file. Voilà le marcheur guidé vers les nouveaux quartiers qui contribuent à élargir le centre-ville : les Bassins à flot, Bordeaux Euratlantique ou comment l'aménagement de vastes espaces inutilisés répond aux besoins en logements d'une agglomération en forte croissance démographique. En passant, il est tout à fait probable de

croiser, ici, quelques étudiants se dirigeant vers le campus, là, une poignée de touristes à la descente du TGV. Bordeaux, ville ouverte, métropole hospitalière.

Et puisque la métropole est flux et mouvements, l'ouvrage ne peut faire l'impasse sur la mobilité : rocade, tramway, nouveaux modes de déplacement... Entre épisodes houleux autour du métro-VAL et foule en liesse à l'ouverture de la première ligne de tramway en 2003, les projets prennent parfois leur temps.

On retrouve dans ce grand récit urbain les acteurs qui ont façonné la ville : élus, architectes et urbanistes de renom, experts et techniciens, citoyens. Chacun apporte sa pierre. Le lecteur suit l'itinéraire de la ville à la métropole, tout en réalisant que les choix effectués restent déterminants dans le dessin et la forme d'une ville.

Forcément l'ouvrage assume ses chemins de traverse ou, a contrario, s'attarde sur un fait, un lieu. Il choisit ainsi délibérément des angles, mais sans renoncer à mettre en perspective.

Au fil des pages, entre les lignes parfois, l'agence apparaît : sa place au cœur des mutations de la métropole comme son rôle auprès des décideurs publics sont abordés. Car en racontant la ville, l'a-urba évoque, en miroir, ses missions, ses métiers, leurs évolutions, tout en se projetant avec enthousiasme sur les prochaines décennies, vers de nouveaux futurs urbains. —

Pour ne pas faire du BHNS un tramway au rabais

VALÉRIE DIAZ | FRANÇOIS PÉRON

Ou de l'importance d'appliquer la « qualité tramway » aux espaces publics reconfigurés par les projets de bus à haut niveau de service (BHNS).

Le tramway à la française, ou la métamorphose des espaces publics

D'élégants pavés, des rails finement insérés dans le sol, de l'herbe verte, un mobilier de qualité... autant de marqueurs de la requalification complète des espaces publics auxquels le tramway est associé en France et singulièrement à Bordeaux. Faire des aménagements urbains de qualité autour des transports publics, tel

a été en effet l'objectif assigné aux projets de tramway des années 1990 et 2000, lequel a conduit à développer une *French touch*, une véritable école du tramway à la française, largement exportée à l'étranger. Pourtant, on pourrait critiquer ce qui apparaît d'abord comme une coûteuse approche esthétique plutôt qu'une recherche d'efficacité du transport public. Car au-delà de la mise en service d'un nouveau système de transport, ces projets ont été le moteur d'un spectaculaire renouvellement des centres-villes des grandes agglomérations françaises. Ils ont permis d'engager la requalification intégrale de l'espace public

de façade à façade, en redéfinissant totalement le partage entre les modes de transport. Les quais de Bordeaux en constituent l'un des exemples les plus éloquents, mais citons également d'autres réussites comme le cours des 50 Otages à Nantes, la place Masséna à Nice ou Jaffa Street à Jérusalem. Ainsi ont émergé des projets qui ont à la fois totalement revisité l'image des transports collectifs et celle des villes qui les ont développés.

Comment faire de la qualité sous contrainte financière ?

Après deux décennies de projets de transports axés sur le tramway, Bordeaux Métropole se tourne, à l'instar d'autres agglomérations françaises, vers le bus à haut niveau de service¹ (BHNS). Il s'agit aujourd'hui de compléter le réseau de transport en commun, basé sur le tramway, sur des axes où le potentiel de voyageurs est moins important et avec des budgets plus serrés qu'auparavant.

Dans ce contexte, ce choix comporte de nombreux avantages. En premier lieu, ses performances qui peuvent s'apparenter à celles des systèmes de transport lourds : priorité aux carrefours, véhicules design et de qualité, information complète et en temps réel à l'usager, confort des arrêts...

1 | Cette qualification, qui varie selon les agglomérations, repose généralement sur quelques critères simples : un site propre sur la majorité de l'itinéraire avec priorité aux carrefours, une fréquence élevée et une amplitude horaire large, des stations à l'équipement proche de celui d'un tramway (information en temps réel, distributeur de titres), parfois un matériel roulant dédié et plutôt haut de gamme.

Jaffa Street à Jérusalem, un exemple de tramway « à la française » où l'espace public est requalifié de façade à façade, © Bahnrend.





À Nantes, un espace public arboré et aménagé « à niveau » autour de la ligne 4 de BHNS,
© Ingolf, source Flickr.

De plus, ce système bénéficie d'une souplesse d'exploitation particulièrement intéressante : en cas d'incident ou d'événement sur la voie publique, les bus peuvent quitter leur voie et emprunter un itinéraire de déviation, ce que ne peuvent pas faire les tramways.

Ainsi, outre le critère financier, le choix bordelais de s'engager dans la voie BHNS est guidé par des contraintes techniques et réglementaires : lors du passage d'un tramway à un carrefour, l'ensemble des autres flux motorisés doit s'arrêter au feu rouge pour prévenir tout risque d'accident alors que dans le cas d'un BHNS, il est possible de permettre à certains flux de s'écouler.

En dépit de ces atouts, ce système bénéficie d'une moins grande « image de marque ». Son acceptabilité tant politique que sociale est plus difficile : il demeure basé sur un bus et peut être perçu comme un transport collectif en site propre (TCSP) de second choix quand par ailleurs des secteurs sont déjà desservis par le tramway.

Il faut dire que la dimension qualitative est, bien souvent, la grande oubliée de ces projets d'aménagement tant l'argument de la sobriété financière et technique est avancé lors du choix de ce mode de transport. Le risque est grand de se limiter à une route bitumée, au mieux d'une couleur contrastée et agrémentée de stations plus aménagées que des arrêts de

bus classiques, quand le tramway à la française dispose généralement d'une grande variété de choix d'aménagements autour de ses rails.

La préoccupation n'est pas qu'esthétique mais peut avoir de lourdes conséquences sur les usages de l'espace : l'ambiance sera très différente si une place est traversée par des rails discrètement insérés dans le revêtement de sol ou par une piste bitumée bordée de trottoirs ou de séparateurs évoquant le vocabulaire routier.

Alors, comment faire en sorte d'aller vers le renouvellement des espaces publics qui seront les supports de ces nouvelles lignes ? Quelques projets récents ont relevé le défi.

Des exemples inspirants de BHNS en France

Au cours de la décennie passée, plusieurs agglomérations françaises ont fait le choix du BHNS en tentant d'éviter l'écueil d'un projet d'apparence trop routière.

Comme pour le tramway, certains projets ont recours à un travail complet d'urbanisme, d'architecture et de paysage pour renouveler en profondeur les espaces publics. On pourra citer

À Rouen, le guidage optique du TEOR permet une emprise minimale de la chaussée, © agence D&A.



ESPACES PUBLICS

celui de Rouen qui, en plus d'avoir fait un choix technologique innovant en développant pour son réseau TEOR le guidage optique aux stations, a choisi l'architecte Christian Devillers pour concevoir les aménagements urbains dans les quartiers en renouvellement des Hauts de Rouen afin de leur redonner une « qualité collective ».

De la même manière, citons le projet Optymo 2 à Belfort, auquel ont contribué le paysagiste urbaniste Alfred Peter et le cabinet Reichen&Robert, qui a servi de levier pour modifier des espaces publics tels que la place Yitzhak-Rabin ou le quai Vauban.

À Metz, le projet Mettis a porté une grande attention à l'insertion du BHNS dans les espaces publics de son centre-ville patrimonial, ainsi qu'au choix du type de bus, celui retenu ressemblant à s'y méprendre à un tramway. Il a inspiré le projet bordelais de ligne entre Saint-Aubin-de-Médoc et la gare Saint-Jean. Le BHNS d'Amiens démontre quant à lui qu'un projet portant essentiellement sur l'aménagement de la voirie peut jouer la carte du végétal : 1200 arbres ont été plantés sur toute la longueur du trajet, et plus largement une grande attention a été portée à l'insertion paysagère et à la végétalisation sur toute la ligne.

Quelle voie emprunter pour les futurs BHNS ?

Comment échapper à l'écueil du tout-bitume lorsque l'objectif de sobriété financière se double d'une contrainte spatiale ? C'est précisément ce qu'il convient d'éviter dans les secteurs denses et anciens qui ont connu très peu de grandes percées de voirie dans leur histoire : il va falloir faire avec l'héritage des ruelles médiévales, des cours et des boulevards étroits où quelques mètres supplémentaires de largeur n'auraient pas été de trop pour assurer la coexistence harmonieuse entre piétons, automobilistes, cyclistes, arbres... et transports collectifs performants.



Au centre-ville de Metz, la plateforme du Mettis prend l'allure d'une place piétonne, © Mettis, Metz – Conception ATTICA.



En secteur périurbain, le Mettis fait la part belle au végétal, © Mettis, Metz – Conception ATTICA.

C'est tout le pari des prochains développements de BHNS : réussir à mettre en place des services efficaces tout en s'adaptant au contexte avec subtilité. Il faudra également tirer les enseignements des récents projets de tramway : aménager l'espace de manière probablement plus simple, différencier davantage la conception des stations selon le contexte, envisager davantage de réversibilité des espaces...

C'est le moment pour les agglomérations de faire des choix et de donner le ton et le niveau d'ambition, pour que la plateforme du BHNS ne soit pas qu'une route vide entre deux passages de bus et que se renouvelle « l'école à la française » ! [_](#)

Limoges et Angoulême

Villes créatives du monde

CATHERINE LE CALVÉ

246 Villes créatives pour changer le monde

Stimuler l'intelligence collective et créative est l'une des missions de l'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture (Unesco).

Créés en 2004, le programme et le réseau « Villes créatives » entendent mettre la créativité au cœur du développement urbain en tant qu'outil d'innovation stratégique pour répondre aux impératifs contemporains, qu'ils soient économiques, sociaux ou environnementaux. Le réseau constitue une plateforme appelée à faire vivre cette idée de gouvernance créative et à instaurer un véritable dialogue interculturel. Il réunit aujourd'hui 246 villes dans le monde, qu'il s'agisse de métropoles ou de villes plus modestes.

Le label « Ville créative » couvre sept domaines : artisanat et arts populaires, arts numériques, design, film, gastronomie, littérature, musique. Les villes candidates doivent justifier d'un talent reconnu et spécifique dans l'un d'entre eux et s'engager à intégrer la culture dans leurs plans de développement urbain. Le réseau contribue à valoriser et dynamiser les actions des villes membres, à développer des pôles de créativité et d'innovation et à renforcer les synergies entre les créateurs, l'ensemble des professionnels du secteur public ou privé concernés et la société civile. Il vise aussi à améliorer l'accès et la participation des groupes et des personnes défavorisés ou vulnérables à la vie culturelle.

Ces objectifs s'expriment au niveau local et international par des initiatives pilotes, des événements qui contribuent au partage des connaissances et des

expériences, dont une grande conférence annuelle du réseau, mais aussi par des programmes de recherche et d'études. Un nouveau « programme de développement durable à l'horizon 2030 » a récemment été lancé dans l'objectif de projeter des modèles de villes plus inventives, résilientes et inclusives à partir de la diversité des expériences conduites par les membres du réseau.

Deux villes de Nouvelle Aquitaine distinguées par l'Unesco

À ce jour, six villes françaises ont été labellisées par l'Unesco. Promues entre 2008 et 2013, Lyon et Enghien-les-Bains ont intégré la catégorie des arts numériques ; Saint-Étienne celle du design. Limoges s'est illustrée récemment dans le domaine de l'artisanat et des arts populaires. Lors de la dernière session du comité Unesco, fin 2019, Metz a décroché sa place au titre de la musique et Angoulême a rejoint le cercle fermé des Villes créatives en littérature.

La céramique de Limoges sous le feu des projecteurs

La désignation de Limoges « capitale des arts du feu » récompense une longue tradition et un savoir-faire d'excellence dans le domaine de la céramique (terre cuite, faïence, grès, émail) et plus spécifiquement de la porcelaine. Aujourd'hui, la filière porcelaine, exportatrice sur toute la planète, réunit plus d'une centaine de TPE, artisans d'art, créateurs plasticiens, designers et quelques 1 200 emplois.

En rejoignant ce réseau de villes inventives, colorées, multiculturelles, Limoges élargit encore sa vitrine à l'international. Mais elle envoie également

un signal politique manifeste aux acteurs du territoire et à ses habitants, en mettant la créativité au service de la vie de la cité, dans les domaines économiques, culturels, artistiques, bien sûr, mais aussi sociaux et éducatifs. Le pôle de compétitivité européen de la céramique, épaulé par des établissements d'enseignement de premier plan qui accueillent étudiants français et étrangers du CAP au niveau ingénieur, constitue un laboratoire d'idées et un puissant « booster » pour la recherche. Cette révolution technologique s'incarne dans des domaines aussi divers que la chirurgie (l'implantation d'un sternum en céramique technique est une première !), de l'électronique, de l'aéronautique ou du spatial.

La céramique, sous toutes ses formes, s'expose aussi dans l'espace public. En jouant avec ses créations contemporaines, œuvres d'art, fontaines, modules de façade et en utilisant les dernières innovations techniques pour concevoir mobilier et signalétique, elle redessine la physionomie de la ville.

Cette transformation de la dynamique et de l'identité de la ville stimule également les activités touristiques. À l'instar de la création de la Route européenne de la céramique, Limoges rêve d'un itinéraire culturel mondial avec sa ville jumelle Icheon, en Corée du Sud, reconnue pour son art millénaire de la céramique. En témoigne aussi la biennale « Toques et Porcelaine », qui sous la bannière « Ville créative » s'est transformée en une rencontre phare, festive et gastronomique, qui attire un public de plus en plus cosmopolite.

Angoulême, capitale mondiale du 9^e art

C'est en 2017 que germe l'idée, au sein de l'équipe municipale d'Angoulême, de candidater pour le label Unesco. La ville s'engage alors dans une procédure complexe et exigeante, n'hésitant pas à aller chercher le soutien de villes déjà membres à travers l'Europe. Deux ans plus tard, en novembre 2019, à l'aube de « l'année de la bande dessinée » instituée par le ministère de la Culture, Angoulême remporte son pari d'intégrer le réseau de la quarantaine de Villes créatives « littéraires », en rejoignant Bagdad, Durban, Iowa City, Ljubljana, Montevideo ou encore Reykjavik, et décroche à cette occasion le titre de capitale mondiale de la BD. Une belle victoire qui consacre aussi la reconnaissance par l'Unesco de la bande dessinée comme genre littéraire à part entière.

Angoulême, dont l'histoire est étroitement liée à celle du papier, est ainsi récompensée pour son rôle pionnier avec son Festival international qui accueille, depuis 1973, quelque 200 000 visiteurs chaque année. Cette grande manifestation s'appuie sur un vaste écosystème de l'image : auteurs, dessinateurs, éditeurs, structures de diffusion, entreprises tournées vers l'animation, le numérique ou le multimédia, ainsi que sur les établissements d'enseignement supérieur rassemblés dans un Campus de l'Image sans équivalent en Europe.

Avec le soutien sans faille de l'État, de la Région, du Département et de l'Agglomération, Angoulême s'est donné une feuille de route ambitieuse capable de rassembler les acteurs de la filière – dont la Cité internationale de la BD, le Festival international de la BD, le pôle Image Magelis ou encore l'École internationale de l'Image – autour d'un projet fédérateur. Son plan d'actions, quadriennal, se décline en neuf propositions pour la valorisation et l'animation du patrimoine du 9^e art à l'international, le partage des savoir-faire, l'accueil pour les créateurs et en particulier pour les auteures, jusqu'à présent peu reconnues dans les différents palmarès. Il fait également la



Statue de Corto Maltese sur la passerelle Hugo Pratt à Angoulême, © Antonio Gonzales-Alvarez.

part belle aux initiatives en faveur de la jeunesse. À ce titre, Angoulême participe en 2020 au programme Odyssée qui va permettre aux scolaires de tous pays d'exprimer et de partager la richesse culturelle de leur lieu de vie, dans des planches de BD.

Et ainsi que le label l'exige, ces propositions s'intéressent aussi à l'espace urbain et à l'identité angoumoisine en poursuivant les aménagements déjà existants et les interventions des artistes, à l'exemple des murs peints ou de l'animation du réseau de bus et de la gare à l'effigie de héros bien connus. Pour ce faire, Angoulême propose la création d'un prix international de la créativité par la bande dessinée dans le domaine du design urbain, à destination de jeunes créateurs qui auront l'opportunité de réaliser les projets primés.

Quel avenir pour les villes créatives ?

S'il est indéniable que le label « Ville créative » offre une « marque » et une ouverture sur le monde aux deux villes néo-aquitaines, le manque de recul

conjugué aux effets de la crise sanitaire ne permet pas d'en mesurer aujourd'hui les retombées exactes. Disposer d'une vitrine à l'international, échanger avec des experts extérieurs et métisser des cultures suffiront-ils à impulser la dynamique recherchée sur le plan local ? A priori, l'obligation pour ces « Villes créatives » de remplir les objectifs affichés dans leurs plans d'actions est un bonus pour consolider l'économie créative et l'innovation, peser favorablement sur les emplois et intensifier le dialogue et les initiatives citoyennes. Le label participe au changement d'image de ces villes et renforce leur lisibilité à l'échelle régionale. Il contribue de fait à leur repositionnement respectif au sein de la grande Aquitaine. Même si, à ce stade, l'attractivité économique et touristique escomptée semble moins palpable que le rayonnement des villes labellisées par l'Unesco au titre du patrimoine mondial. À l'évidence, allier patrimoine et créativité sera un levier essentiel pour promouvoir la richesse de nos savoir-faire régionaux et plus que jamais nécessaire pour construire le monde d'après... —

De la fontaine Wallace à l'abribus connecté

BOB CLÉMENT

À s'asseoir sur le traditionnel banc en fonte et bois de la rue d'à côté, d'aucuns penseraient que le mobilier urbain n'a pas évolué depuis que le baron Haussmann en a généralisé l'usage lors de ses grands travaux de requalification de la capitale au XIX^e siècle. Et pourtant, à bien y regarder, bancs, candélabres, abris et autres objets urbains ont pris depuis plusieurs années un caractère véritablement protéiforme, pouvant même, parfois, nous laisser pantois devant l'usage à en faire...

De la fontaine Wallace à l'abribus connecté, les moteurs de l'évolution de ce champ singulier du design sont multiples. Ils s'inscrivent, comme bien souvent pour la création humaine, dans les grandes tendances sociétales à l'œuvre depuis la révolution industrielle. À commencer par notre rapport

au corps. Si, au XIX^e siècle, le mobilier urbain accompagne la mise en scène sociale du corps dans la mondanité des boulevards et grandes avenues nouvellement créés, il doit, depuis les années 1960, s'accommoder de la libération des corps. Un rapport plus intime à notre enveloppe charnelle s'invite dans l'espace public : le corps veut prendre le soleil, se détendre après une journée passée devant un écran d'ordinateur... À l'orthogonalité corsetée du banc haussmannien se substitue progressivement l'inclinaison hédoniste du transat urbain.

Cette attention portée au corps au repos se complète d'un intérêt accru pour le corps en mouvement. Face à l'obésité galopante, il faut s'activer ! Mini-parcours sportif, poutres d'équilibre, trampolines... tout est bon pour favoriser l'activité physique à tous les



Un design universel pour faire bouger les seniors, (captures d'écran) © denovo.



âges. Une société néerlandaise invente même des dalles au sol proposant aux personnes âgées des exercices simples en utilisant de façon détournée le mobilier existant.

Aux antipodes du corps, c'est aussi l'univers dématérialisé du numérique qui fait « muter » nos objets urbains du quotidien. Dans ce domaine, deux grandes tendances se côtoient. La première vise à offrir de l'information, c'est le mobilier urbain connecté. Ainsi, l'abribus développé par la société JC Decaux et déployé dans la ville de Paris propose-t-il de découvrir, via un écran tactile, l'historique du quartier et plus globalement de la capitale et d'accéder à de multiples informations en matière de mobilité. S'il est vrai que ce type de fonctionnalité se trouve de plus en plus concurrencé par la généralisation des smartphones et de leurs antennes-relais (tiens, un nouveau mobilier urbain ?), l'idée est plutôt de rechercher la complémentarité en proposant notamment des ports de recharge USB et un accès Wifi. L'autre tendance est celle du mobilier intelligent, dans la droite ligne de la smart city et de ses promesses de salut environnemental. Le réverbère intelligent en constitue un bon exemple : équipé de caméras et de capteurs, il permet un éclairage dynamique et gradué dès qu'un piéton ou une voiture sont détectés. Les lampadaires communiquent entre eux, ce qui permet d'anticiper le déplacement de l'utilisateur. L'enjeu est ici d'associer confort et maîtrise des consommations énergétiques.



Un des 10 nouveaux abribus de la gamme en cours d'installation par JC Decaux à Paris, © Aurel design urbain.

Enfin, ce sont bien souvent les crises qui propulsent dans nos rues de nouveaux objets, comme les désormais courants « blocstops » installés en réponse aux attaques terroristes. De son côté, le réchauffement climatique qui fait pousser sur nos places des pergolas en tout genre, plus ou moins décriées, remet au goût du jour des fontaines oubliées et signe l'avènement de leurs

confrères, les brumisateurs. Mais la Covid-19 surgit et en suspend l'usage pour l'été 2020, c'est la guerre des crises... d'ailleurs, à quand la gamme de mobilier coronavirus ?



Quartiers de banlieue

De l'émancipation périphérique à la patrimonialisation architecturale

PATRICE GODIER

De nombreux quartiers de la banlieue bordelaise restent les témoins à leur échelle de cette « émancipation périphérique » – pour reprendre l'expression heureuse du géographe Jean Dumas – qui a marqué et caractérisé, à Bordeaux comme ailleurs, l'expansion urbaine des années 1970 à 1990. Émancipation vis-à-vis de Bordeaux, la ville historique génitrice, avec des constructions invariablement conçues et réalisées sur le principe des grands ensembles d'habitat collectif (surtout sur la rive droite) et de lotissements individuels (surtout sur la rive gauche) qui débordent hors les murs de la ville centre et s'entremêlent en bouleversant le paysage urbain. Mais aussi émancipation par rapport à une architecture locale qui, à Bordeaux centre, a marqué de son poids patrimonial et de son carcan réglementaire toute velléité de modernisme et fait de la banlieue un cadre d'expérimentation potentiel.

L'émancipation périphérique : vivre moderne

Il faut rappeler que durant ces années, le rythme spatial d'extension s'est propagé sans méthode aucune, par conquête anarchique du sol, avec l'enchevêtrement comme principe majeur d'organisation autour des centres villageois et des nombreux hameaux composant cette périphérie. Un développement spontané non maîtrisé, signalé en 1969 par les conclusions du livre blanc intitulé « Manifeste pour un rééquilibrage de l'agglomération », où

les experts de la DATAR préconisent alors des orientations d'aménagement pour les documents de planification à venir (SDAU), notamment vis-à-vis du développement du secteur ouest de l'agglomération où « on assiste à la naissance de véritables quartiers nouveaux en banlieue dont il importe par ailleurs de maîtriser le développement ». Malgré cela, il faudra attendre que l'agglomération se dote d'une structure politico-administrative (la Cub) et d'un outil de réflexion urbanistique (l'agence d'urbanisme) pour tenter de prendre à l'échelle de 27 communes la maîtrise de son développement.

L'accès à la propriété d'une maison individuelle, favorisé par l'État et ses fameux prêts PAP (prêts pour l'accession à la propriété), s'est donc révélé être un moteur puissant du développement des communes limitrophes de Bordeaux et de celles situées au-delà. Cette dynamique a produit sur l'agglomération bordelaise un vaste tissu périurbain qui renvoie à des pratiques spécifiques de mobilité et de consommation de la part de ses habitants, classes moyennes en majorité. Cela se traduit notamment par l'importance accordée à l'automobile dans l'aménagement des espaces privatifs et collectifs (garages et parkings). Le couple pavillon-jardin/automobile a pu ainsi symboliser une forme d'urbanité domestique des banlieues et reste encore aujourd'hui un atout fort par rapport aux inconvénients perçus et

souvent vécus des encombrements de la ville centre.

Banlieues métropolitaines et patrimoine du XX^e siècle

Deux grandes évolutions ont cependant remis en cause cette émancipation périphérique, entendue du double point de vue de l'organisation spatiale et du patrimoine architectural, qui avait caractérisé le développement de nombre des communes de banlieue de la première couronne de l'agglomération bordelaise durant les trente glorieuses.

La première évolution a vu ces communes, sans passé citadin et plutôt héritières de fortes références villageoises, acquérir une identité urbaine par la taille à laquelle elles sont parvenues. Une identité qui est devenue progressivement métropolitaine par deux processus majeurs : l'essor d'un réseau de transports collectifs, le tramway, qui relie les villes et les quartiers entre eux, et une dynamique de densification de l'habitat pour rendre la métropole plus compacte et limiter en partie l'étalement urbain.

La seconde évolution porte quant à elle sur les représentations liées au patrimoine architectural de ces quartiers. Elle indique le changement de regard porté aujourd'hui sur l'habitat moderne et leur intégration récente au vaste et continu mouvement de patrimonialisation du bâti qui, pour Bordeaux, a été longtemps exclusivement associé à la « ville de pierre » et qui, aujourd'hui, s'ouvre au patrimoine du XX^e siècle.

C'est, par exemple, le cas du Hameau de Noailles, ensemble résidentiel situé à Talence, qui a obtenu le label ACR (Architecture contemporaine remarquable). D'autres quartiers de ce type situés à Pessac et à Mérignac peuvent également prétendre se retrouver à l'agenda des visites des Journées européennes du patrimoine à l'échelle de la métropole. L'expérimentation moderniste est ainsi entrée dans l'histoire locale de l'architecture.

Témoignage et référence : le Hameau de Noailles à Talence

Le Hameau de Noailles, par son histoire et son actualité, exprime une part de cette dynamique d'émancipation et de relative autonomie qui, en s'adosant à la diffusion d'un mode de vie dit moderne, a prévalu à la naissance de la banlieue bordelaise dans les années 1970. Cela reste un exemple heureux de l'innovation moderniste (il en existe aussi beaucoup de malheureux) qui fait figure aujourd'hui de référence pour les opérateurs soucieux de se démarquer du lotissement traditionnel. L'opération a été réalisée entre 1968 et 1973 dans un esprit critique du modernisme dogmatique par l'agence Courtois/Salier/Lajus/Sadirac (l'école de Bordeaux), avec la volonté affichée par ses concepteurs de retourner à la forme du village (hameau) et de s'éloigner des archétypes de la barre et de la tour, si caractéristiques du mouvement moderne. Maisons individuelles jumelées (40) et petits collectifs (140 appartements), disposés autour de rues et de placettes, composent ainsi un ensemble résidentiel dont l'inspiration puise aussi bien dans les références californiennes (il y a une piscine et un terrain de tennis communs) que dans la cité-jardin pour offrir un cadre domestique où « l'on sent les saisons » comme le signale un habitant. Certes, la proximité du Hameau avec le campus, conjuguée à celle des hôpitaux, a attiré et continue aujourd'hui d'attirer essentiellement des ménages de cadres et professions intellectuelles disposant des capitaux nécessaires



Le Hameau de Noailles à Talence, 2005,
© Paul Robin pour a'urba.

(économique, culturel et social) pour accéder à ce type de logement. Mais les représentations qui en découlent et qui perdurent aujourd'hui, insistant sur le côté loisir et nature pour caractériser l'alliance d'un style de vie et d'un style d'habitat, rejoignent plus largement les attentes contemporaines d'un grand nombre de ménages vis-à-vis d'un habitat intermédiaire croisant les attributs du logement individuel à ceux du collectif. Un habitat cependant soumis à de multiples défis qui n'avaient pas été envisagés au moment de leur conception : changement de paradigme énergétique, renversement des mobilités, du tout-voiture aux déplacements doux, mais qui, par ses qualités intrinsèques de spatialité, d'ouverture et d'adaptabilité, fait néanmoins preuve et figure de durabilité avant l'heure.

Plus globalement, ces évolutions signent en quelque sorte la fin de l'émancipation périphérique pour nombre de quartiers de la banlieue bordelaise et leur entrée dans un nouveau cycle urbain, celui de leur intégration métropolitaine, en faisant notamment apparaître l'importance des enjeux liés à la transition écologique. Avec, comme paradoxe, des quartiers d'habitat moderne érigés en référence, comme le Hameau de Noailles qui se retrouve à la fois témoin et porteur de ce passé grâce à son label de patrimoine architectural du XX^e siècle, mais aussi porteur de futur du fait de ses qualités de durabilité indéniables qui le distinguent des autres réalisations. —

Une librairie aux petits soins

NATHANAËL FOURNIER | EMMANUELLE GAILLARD

Après une carrière d'infirmière psychiatrique, Marina a ouvert une librairie à la barrière de Bègles. Un quartier qui bouge, qui la nourrit et qu'en retour, elle anime et apaise tout à la fois.

« Du côté de mon père, je viens d'une famille de commerçants, et du côté de ma mère, d'une famille d'immigrés espagnols. Ma grand-mère maternelle, qui était femme de ménage, a eu à cœur d'intégrer ses cinq enfants à notre société. Ce sont l'école et les livres qui ont permis d'y parvenir. Chez ma mère comme chez mes tantes, il y a des livres partout !

Je suis née à Tarbes il y a 38 ans. Tout le monde connaissait mes parents et leur commerce de papeterie et de photocopieurs. Je retrouve ça à Bègles et c'est quelque chose de très important pour moi. Surtout qu'ici, je me sens en proximité culturelle avec la ville et les habitants, alors qu'à Tarbes il y a une mentalité – je sais que ce n'est pas un joli mot... – qui ne me convenait pas. Donc, ici, j'ai le bon côté de cet esprit village, pas le mauvais.

J'ai eu mon bac à 17 ans. À l'époque, je voulais être psychanalyste et j'ai passé une année en fac de psycho à Toulouse... Pourtant, ça n'avait rien à voir ! J'ai ressenti le besoin de rentrer à Tarbes. Là, ma grand-mère m'a dit : "Écoute, il y a un métier où il y a beaucoup de travail, pourquoi tu ne deviendrais pas infirmière ?" Je ne savais tellement pas ce que je voulais faire que j'ai passé le concours sans avoir

rien préparé. Je n'étais jamais venue à Bordeaux. J'y suis allée toute seule. Il y avait la grève des bus ce jour-là. Bref, c'était une catastrophe mais finalement je l'ai eu ! Donc ce métier d'infirmière, c'est un peu un hasard. Mais je voulais être dans le soin, je voulais écouter les gens. Et puis, j'ai pu faire infirmière psychiatrique et ça rejoignait mes premières aspirations.

À l'époque, chez moi, on avait un a priori très négatif sur les Bordelais par rapport aux Toulousains, qui s'est d'ailleurs inversé maintenant. Pourtant, j'ai tout de suite aimé Bordeaux. Il y a 20 ans, c'était encore tout noir, mais il y avait une vie assez extraordinaire. J'avais mon cercle d'amis de l'école d'infirmières, où j'ai rencontré celui qui est devenu mon mari. Grâce à lui, j'ai aussi côtoyé des gens de la région bordelaise qui étaient en fac de lettres, au conservatoire, etc. et qui sont toujours mes amis. Je n'ai jamais ressenti le prétendu côté élitiste de Bordeaux, l'entre-soi. Au contraire, il y a eu un brassage très fort. C'est une ville dans laquelle je me suis toujours bien sentie. En sécurité aussi. J'ai habité près de la gare, puis à la Victoire, puis en plein centre-ville. On sortait souvent tard le soir. Je rentrais toujours à pied et n'ai jamais eu aucun problème.

J'ai travaillé à Charles-Perrens puis à la clinique mutualiste de Pessac. Sauf une année, pendant laquelle mon mari et moi avons pris une dispo pour partir en Guadeloupe. Au retour, comme on avait adoré vivre à l'air libre là-bas, on s'est installés à Tresses. On y a eu notre premier enfant, mais on a très vite voulu revenir vers Bordeaux pour nos activités sociales et l'offre culturelle. Mon mari a trouvé une petite maison rue de Belgique. C'est celle qui donne sur le cinéma Le Festival à la barrière de Bègles.

J'ai vraiment aimé mon métier, prendre soin des patients, recueillir leur histoire, la transmettre et avoir une petite action sur leur vie. Mais il y avait la lourdeur, les restrictions budgétaires et tout ce système hospitalier qui génère beaucoup de souffrance... Donc c'est devenu insupportable et j'ai réfléchi : "Qu'est-ce que tu veux faire ? Qu'est-ce qui t'anime ?" J'avais cette base familiale qui était le commerce, et ce goût également pour les livres, qui m'a portée depuis toujours. Devenir libraire s'est imposé assez naturellement.

À ce moment, je fréquentais aussi de plus en plus le quartier et ses habitants. J'ai eu des conversations que je n'avais jamais eues auparavant, sur l'environnement, sur l'alimentation dans les écoles, sur l'importance du commerce de proximité... Donc quand j'ai décidé d'ouvrir la boutique, il n'y



avait qu'un seul endroit où je voulais m'installer, c'était à la Barrière ! Il n'y avait pas de librairie. Pourtant il y avait bien quelque chose à faire et on le prouve depuis 3 ans. Tout de suite, il y a eu une espèce d'élan, une vraie curiosité. Des gens m'avaient dit : "Mais Bègles c'est ouvrier, les ouvriers n'achètent pas de livres...". Déjà, le fait de dire que les ouvriers ne lisent pas, je ne peux pas l'entendre. Et puis ceux qui disaient ça n'ont pas enregistré la mutation que la ville a connue.

La vie de quartier est très forte ici. Il y a un intense bouche à oreille. Les gens se croisent partout. Avec les tissus associatif et scolaire, ils gravitent dans les mêmes milieux – enfin je parle du côté Bègles, parce que le fonctionnement est un peu différent côté Bordeaux. À Bègles les gens se croisent au CAB¹, à l'école des enfants, au club sénior de la résidence Liotard, etc. Et ils se

retrouvent, se parlent, échangent énormément. C'est comme ça qu'ils ont fini par parler de moi, par venir et attirer du monde. Il y a par exemple quelque chose qui me fait vraiment plaisir : ici, quand quelqu'un reçoit sa famille, il vient à la boutique en disant : "Voilà je te présente Marina, c'est ma libraire" ou "c'est ma librairie". Cette librairie c'est la mienne, mais de même que je n'ai pas de propriété intellectuelle sur les livres, elle ne m'appartient pas vraiment non plus ! C'est un lieu partagé.

Lors du confinement, je ne compte pas le nombre de gens qui étaient inquiets pour nous et qui m'ont dit qu'ils n'avaient rien acheté en ligne pendant cette période. Ils savent ce que sont Amazon ou AliExpress, ils savent ce que représente la grande distribution, donc il y a ce que j'appelle une éthique de consommation. Il y avait vraiment cette idée-là : "On ne veut pas perdre

la librairie. Moi je n'ai rien commandé, donc je peux revenir vous voir et vous allez pouvoir continuer votre activité." Les gens réfléchissent à la façon dont ils achètent.

C'est pour ça que les commerces de la Barrière de Bègles fonctionnent très bien. D'ailleurs ici, il n'y a que des indépendants, et ça correspond totalement à ça. Au moins une fois par mois, je vois des gens qui cherchent un local libre, parce qu'ils voudraient s'implanter à la Barrière. Après, la locomotive du quartier c'est aussi Vents et Marées, la poissonnerie. Certains clients viennent de très loin pour remplir leur glacière ! Comme il faut faire la queue, ils prennent un ticket et, au lieu d'attendre, ils viennent à la librairie ! Et je suis aussi en synergie avec Le Festival, le cinéma de films d'animation. On a participé à beaucoup de projets communs. Quand des spectateurs arrivent trop tôt pour la séance, le projectionniste leur dit : "Si vous voulez, vous pouvez aller faire un tour à la librairie !"

La librairie anime aussi le quartier. C'est un lieu plein de vie, où on a la volonté d'ouvrir les portes. On a reçu des auteurs d'un peu partout, un Américain, un Norvégien... Les gens sont très en demande des événements qu'on organise. Il y a toujours du monde. Mais je vois également la librairie comme un asile. C'est pour ça qu'elle s'appelle Contretemps. On peut venir s'y mettre à l'abri d'une vie effrénée, de la rapidité, d'un rythme fou. Dans mon métier précédent, il fallait créer un lien de confiance, pour recueillir l'histoire et le vécu des patients. Aujourd'hui, les histoires existent, il faut qu'elles rencontrent la bonne personne au bon moment. Quand un client arrive, j'essaie de comprendre son état d'esprit et l'histoire dont il a envie. En fait, les livres nous protègent de la peur. La vraie protection, c'est l'éducation et la connaissance. >> _

1 | Club Athlétique Béglais

La cité-jardin de Claveau

Un processus de projet à grands et petits pas

CLARA BARRETTO

Un terreau fertile à raviver

Vue du ciel, la cité Claveau apparaît tel un vaste secteur de lotissements, avec de nombreux espaces verts, organisé selon une trame décalée par rapport aux autres bâtis du secteur. Sur le terrain, le quartier étonne. Succession de façades en parement de briques et de bardage bois teinté – à Bordeaux, ville de pierre ! Chapelet de petits ensembles composés de maisons individuelles et de petits collectifs de diverses époques reliés par des rues sinueuses. Ponctuellement, des placettes et de larges espaces ouverts, plus ou moins aménagés ; des trottoirs proprement bitumés, des sentiers enherbés, des jardinières fraîchement plantées et des délaissés gravillonnés. Ici règne une atmosphère « hors du temps » et derrière les hautes clôtures, on imagine des jardinets fleuris et des intérieurs réinvestis suite aux récentes rénovations des logements. Avec cette architecture singulière, ces espaces publics hétérogènes, cette végétation débordante, le promeneur aimant les villes pourrait se croire ailleurs ; s'il n'y avait en toile de fond le pont d'Aquitaine, on pourrait être dans un quartier résidentiel populaire à Dunkerque, en périphérie d'Anvers ou d'Amsterdam.

Conçue et construite dans l'urgence dans les années 1950-1960, au nord de Bordeaux dans le quartier de Bacalan, avec des moyens modestes et à destination d'une population aux faibles revenus, la cité-jardin Claveau a, dès



La cité Claveau à Bordeaux, © Clara Barretto.



© Clara Barretto.

l'origine, peu à voir avec la vision idéale des *garden-cities* de son époque¹. Entre le désir de donner corps à l'utopie urbaine et la réalité d'un lotissement ouvrier à la marge d'une grande agglomération, ses concepteurs ont dû arbitrer dans la limite des ressources allouées : au-delà de l'esthétique architecturale d'un habitat minimum, ce sont les astuces de composition du plan-masse, la distribution des espaces publics et privés, la présence d'équipements collectifs à destination de la communauté, la compacité de la cellule du logement et ses possibilités d'évolution qui méritent d'être retenues.

Pendant plus d'un demi-siècle, la cité-jardin a vécu sans grandes transformations. Certes, il y a eu quelques démolitions, constructions de nouveaux logements et petites rénovations, mais peu d'évolution de l'ensemble. Ses habitants ont vieilli, les espaces collectifs ont été désinvestis et se sont dégradés. Avec le temps, le quartier a cessé d'attirer les badauds, il a même suscité l'appréhension, on ne s'y rendait plus que pour sa piscine municipale...

Un projet ambitieux et durable

Possédant les caractéristiques et le terreau fertile d'un écoquartier, la cité-jardin Claveau est aujourd'hui en pleine refondation. Depuis 2016,

1 | Théorisée par Ebenezer Howard et offrant une critique de la société industrielle, la cité-jardin proposait un modèle équilibré d'un urbanisme à visée sociale offrant un habitat familial sain dans un cadre paysager, réinterprétant les codes d'une vie rurale en zone urbaine.



© Clara Barretto.

un vaste projet urbain et humain est engagé, porté par le bailleur Aquitanis, la Ville de Bordeaux et Bordeaux Métropole. Cherchant à requalifier les lieux et réactiver l'esprit village d'antan, le projet est complexe puisqu'il suppose une coordination et la coopération de divers acteurs². Il est aussi ambitieux car il pose l'habitant au cœur du processus de réhabilitation. Enfin, il est durable car fondé sur les pratiques des résidents, les usages essentiels des espaces, tout en impulsant des dynamiques nouvelles appelées à être renouvelées. Il s'agit de s'appuyer sur le « déjà-là³ » : un morceau de ville-nature, des habitants attachés

2 | Maîtres d'ouvrage (Aquitanis, Ville de Bordeaux, Bordeaux Métropole), équipes de maîtrise d'œuvre architecturale (Construire - Nicole Concordet), urbaine et paysagère (GRAU, 2c2v, L'atelier raisonné, Ingérop, Trouillot & Hermel paysagistes), associations (Compagnons bâtisseurs, PLATAU).

3 | Qualités essentielles et potentiels des lieux.

à leur lieu de vie, des espaces disponibles pour développer des initiatives. Le succès de la démarche repose sur un pari humain fondamental : les habitants doivent à la fois prendre part à la réhabilitation de leurs logements⁴, s'impliquer dans la vie du quartier en proposant de nouveaux chantiers d'action participative, faire vivre les lieux en occupant et prenant soin des espaces publics. Installée au cœur du quartier, la Base Vie, lieu singulier de rencontre et de co-production, incarne cette ambition de prise en main responsable et de partage collectif du projet. Différents fondamentaux de la cité-jardin d'origine sont ainsi convoqués : la valorisation de la nature en ville notamment par l'implantation de

4 | La rénovation des habitations, conçue et pilotée par le bureau de maîtrise d'œuvre Nicole Concordet, a été réalisée par les habitants accompagnés de l'expertise des Compagnons bâtisseurs d'Aquitaine implantés sur site.



© Clara Barretto.

l'agriculture urbaine¹, la mobilisation des compétences des habitants et la recherche de leur cohésion à travers des démarches participatives, un habitat réhabilité adapté aux besoins de chacun.

À grands et petits pas

C'est un processus de fabrique de la ville qui s'opère sur le long terme et suppose un investissement constant de ses acteurs. Le temps long de la transformation urbaine nécessite des actions ponctuelles pour donner à voir rapidement des évolutions et préserver les énergies de ses parties prenantes. La première phase visant la rénovation participative des logements étant achevée, c'est sur la programmation et la recomposition des espaces publics que le projet est désormais attendu. Mais là où un grand projet urbain s'appuie généralement sur un plan guide maîtrisé, celui de la cité-jardin Claveau propose une approche innovante dans sa démarche : susciter l'envie et l'implication des habitants, multiplier

les expérimentations, s'adapter aux réalités locales et à l'évolution des modes d'habiter. C'est un plan guide en perpétuelle évolution, dont les lignes bougent en fonction des possibilités techniques et des investissements humains. La vie du projet et sa pérennité se résument ainsi : recours à de grandes actions pour l'opération d'ensemble (au long cours et à grands pas) et petites interventions ciblées (à court terme et à petits pas).

De la vision à la réalité du projet, un équilibre fragile

On sait que des difficultés persistent au quotidien dans le quartier : incivilités, problèmes de sécurité dans l'espace public et conflits de voisinage. À l'heure de sa transition, la cité-jardin Claveau connaît des difficultés au niveau du portage collectif de ce processus d'innovation urbaine. Il est aisé de revendiquer la mobilisation de tous, la cohésion indispensable des habitants, gages de réussite du projet. La réalité du montage opérationnel est plus complexe ; le contexte institutionnel, le manque de portage politique, les imbrications dans l'organisation spatiale et juridique, la superposition de

gestionnaires, l'environnement social dégradé du quartier freinent et perturbent les initiatives. La requalification des espaces publics est le reflet de ces dissonances : d'un côté, des partis pris de conception visant une esthétique fonctionnelle et une économie de ressources, de l'autre des contraintes de mise en œuvre technique et des pratiques ancrées difficiles à renouveler. S'il y a des volontés et des ambitions partagées, certains choix de conception, par des professionnels éloignés du terrain, sont décalés par rapport aux réalités du site.

Une plus grande bienveillance, une plus grande vigilance

Faire projet autrement suppose un savoir-faire dont certains disposent plus que d'autres : il s'agit de partager un processus participatif de pilotage, d'intégrer la dimension financière, de prendre en compte à la fois les pratiques des usagers et les contraintes des gestionnaires, de renouveler des systématismes techniques, de tenir les ambitions tout au long du projet. Si l'horizon a paru un temps se troubler, le renouvellement des instances décisionnaires semble offrir une nouvelle impulsion au projet. Difficile de dire si la vision d'origine aboutira, si le pari vertueux d'associer le projet social au projet urbain sera suffisant pour faire revivre la cité-jardin Claveau et soutenir son nouvel essor. L'intérêt de cette opération réside dans son mouvement de transformation progressive, dans la volonté de susciter les envies individuelles des habitants et de les emporter dans une dynamique collective, de fédérer les acteurs institutionnels et les expertises, et de les engager à adopter de nouvelles pratiques. Le projet de transition de la cité-jardin Claveau réveille en chaque professionnel sa sensibilité et l'interpelle sur les valeurs fondamentales à porter pour demain. —

1 | Mise en place de pépinière et jardins partagés plantés et entretenus par les habitants. Animation par le collectif PLATAU, ancien blockhaus réinvesti pour la culture de champignons et la production de vin (Chais de la Lune).

Vivre L'estuaire



Les *Cahiers de la métropole bordelaise* prennent le large avec ce dossier consacré à un espace méconnu et pourtant omniprésent, l'estuaire de la Gironde. Un territoire hybride où l'eau, la terre et les hommes entretiennent depuis toujours des relations ambivalentes, faites de conflits et d'équilibres provisoires. Un espace qui sollicite l'imaginaire avec ses paysages immenses, ses distances qui s'étirent, ses lieux secrets, son vide apparent qui cache de nombreuses activités et cette sensation de lenteur qui en émane malgré le rythme puissant des marées.

Comment décrypter, mettre en lumière, cet espace mystérieux qui suscite des sentiments contradictoires, tantôt magnifié, tantôt redouté, tantôt relégué dans l'indifférence ?

Vivre l'estuaire est d'abord une expérience sensible, c'est pourquoi nous ouvrons ce dossier sur une image : un ponton de ciment surplombant une eau limoneuse, des mâts de bois plantés dans la vase où sont arrimés des filets à petites mailles. Dans quelques minutes, les pêcheurs les relèveront pour dénicher dans le fagot d'herbes arrachées à la rive par la marée montante, ces fameuses crevettes blanches qu'ils feront cuire à l'anis dans la soirée.

Vivre l'estuaire, c'est s'immerger dans son espace et donner de la visibilité à ceux qui y vivent : apprendre des habitants, de leurs usages de cet espace, plonger dans l'histoire des lieux pour comprendre les défis actuels et ceux de demain, analyser le très large en zoomant sur le très petit.

Un regain d'intérêt autour de l'estuaire

L'estuaire revient progressivement sous le feu des projecteurs d'une actualité plurielle, à la fois scientifique, sociale, politique et institutionnelle.

Scientifique d'abord, car il s'agit d'un espace sauvage, pour ne pas dire naturel (« Rien n'est moins naturel que l'estuaire ! », nous dira Anne-Marie Cocula), un espace d'eaux douces et salées où la biodiversité et la richesse des milieux sont menacées : augmentation de la température de l'eau, destruction des ripisylves, pollutions venant des deux bassins versants de la Garonne et de la Dordogne. Face à ces menaces, des études scientifiques sur l'écosystème estuarien mobilisent un grand nombre de chercheurs, notamment des sciences de l'environnement pour identifier et quantifier ces menaces et orienter en conséquence le futur schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'estuaire, document de référence pour son développement.

Sociale ensuite, car si l'estuaire est un espace fragile, il fait lui-même peser des contraintes sur les hommes et les activités qui le bordent : la montée inexorable du niveau des eaux demande de repenser certaines pratiques agricoles ou de loisirs et de re/délocaliser des projets. La perte matérielle et symbolique des industries, une économie agricole principalement viticole où la richesse ne ruisselle

pas, l'isolement territorial des rives médocaine et saintongeaise ont conduit progressivement les riverains dans des situations délicates, voire précaires. Politique aussi, car l'estuaire (ré)apparaît à chaque rendez-vous électoral – les dernières élections municipales n'y ont pas échappé – érigé en solution, parfois réaliste, parfois fantasmée, aux maux d'un espace métropolisé en pleine croissance : comme support de navettes fluviales pour dissoudre la congestion routière, par exemple, ou comme espace d'exploitation et de transformation de ressources diverses (énergétiques notamment) pour alimenter un métabolisme métropolitain en expansion.

Institutionnelle enfin, avec l'élargissement récent du périmètre régional. S'il faisait auparavant office de frontière entre deux régions, l'estuaire est aujourd'hui au cœur de la Nouvelle-Aquitaine, un territoire dont l'identité reste à consolider et où le dialogue entre acteurs comme les dynamiques territoriales restent à construire.

Quand l'exigence environnementale, les questions sociales, l'actualité politique et les défis institution-

Autour de l'estuaire. 6 h 30 : l'estuaire endormi. Épave dans la brume sur la route entre Bourg et Bayon.





Autour de l'estuaire. 9 h 00 : l'estuaire secret. Pêche à la crevette sur la Gironde.

nels se rencontrent, il est temps de s'interroger, d'avoir ce regard transversal pour identifier les leviers de développement de demain. C'est l'essence même de ce nouveau dossier des *Cahiers de la métropole bordelaise*.

Un espace de flux et de liens

Les préoccupations – jusqu'ici essentiellement environnementalistes – ont probablement contrarié des approches plus globales, territoriales, qui ouvriraient pourtant des pistes d'avenir plus mobilisatrices que celles offertes par le seul biais d'une communauté de destin attachée à prévenir les risques.

Dans ce dossier, la géographe et l'urbaniste s'attachent à l'analyse des lieux et à comprendre en quoi la très faible densité des hommes et des activités sur cet espace de près de 80 kilomètres de long a pu freiner les volontés de développement au cours du temps. Au-delà de cette approche statique, ils ont à cœur d'analyser les dynamiques existantes ou à venir, celles des flux et des liens.

Les flux sont visibles et bien identifiés au sein de l'estuaire : flux et reflux des courants marins, allers-retours des barges et des paquebots qui empruntent

le chenal, migrations des espèces (grues, oies, cigognes, etc.) qui nichent dans les marais. Tous dessinent des relations physiques entre les territoires qui bordent l'estuaire, en offrant chacun une définition spécifique de l'espace estuarien, qu'il soit fluvio-maritime, portuaire ou de migrations...

Les liens, eux, sont moins tangibles, moins concrets. Présents, ils restent invisibles. L'approche territoriale, parce qu'elle s'interroge sur les relations fonctionnelles, symboliques ou historiques, doit permettre de révéler tout ou partie de ce que l'estuaire a permis, permet et peut permettre de tisser comme liens entre les hommes et les territoires. Il est donc ici question de s'interroger sur la capacité de l'estuaire à développer des relations ; en termes plus techniques et prosaïques, de comprendre en quoi l'estuaire est un vecteur d'interterritorialité. Face à la faible densité observée (qui donne cette sensation de vacuité), l'alliance des acteurs, la mutualisation des initiatives et la coopération entre les territoires apparaissent comme une solution pour envisager des projets d'avenir prometteurs et partagés autour de cet espace.



Autour de l'estuaire. 10 h 00 : l'estuaire survolté. Câbles et centrale depuis les coteaux en arrivant à Saint-Bonnet.

Vivre dans un monde fait d'eau

Vivre l'estuaire, on l'a dit, est d'abord une expérience sensible. Elle inclut l'évocation. C'est un espace qui s'approprie avec son histoire et ses légendes. En ouvrant ce dossier, l'écrivaine Chantal Detcherry (p. 34) partage avec nous les voyages au fil du temps que lui évoque ce bras de mer avec lequel elle a tissé des liens depuis sa tendre enfance.

Anne-Marie Cocula (p. 37), historienne des temps modernes, nous invite à nous éloigner dans le temps et dans l'espace : comprendre l'estuaire, c'est apprendre de la vie des rivières en observant les échanges et donc les liens tissés dans le temps entre ces pays unis par l'eau, depuis les plateaux des arrière-pays jusqu'à l'immensité de l'océan.

Dans ce monde fait d'eau, les paysages façonnés par la puissance du flux portent aussi la marque du travail des hommes qui vivent avec elle. En faisant varier les échelles du regard sur l'estuaire, les géographes Michel Favory et Sandrine Vaucelle (p. 40) montrent comment l'estuaire de la Gironde est un et multiple à la fois.

Un espace aux contours flous

Gironde, Garonne, mer, fleuve ? Didier Coquillas-Sistach, archéo-géographe plonge à son tour dans l'histoire pour mettre en lumière une question d'actualité : la définition de l'estuaire (p. 43). Les hésitations récurrentes depuis l'Antiquité montrent finalement qu'il est peut-être vain de vouloir définir un périmètre et limiter l'estuaire à un territoire ceint dans des frontières.

La définition d'une gouvernance dans un espace de flux reste un exercice complexe. Croiser les échelles, croiser les acteurs et les compétences... Le sociologue Charles de Godoy Leski (p. 49) et l'urbaniste Vincent Schoenmakers (p. 53) s'interrogent sur les objectifs des différentes instances de gouvernance : le partage de la notion du risque (inondation-submersion), ou l'articulation des 1001 acteurs et usagers de cet espace multiscalaire. Réfléchir à la gouvernance, c'est identifier les acteurs qui doivent mettre en place des politiques publiques que l'on souhaite efficaces, afin de répondre aux défis à venir. Les défis de l'urgence climatique sont identifiés, ceux de l'urgence et des inégalités sociales sont moins connus. Les géographes Baptiste Hautdidier et Anne Gassiat proposent une analyse originale de la pauvreté sur les deux rives (p. 46).

Trajectoires d'estuaires

Élargir le regard pour mieux comprendre et regarder chez nos voisins : Claude Maillère, directeur du développement à l'agence d'urbanisme de Saint-Nazaire, refait pour nous l'historique de la récente prise en compte de l'estuaire de la Loire dans la construction des coopérations entre Nantes et Saint-Nazaire, distantes de 50 kilomètres. Un estuaire proche géographiquement du nôtre, à l'histoire et au destin parallèles et qui a joué un rôle fondamental à l'appui du récit, d'une construction métropolitaine (p. 59).

Michel Favory et Sandrine Vaucelle, à travers une analyse géo-historique, nous présentent les trois âges de l'estuaire (p. 63), faits d'entreprises ambiguës mais souvent ponctués d'échecs.

Donner à voir l'estuaire par des cartes et des photos...

Décrire l'estuaire par une approche territoriale, c'est aussi donner à voir. Ce dossier est complété par une série de cartes (p. 55) qui permettent d'apprécier ses dimensions et d'identifier les lieux et les projets, d'articuler l'infiniment grand des paysages et les enjeux micro-localisés. Par des photos aussi, prises à la belle saison, celle de la belle lumière, pour révéler à ceux qui l'ignorent encore l'immense richesse de cet espace unique. Une sélection de points de vue proposée par Hélène Dumora, photographe de l'a-urba, qui nous invite à une balade de Bordeaux jusqu'à Cordouan, en longeant d'abord les coteaux de la rive saintongeaise, puis en redescendant par les marais et les zones humides du Médoc.

Ce dossier qui met en lumière l'estuaire éclairera, nous le souhaitons, l'avenir de cet espace à vivre. —

Autour de l'estuaire. 10 h 30 : l'estuaire vallonné. Vignes et tournesols en pente douce, entre Saint-Fort et Mortagne-sur-Gironde.



Entre eaux et lumières

CHANTAL DETCHERRY*

L'estuaire de la Gironde est une figure du voyage. Il va en s'élargissant vers un océan invisible, il revient chargé d'une eau nouvelle en direction des fleuves qu'il remonte à contre-courant. Plus encore qu'un voyage, c'est un voyageur inlassable. Il avance entre ses rives, pressé par on ne sait quelle urgence, quel désir de l'ailleurs, quelle hâte à se répandre, à se diluer, à se noyer dans plus vaste que lui. C'est cet espoir, cet appel vers un monde plus grand que je ressentais, enfant, quand je le contemplais, moi-même ignorante des paysages océaniques, n'imaginant pas que de plus larges eaux puissent exister. Mais si, comme toutes les eaux courantes, il est ce fleuve dans lequel on n'entre jamais deux fois, il apparaît aussi, vu d'une berge ensoleillée, d'une presque immobilité. Quoique toujours fuyant, il est pourtant semblable, constant bien que changeant, il propose l'évidence d'une continuité : une figure paradoxale de la permanence dans l'impermanence du temps et les aléas de la vie.

La course de ses eaux fascina l'enfant que je fus, quand je venais me heurter à ses rives au cours de promenades familiales ou de sorties plus ou moins clandestines. Il était là, toujours là, s'écoulant avec une rude majesté, ne me connaissant pas, ne répondant à aucune de mes interrogations, allant son train et son destin comme font les vents, les orages, l'alternance des jours et des nuits, l'immuable retour des saisons. Plus que les coteaux de vignes qui m'entouraient, il m'imposait cette certitude d'un paysage à habiter, constitué par sa présence, et j'ignorais alors combien il avait façonné en effet le lieu où je vivais, combien il était responsable des collines elles-mêmes et des vignobles qui s'y étaient installés depuis l'Antiquité, responsable de cette lumière particulière, claire et irisée, cette « lumière-espace »,

cette « lumière lumineuse » comme aimait à le dire Roland Barthes, qui baignait l'air que je respirais. Car vivre l'estuaire, c'est avant tout être immergé dans sa lumière, éprouver son enveloppement subtil, se sentir revêtu, constitué, d'une miraculeuse scintillation.

L'estuaire est un dieu ancien, colossal et mystérieux, dont jadis on prononçait très rarement le nom, préférant lui substituer l'apotropaïque désignation de « rivière », terme qui tâchait d'atténuer l'énormité de sa puissance. L'estuaire, c'est une immense coulée qui accapare l'espace. C'est, dans la force de ce flux large et obstiné, l'image de la volonté de la nature parmi les hommes. J'ai longtemps pensé, avant de faire l'amer constat de la férocité industrielle, qu'il était un génie sauvage résolument indomptable. Sur ses berges, tout venait en quelque sorte buter ou se cogner, ne pouvant aller plus loin : les arbres qui l'ourlaient d'une bordure de feuillage, les vignes dociles, les villages de pierre regardant les eaux, l'activité humaine. J'ai vécu à l'ombre de cette divinité, qui comme telle, occupait l'esprit de chacun, suscitant des croyances, des superstitions, presque des cultes. Très tôt j'ai entendu la voix de ce géant mythologique : ces cornes de brume qui s'élevaient jusqu'au sein même des terres à vignes, longs appels déchirants que ma mère commentait d'une voix sourde, Cassandre toujours inquiète, prédisant les naufrages. J'ai mis du temps à comprendre de quoi ce grand corps d'eau était fait, pourquoi il était si particulier, quelle était notre chance de vivre en sa présence. Deux fleuves qui se rejoignent et courent ensemble vers l'Atlantique, une chevauchée d'eaux jaunes parsemées d'archipels : j'apprenais peu à peu que j'étais la fille du plus grand estuaire de l'Europe.

À l'école communale où la carte de France était accrochée devant mes yeux naïfs, enfant sujette aux paréidolies et autres anamorphoses, je m'étonnais d'observer que mon pays avait grossièrement l'aspect d'un visage de profil : l'arcade sourcilière constituée par l'embouchure de la Seine, la Bretagne figurant un long nez

*| Chantal Detcherry est écrivaine. Après une enfance passée au sein du vignoble du Blayais, près de l'estuaire de la Gironde, elle fait des études de lettres et d'histoire de l'art. Passionnée de voyages, elle effectue de nombreux séjours en Asie et en Afrique. Le sol de l'enfance aussi bien que ces terres lointaines de l'ailleurs imprègnent son écriture. Elle est l'auteure de plusieurs ouvrages sur l'estuaire (voir p. 66).

boutonneux, et mon estuaire lui-même dessinant sa grande bouche plutôt grimaçante. La France prenait ainsi l'air d'un esprit facétieux, d'une sorte de sorcière légèrement ricanante. En fait de sorcière, comme j'entendais parler à mi-voix de celle de Braud – la fameuse « Vieille de la Gironde », rebouteuse et jeteuse de sorts – qui dominait de son pouvoir occulte mon pays blayais et gabaï, je lui prêtais à peu près le profil de cette carte de France qui me fascinait. Je me sentais plutôt contente d'habiter un pays qui avait un visage, et surtout de grandir sur les lèvres entrouvertes d'une fantasmagorie à la Arcimboldo, lequel deviendrait bien plus tard un de mes peintres favoris. Il me fallut ce recul d'un regard sur une carte de géographie pour que se révèle le tracé de ces rives mystérieuses, mais il m'était bien difficile de faire coïncider les lignes dessinées sur le carton plastifié avec les eaux limoneuses que je contemplais sur la Corniche de la Gironde. Et plus encore d'admettre que là-bas, de l'autre côté, c'était le Médoc, seulement séparé de moi par un flux d'eau de quelques kilomètres, mais qui était un autre monde, un pays aussi étranger que le « rivage des Syrtes ».

Car depuis toujours, les deux rives se sont regardées sans que se créent de vrais liens. Les pêcheurs seuls allaient de l'une à l'autre, parcourant le cordon fluvial, commerçant avec les deux contrées. Les riverains, eux, restaient méfiants et repliés sur des cultures opposées, on y parlait la langue d'oc dans la presqu'île médocaine, le saintongeais et le gabaï sur la plus grande

partie de la rive droite. Les eaux de l'estuaire, qui pourtant constituent une forte unité, séparent bien deux univers différents. *De loin on dirait une île*, c'est ainsi que le regretté Éric Holder appréhendait son Médoc d'adoption. Et pour moi qui suis de la rive opposée, il en était exactement ainsi. De loin, le Médoc se confondait avec l'archipel de la Gironde, les inaccessibles et désirables îles Verte, Patiras, Pâté ou Nouvelle, qui hantent les esprits de ceux qui rêvent, les yeux pleins de vertiges, au bord de ses eaux bistre.

J'ai souvent dit que je connaissais mon estuaire surtout par les pieds, ayant parcouru ses rivages de Bourg à Royan et de Blanquefort à la pointe de Grave. À la différence de Pierre Siré, navigateur fervent et auteur du si beau *Fleuve impassible*, je suis résolument une terrienne, mais qui apprécie et goûte les paysages aquatiques. C'est de la rive que j'aime à contempler ce grand corps de l'estuaire, particulièrement de Bayon où je suis née et où il se forme, face au bec d'Ambès, pointe chantée par Hölderlin ; ou encore de la Corniche où il prend des aspects de Mississippi baignant les jardins des anciens capitaines de navire ; de Plassac où la vierge de Montuzet veille sur les marins. Et aussi bien sûr de Blaye où la citadelle de Vauban exalte ses inoubliables couchers de soleil. De Saint-Seurin-d'Uzet où l'on circule dans son lit fossile. De Talmont où l'on est sous la garde de sainte Radegonde. De Meschers où l'on se baigne dans une eau caramel. De Saint-Georges-de-Didonne où Odilon Redon découvrit – grâce à lui ? –

Autour de l'estuaire. 11 h 00 : l'estuaire coloré. Marée montante au large des falaises de Talmont-sur-Gironde.



l'effervescence de la couleur. Et enfin de Royan où l'on désire rejoindre, aux confluences des eaux douces et des eaux marines, cette sorte de doigt levé vers le ciel : le flambeau fragile du phare de Cordouan, élégante architecture encore nommée « phare des rois ».

Dériver sur l'estuaire dans une barque de pêcheur ou sur toute embarcation basse permet de mesurer l'immensité de son empire et, par contraste, la vulnérabilité d'un corps humain. Mais très particulière aussi est l'expérience de le traverser avec le bac, en ses deux lignes qui seules, aujourd'hui encore, relient régulièrement les deux rives de cet énorme couloir d'eau bienheureusement dénué de ponts. Le bac du Verdon à Royan, d'où partent également les bateaux pour le fameux Cordouan, « Versailles des phares ». Et le bac de Blaye à Lamarque, contournant l'île Pâté qui contient le château d'If de la petite ville de ma jeunesse. Le trajet dure à peu près une demi-heure, mais c'est un voyage que l'on fait alors. Avec le sentiment de voguer sur un navire, vous surplombez des eaux couleur de thé, toutes scintillantes de mica et d'argent ; couleur de glycine si c'est le crépuscule, ou encore semées de roses effeuillées si le soleil vient de se coucher. Vous êtes sur ce bac comme le fut en Indochine « la petite » qui, sur le Mékong, rencontra l'amant à la luxueuse voiture noire qu'en cette occasion Marguerite Duras faisait entrer dans la littérature. Vous percevez autour de vous la force phénoménale de l'estuaire, vous vous

trouvez sur un fleuve d'Asie aux bouillonnements tropicaux, le Gange ou le Yang-Tsé-Kiang.

Vous partez pour le grand large, vous suivez le sillage des poissons africains dont certains viennent chanter leurs amours dans les fosses profondes de ces eaux. Vous sentez que vous avez quitté votre monde, vous vous enivrez de la splendeur des flots laiteux, vous aspirez un vent qui vient d'ailleurs. La brise marine vous gifle et vous laissez votre regard courir vers les îles basses où jadis on foulait la vendange, vous le portez vers cet évasement lointain, radieux, dont la lumière ennoblit même les hauts murs de la centrale nucléaire qui vous apparaît soudain comme le château fort d'une mauvaise fée. Vous quittez les rivages, l'œil fixé sur l'écoulement pressé des flots. Vous partez bien plus loin, vous rêvez : l'Afrique ou l'Amérique sont vos prochains ports. Vous tanguiez de bonheur dans des glissements de pourpre et de lilas, vous respirez à grands poumons les effluves de terre et de feuillages, de créatures marines et de bois flottés. Vous êtes vivant par tout votre corps, par tous les pores de votre peau. Vous sentez s'ouvrir votre poitrine, battre votre cœur redevenu adolescent, se dégager les ailes de votre esprit. Et pour vous-même, pour fêter ce moment de *kairos*, pour saluer cette rencontre avec quelque chose qui est bien plus qu'un estuaire, vous murmurez avec ravissement les mots du jeune Rimbaud : « Elle est retrouvée – quoi ? – l'éternité ! » _

Autour de l'estuaire. 11 h 30 : l'estuaire balnéaire. Baignade dans la conche des Vergnes à Meschers.



Naviguer sur la rivière de Bordeaux

Entretien avec Anne-Marie Cocula*

FRANÇOIS COUGOULE

Vous parlez souvent de « rivière de Bordeaux ». Pourquoi ce terme ? Que désigne-t-il ?

Je constate que beaucoup de gens confondent encore Gironde et Garonne et font passer la Gironde à Bordeaux. Il est vrai que les cartes de France dont nous disposons aujourd'hui mettent de moins en moins en valeur le tracé des fleuves. Mais je préfère dire des rivières car le mot fleuve est un mot savant qui ne signifie rien. Le terme de rivière, lui, charrie du sens. Il signifie une connaissance du lit de la rivière, de ses berges sujettes aux débordements, le travail nécessaire à son exploitation et ce, quelle que soit l'importance du cours d'eau. Le mot fleuve est apparu tardivement. Jusqu'au XVIII^e siècle, on ne parlait que de rivières.

J'ai beaucoup travaillé sur la rivière de Dordogne et cela m'a conduit à m'intéresser aussi à la Garonne. L'une ne va pas sans l'autre. Elles sont sœurs. Une grande partie du trafic qui s'opérait jadis sur la Dordogne avait pour but de rallier la Garonne, c'est-à-dire Bordeaux ou les villes proches de Bordeaux. L'avantage de la Dordogne, c'est que grâce à l'estuaire, elle ouvre sur l'Atlantique.

Pour moi, le terme de « rivière de Bordeaux » pour l'estuaire rend bien compte de la vision qu'en avaient les navigateurs, les cartographes, les marchands et négociants : c'était la rivière permettant d'accéder à Bordeaux.

L'estuaire a toujours eu une importance considérable dans les échanges et le trafic de marchandises. Pour comprendre ces dynamiques passées et actuelles, il nous faut connaître et comprendre ce qui se joue en amont sur les rives des rivières de la Dordogne et de la Garonne. Qu'en pensez-vous ?

Pour avoir travaillé sur les siècles passés, de la fin du Moyen Âge jusqu'à la fin du XVIII^e, nous avons la certitude que Bordeaux ne peut s'approvisionner seule. « La Garonne et la Dordogne sont les deux mamelles qui nourrissent Bordeaux¹. » À l'époque, on nourrit les gens avec des céréales et Bordeaux en manque. On fait donc venir « le blé de la mer » qui vient de Pologne, de l'Europe du Nord, parfois de Bretagne. D'autant plus au XVIII^e siècle où la population double (passant de 50 000 à 100 000 habitants). Bordeaux a donc besoin de pain pour vivre. C'est une des fragilités des villes. Malgré tout, l'effet nourricier de la rivière ne va durer que jusqu'au XIX^e siècle.

Si la rivière est une voie de ravitaillement, elle permet aussi l'export. Deux grands produits vont nourrir le commerce en droiture², le pastel (jusqu'à la découverte de l'indigo) et les minots, le blé dur du Lauragais. La balance du trafic reste inégale. Les importations ont plus de valeur que les exportations.

L'estuaire, la rivière de Bordeaux, est-il donc un axe vital pour les villes et villages en amont ?

Oui, et pas uniquement pour sa fonction nourricière. On imagine mal aujourd'hui le rôle qu'a joué l'estuaire dans la stratégie militaire de défense. Tous les ennemis de la France, les Espagnols, les Anglais, les Allemands, rêvaient de s'emparer de Bordeaux

* | Spécialiste d'histoire économique et sociale de l'Aquitaine, des guerres de Religion, de Brantôme, Montaigne et La Boétie, Anne-Marie Cocula est aussi une grande spécialiste des rivières et principalement de la Dordogne, d'où elle est originaire. Elle publie en 2018 *L'estuaire de la Gironde, une histoire au long cours*, avec Éric Audinet (éditions Confluences). Lors de notre dernier entretien (*CaMBo #16*, Mythologies de la ville), elle émettait le souhait de voir vivre la rivière. Nous nous retrouvons un an plus tard pour approfondir la question.

1 | Citation de Blaise de Montluc (1500-1577).

2 | Circulation de marchandises en ligne directe entre le port de départ et le port d'arrivée, l'un des types de commerce pratiqué par les négociants bordelais avec les colonies d'Amérique.

et savaient très bien qu'il suffisait pour ça de l'asphyxier, c'est-à-dire de couper l'accès à la rivière à la fois en amont et en aval. Il suffisait de tenir la rive droite ; sur la rive gauche il n'y a rien ou l'équivalent de rien.

Je pense que l'estuaire était en soi une proie. C'est une voie de pénétration profonde dans les terres. Si vous arrivez à Bordeaux, vous êtes déjà à 80 kilomètres de l'océan. Dès le IX^e siècle, les Normands ont compris cet intérêt stratégique. J'insiste sur ce point : il suffit de prendre Bourg ou Blaye pour rafler la mise des convois qui passent et s'emparer ensuite de la ville. Bordeaux est une belle monnaie d'échange. La rivière est donc une zone très menaçante à cause de cela. Le parlement de Bordeaux le sait : pour préserver la ville, il faut garder la rivière.

Les deux rives de l'estuaire, la rive gauche médocaine et la rive droite saintongeaise, semblent s'observer sans autres affinités.

Pour vous, qu'est-ce qui les relie ou les différencie ?

Tout se passe sur la rive droite. Blaye est le relais essentiel entre les deux rives, c'est la ville où croisés, marchands et pèlerins venus de Paris font étape afin d'embarquer pour Bordeaux. Cependant, l'estuaire est très large et constitue une frontière : d'une rive à l'autre, on ne se connaît pas. La raison du développement de la rive droite est simple : les lieux d'ancrage et de protection ne manquent pas, alors que la rive gauche en offre peu. La configuration du rivage et la dissymétrie des berges confèrent à la rive droite une identité maritime. La rive gauche a été délaissée car elle avait mauvaise réputation. C'est une zone inhospitalière de marais et de marécages. Quand Vauban agrandira la citadelle de Fort-Médoc, ce lieu



deviendra un mouvoir : on y est très vite malade des fièvres. Pendant la Révolution, on y enfermera même des curés réfractaires et quelques Anglais...

Il ne faut jamais oublier que Bordeaux est entouré de marais, de zones insalubres. Ça commence aux Chartrons et ça remonte vers le nord. Les grands travaux d'assainissement ont commencé sous le règne d'Henri IV. On fait venir des Flamands pour assécher tout d'abord les marais de Bordeaux et un peu plus tard, ceux de la rive droite, à Saint-Ciers.

Comment s'effectue la navigation dans l'estuaire à l'époque ?

Les conditions ne sont pas bonnes. Depuis Bordeaux, il y a 76 kilomètres à parcourir, c'est très long, c'est désespérant, c'est dangereux : il y a les courants et il n'y a pas de cartes. On navigue à l'impression. Le bec d'Ambès, lieu où se rejoignent les rivières de la Dordogne et de la Garonne, est un lieu chargé d'histoires. Quand vous arriviez de Dordogne, c'était poussé par la marée descendante. Il fallait alors se poster au Bec et attendre le remontant pour aller en Garonne. Traditionnellement, c'est un endroit où l'on s'aborde, où l'on se bat, où il y a des règlements de compte. Le bec d'Ambès est un lieu dangereux. Mais pourtant stratégique pour le commerce : les cargaisons de bois et de pierre partaient de Bergerac jusqu'à Marmande, c'étaient des transports périlleux sur des coureux, des bateaux à fond plat. Quand ils se faisaient prendre au bec d'Ambès, ils risquaient gros.

L'estuaire est « naturellement » le support du transport de marchandises, qu'en est-il du transport de personnes, de voyageurs ?

La traversée de l'estuaire était compliquée, la plupart des gens qui voulaient traverser passaient par Bordeaux. À Blaye, il fallait avoir confiance, à cause des courants.

Mais il y avait très peu de voyageurs. Je n'ai trouvé de traces de voyageurs que dans les déclarations de naufrages : des matelots disparus, un passager embarqué que l'on n'a pas retrouvé. Il y a de nombreux noyés à l'époque.

Quand vous étiez pressé, que vous étiez un voyageur entouré de considération et que vous arriviez à cheval, il existait des petits bateaux, des filadières, sur lesquels vous pouviez embarquer à deux ou trois avec votre monture et là, vous passiez mais vous deviez toujours payer.

Le transport de personnes va se développer aux XVIII^e et XIX^e siècles. Des lignes régulières sont créées via des bateaux à vapeur sur la Garonne et la Dordogne.

Il s'agit de bateaux de passage où l'on entasse le plus de monde possible (et qui font souvent naufrage en milieu des rivières). La plupart des ports ne sont alors que des aménagements de fortune. Tout l'aménagement que l'on voit à l'heure actuelle, les cales, les quais ne sont arrivés qu'au XIX^e siècle. Il y avait des peyrats¹ qui étaient consolidés avec les galets de lest. Paradoxalement, c'est au moment où l'on a aménagé enfin ces ports fluviaux qu'on les a abandonnés.

L'estuaire et ses rivières sont riches d'histoires. Mais comment envisager le futur ? Comment l'analyse du temps long peut-elle nous orienter ?

L'estuaire a beaucoup fait rêver, mais peu de choses ont été réalisées. On pense au départ de La Fayette pour l'Amérique, et après ? Il y a eu beaucoup d'échecs dans les projets de l'estuaire... La Nouvelle-Aquitaine renoue les liens avec la Charente et je trouve ça très bien. Ça redonne un sens. Les échanges étaient nombreux à l'heure du trafic du sel. Les marais salants étaient situés sur Ré, Oléron et l'Aunis. Cette denrée était fondamentale et explique, par exemple, la prospérité du port de Brouage. Les estuaires de la Gironde, de la Seudre et de la Charente forment un paysage. Un paysage magnifique ! Maintenant, comment éviter que les gens ne se précipitent sur les châteaux du Médoc et ne voient que ça ? Qu'ils traversent Blaye uniquement pour visiter la citadelle ? Ce qui manque à cet estuaire, c'est une unité. Quelle est l'unité estuarienne ? Le problème de l'estuaire, c'est qu'il n'a pas beaucoup d'attrait et que l'offre touristique est trop morcelée, faite d'étapes. On va à Bordeaux et de Bordeaux à Saint-Émilion, de Saint-Émilion à Sarlat, de Sarlat à Lascaux. Mais on ne s'arrête pas à Libourne par exemple.

Les conséquences sur le plan de la richesse, sur le plan social, sur le plan de l'éducation sont immenses : cela crée de très forts retards qui perdurent malheureusement depuis longtemps. L'économie viticole s'est avérée fructueuse pour une classe sociale, celle des propriétaires, mais les travailleurs sont exploités depuis des siècles.

Pour l'avenir, je me pose la question. Nous ne sommes plus à l'heure des grands travaux du XVIII^e siècle. On ne referait pas Cordouan aujourd'hui ! Mais c'est une œuvre magnifique et très symbolique de cet estuaire à la fois naturel et tellement aménagé par l'homme. —

1 | Cale maçonnée perpendiculaire à l'axe du lit de la rivière.

Échelles d'estuaire(s)

MICHEL FAVORY | SANDRINE VAUCELLE

Les caractéristiques géographiques de l'estuaire de la Gironde en font le plus grand estuaire d'Europe. Cette immensité est parfois perçue négativement par certains citadins et acteurs de la métropole bordelaise qui considèrent de peu d'intérêt cet espace vide d'hommes et d'activités. Pourtant, ses grandes dimensions en longueur et en largeur invitent à affiner le regard. La variété des pratiques dans cet espace progressivement apprivoisé par les hommes permet aussi de produire différents récits.

Aborder l'estuaire à différentes échelles spatiales permet de dresser un portrait de cette vaste étendue marquée par le vide en insistant sur quelques-unes des facettes de cet espace vécu, car l'estuaire se vit dans la grande échelle du géographe, c'est-à-dire dans le petit espace.

Flux, reflux et paysages estuariens

Par son embouchure large de 10 kilomètres, s'engouffrent à chaque marée des eaux salées en provenance de l'océan (entre 1 et 2 millions de mètres cubes). Elles rencontrent un mélange d'eaux douces, issues de tout le bassin versant, provenant pour les deux-tiers du Massif central, et pour le reste des Pyrénées et de ses contreforts. Si cet estuaire est long de 75 à 80 kilomètres (Ambès-Le Verdon et Ambès-Royan à vol d'oiseau), l'influence de la marée dynamique s'enfonce à 170 kilomètres de l'embouchure vers l'intérieur des terres. Avec la hausse du niveau marin (+ 20 centimètres depuis 1940), cette influence tend d'ailleurs à remonter plus loin vers l'amont.

Les eaux saumâtres de l'estuaire ne sont pas homogènes : ce mélange d'eaux douces et d'eaux salées qui produit un gradient de salinité variable en fonction du flux (montant ou descendant) et de la saison (au maximum à la fin de l'été) a tendance à augmenter sur le temps long avec la marinisation de l'es-

tuaire, ce qui n'est pas sans incidence sur les terres bordières. La couleur des eaux de l'estuaire est liée aux matières en suspension qu'elles contiennent, aux sédiments qu'elles véhiculent, matières organiques et matières minérales (argiles et sables). Des polluants issus du bassin versant sont également transportés vers l'océan via l'estuaire, dont la qualité est dégradée. Les eaux de l'estuaire se réchauffent (+2 à 3 °C depuis 30 ans), ce qui a des conséquences et pas uniquement sur la vie aquatique.

Dans le temps long, les évolutions du niveau marin marquent les paysages estuariens qui changent également au gré de la puissance du flux et du reflux : à chaque marée, le marnage est important, c'est-à-dire que le niveau de l'eau s'élève et s'abaisse de plusieurs mètres (de 2 à 6 mètres) en fonction du coefficient de marée et de la localisation du point de mesure dans l'estuaire. Cette variabilité du paysage se manifeste aujourd'hui encore, et sur un laps de temps plus court, par le déplacement dans le lit de la Gironde de bancs de sable, sous l'influence des tempêtes et des courants : recouverts de sédiments apportés par les grandes crues, ces bancs peuvent se stabiliser jusqu'à former des îles. Les extractions de granulats dans le fond du lit mineur peuvent entraîner une baisse localisée du niveau de l'eau (1 à 2 mètres en moyenne entre Bordeaux et Cadillac, jusqu'à 6 mètres par endroits). C'est pourquoi depuis 1982, ces extractions qui modifient les frayères d'espèces comme l'esturgeon d'Europe, sont interdites afin de réduire la pression sur les milieux estuariens ainsi que le risque de salinisation des nappes d'eau alluviales.

Les paysages estuariens terrestres se structurent autour d'un flux d'eau, corseté par un bourrelet, qui s'écoule longitudinalement et s'étend aussi sur les berges pour former différents milieux : des marais maritimes, des marais mouillés, la slikke et le

CINQ ESTUAIRES

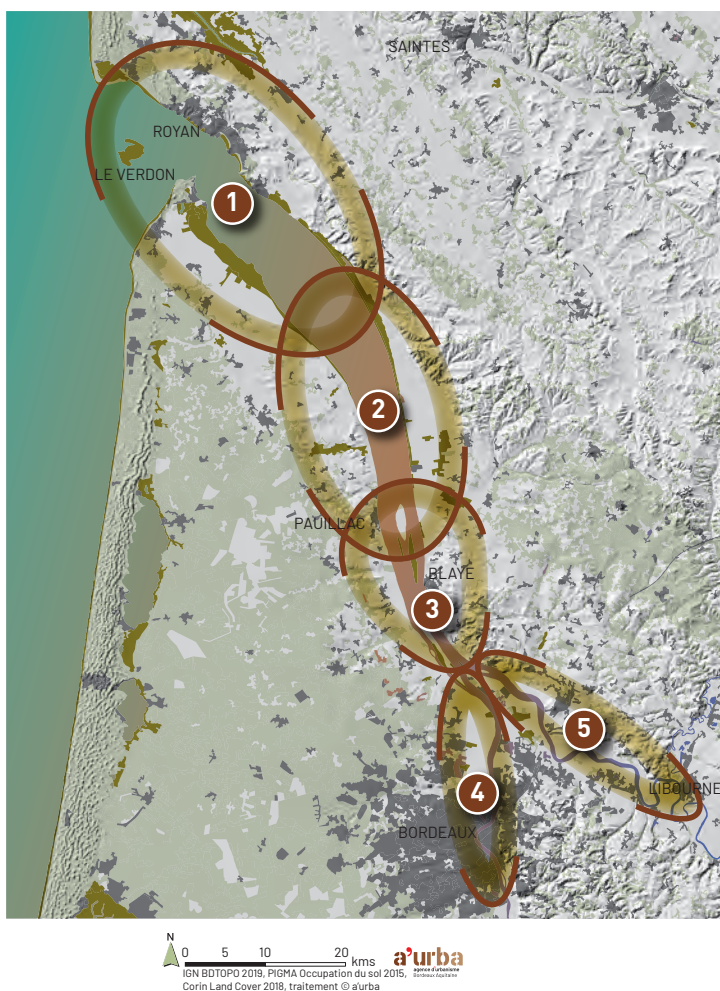
En aval, le premier estuaire (1) se situe à l'embouchure océanique et correspond à un ancien golfe marin.

Le deuxième est une zone intermédiaire (2) marquée par les crues fluviales et les marées océaniques.

Le troisième correspond, d'un point de vue géomorphologique, à un ancien delta intérieur avec des îles et le verrou de Blaye (3).

Au-delà du bec d'Ambès, le quatrième correspond à l'estuaire de la Garonne avec un seul méandre à Bordeaux (4) qui a donné son nom au port de la Lune, et avec une marée dynamique qui remonte jusqu'à La Réole.

Enfin, l'estuaire de la Dordogne, qui passe à Libourne (5), fleuve plus puissant que la Garonne et beaucoup plus méandreux, où l'onde de marée atteint seulement Pessac-sur-Dordogne et Coutras sur l'Isle, son affluent.



schorre, la palus¹... Perpendiculaires à l'estuaire, les esteys² offrent des débouchés aux marais intérieurs... Sur le temps long, les hommes ont appris à drainer les marais, à lutter contre les inondations, à réguler les flux d'eau douce et d'eau salée pour façonner un paysage directement lié au niveau marin. « Vivre l'estuaire » pour toutes les générations, passées et à venir, revient à vivre avec l'eau, à se confronter à elle.

Deux rives dissymétriques et cinq estuaires

Si les flux et reflux d'une eau bourbeuse donnent leur typicité aux paysages estuariens, une dissymétrie demeure entre les deux rives : avec plus de zones humides, la rive gauche médocaine est très basse, comparativement à une rive droite charentaise plus calcaire, où les falaises plongent dans l'eau en dessinant parfois des criques agréables aux baigneurs. D'un point de vue géomorphologique, cette opposition paysagère s'explique par un tremblement de terre qui s'est produit au V^e siècle ap. J.-C. et qui a été ressenti jusqu'en Limousin et en région toulousaine : ce puissant événement tectonique a provoqué un affaissement soudain de la plaque médocaine de 40 à 60 centimètres.

Si l'estuaire est, de fait, long et large entre ces deux rives, il est peu profond (25 mètres au maximum), ce qui n'a posé aucun problème pour la navigation jusqu'au XIX^e siècle. Du fait de sa longueur importante, il est souvent abordé comme un ensemble et représenté sur les cartes comme une entité, alors qu'il n'est pas uniforme. Changer d'échelle pour l'observer permet de découvrir différents segments qui, bien que juxtaposés, n'ont pas le même fonctionnement hydrologique.

Espaces vécus et culture estuarienne

D'amont en aval et sur les deux rives, l'omniprésence de l'eau et la richesse des milieux estuariens ont eu pour conséquences des pratiques variées et un attachement fort à la nature. Ces pratiques se vivent à l'échelle d'un microcosme géographique. Quand de mêmes pratiques se répètent dans différents espaces vécus et juxtaposés, elles unifient cette entité que l'on appelle « estuaire ». Ainsi, des pratiques traditionnelles encore vivaces, comme la chasse à la tonne ou la pêche au carrelet, qui restent

1 | Slikke et schorre sont des termes d'origine hollandaise : la slikke correspond à la partie basse de la vasière recouverte à chaque marée, quand le schorre, colonisé par des plantes adaptées au sel, n'est inondé qu'aux grandes marées. La palus (ou palud) est un terme d'origine gasconne qui désigne d'anciens marais asséchés des bords de la Garonne ou de l'estuaire. Les marais tourbeux sont sur du bri flandrien, une argile bleue quasi imperméable.

2 | Terme gascon qui évoque un petit ruisseau dans les marais ou un petit chenal dans l'estuaire, à sec à marée basse.

emblématiques des zones de marais ou des rives de l'estuaire et contribuent à une culture estuarienne. Il y a bien une gastronomie de l'estuaire inscrite dans différents terroirs, terrestres ou aquatiques, née d'une diversité de productions agricoles, comme la pomme de terre d'Eysines ou l'artichaut de Macau, cultivés sur des terres riches en alluvions, ou comme l'agneau de pré salé dont l'origine remonte au Moyen Âge et qui bénéficie de l'indication géographique protégée (IGP) « agneau de Pauillac ». Cette gastronomie prend également appui sur différentes espèces de poissons et saisons de pêche. Dans la partie maritime, le bar de ligne est pêché sur les brisants de Cordouan à la marée montante. Dans la partie centrale, les crevettes blanches, qui vivent en milieu saumâtre et qui sont cuites à l'anis ; l'alose (espèce migratrice) ; les pibales (alevins d'anguille, parfois braconnés car la pêche de ce poisson est très réglementée) ; la lamproie, cuisinée avec du vin de Fronsac ou de Pomerol... De purs produits de l'estuaire tout comme l'esturgeon, utilisé pour la production du caviar de la Gironde dès les années 1950. Ces produits unifient la gastronomie des deux rives, car si le côté charentais adossé à la Saintonge et le côté médocain vivent dans des mondes diffé-

rents, ils partagent de mêmes pratiques de pêche dans l'estuaire. Les deux rives partagent également une même tradition viticole, mais avec des débouchés économiques différents : les vins du Bourgeois et du Blayais n'ont pas la même renommée que les grands crus médocains. Les châteaux du Médoc ont d'ailleurs davantage de liens avec les grandes maisons du Cognac qui exportent leurs spiritueux sur le marché mondialisé des produits de luxe.

Les espaces estuariens de la Gironde sont à la fois des espaces naturels dominés par l'eau et des espaces que les hommes ont cherché à maîtriser, c'est-à-dire qu'ils les ont aménagés ou partiellement artificialisés. L'estuaire est composé de segments juxtaposés et de micro-espaces vécus, unifiés par une même crainte face à la puissance destructrice du flux, une même peur de l'inondation ou de la submersion, unifiés par des gestes répétés depuis des générations pour gérer collectivement la maîtrise de l'eau, unifiés par des pratiques sociales, économiques et culturelles qui contribuent à une identité estuarienne, dont la gastronomie est une plaisante facette. Il est bien un et multiple à la fois... —

Autour de l'estuaire. 12 h 00 : l'estuaire relié. D'une rive à l'autre entre Royan et Le Verdon.



Un isthme de mer aux allures de frontière

DIDIER COQUILLAS-SISTACH

Isthme de mer qui forme une frontière naturelle entre Saintonge et Guyenne, l'estuaire de la Gironde est marqué par le flux et le reflux des marées et a constitué dès la période antique un phénomène surprenant – voire fascinant – qui est à l'origine même de son appellation. Plus grand estuaire français et l'un des plus grands d'Europe, la Gironde se situe entre l'extrémité septentrionale de la plaine des Landes et les falaises calcaires de la Saintonge. Cette rupture des côtes françaises vient casser le dessin rectiligne et presque parfait de la côte atlantique, depuis la côte basque jusqu'à l'île d'Oléron.

Cet énorme bras de mer de 625 km² pénètre dans le continent sur 76 km de long dans un sens pratiquement nord sud, sur une largeur variant entre 2 km au bec d'Ambès et 11 km un peu en amont de son embouchure. Il constitue l'exutoire d'un bassin versant de 71 000 km². Ce milieu sédimentaire original fait de son cours et de ses rivages des paysages sujets à des transformations rapides auxquelles les hommes ont dû s'adapter. Il est aussi une immense voie de communication accueillant depuis la nuit des temps, sur son littoral, des hommes qui ont essayé d'en profiter. Mais l'originalité de cet environnement, le lien entre tous ces aspects, tient incontestablement au jeu des marées. Le « phénomène » de flux et de reflux à l'origine de ces spécificités estuariennes au point que la racine du mot tire ses origines de la marée.

Vous avez dit estuaire ?

Si on s'en tient aux dictionnaires, le mot estuaire viendrait du latin *æstuarium*. Pourtant ce mot latin ne semble prendre son sens actuel que très tardivement. En principe, il désigne une lagune, un marécage régulièrement envahi par les marées hautes (*æstus*), mais aussi une réserve d'eau plus ou moins artificielle au sens de piscine ou d'étang maritime servant de vivier. Le flou qui entoure la conception même de l'estuaire soulève quelques problèmes quant à l'image et surtout au nom qui lui fut donné dans les textes antérieurs au XIX^e siècle.

Deux définitions importantes ressortent des dictionnaires contemporains consultés. La première, la plus classique : embouchure d'un fleuve où se font sentir les marées. La définition ne le précise pas, mais ce fleuve doit obligatoirement aboutir à l'océan ou à une mer ouverte soumise au jeu des marées. Pour l'estuaire girondin, la marée remonte 160 km en amont de l'embouchure. Sur le cours de la Garonne, elle atteint La Réole (Gironde-sur-Dropt) ; sur celui de la Dordogne, elle atteint Castillon-la-Bataille (Pessac-sur-Dordogne). Dans ces proportions et ce cadre géographique, le phénomène est en place depuis le premier âge du Fer.

Un morceau d'océan

Seconde définition, assez différente et moins courante : large embouchure d'un fleuve dessinant dans le rivage une sorte de golfe évasé et profond. En raison de l'aspect de l'estuaire girondin, cette définition paraît plus adéquate. D'ailleurs elle correspondrait le mieux à la vision des géographes puisque le nom de Gironde est réservé à la partie la plus large de l'estuaire, entre le bec d'Ambès et l'embouchure. La Gironde jusqu'au bec d'Ambès est un véritable « morceau » d'océan, un bras de mer aux formes plus marines que fluviales. Pourtant il s'agit en théorie du cours conjugué de la Dordogne et de la Garonne ou de la seule Garonne, si l'on admet que la Dordogne n'est qu'un affluent. C'est d'ailleurs ce que l'on lit dans quelques vieux dictionnaires : « La Gironde est le nom que prend la Garonne, après avoir reçu la Dordogne au bec d'Ambes¹. » Un milieu profondément original parce que difficile à définir dans ses limites.

Quand la Gironde n'existait pas... encore

La perception de l'estuaire varie beaucoup selon l'époque, la position sociale du témoin et son lien avec le milieu. De nombreux écrits expriment sa grandeur et sa force sous des formes plus ou moins exaltées, quelquefois avec une pointe d'inquiétude.

1 | M.-H. Bouillet, *Dictionnaire universel d'histoire et de géographie*, 1842.



L'estuaire de la Gironde, l'île nouvelle et le phare de Patiras en arrière-plan.

Curieusement, la Gironde est l'un des rares estuaires à ne pas porter le nom du fleuve auquel il sert d'embouchure. La Gironde est en effet l'estuaire du fleuve Garonne : le fleuve, de sa source à l'océan, s'appelle la Garonne. La Dordogne n'est officiellement qu'un affluent de la Garonne. Ausone, au IV^e siècle, puis Grégoire de Tours, au VI^e siècle, appelaient la Garonne le cours d'eau devant Blaye (Garumna). À cette époque, l'estuaire de la Garonne n'a qu'un seul nom. Le terme de Gironde n'existe pas encore. C'est, semble-t-il, toujours le cas à la veille de l'époque médiévale. Dès le XI^e siècle, le terme de Gironde se généralise sous des orthographes très variées : *Gerundam fluvium*, *Gyrundam*, *Gerunde*, *Girunde*, *Girundia*... Le terme de Gironde reflète alors une réalité bien différente de celui de Garonne. Si la Garonne exprime le fleuve par excellence, son embouchure s'est individualisée en se faisant l'écho d'une situation administrative et géopolitique effective qui n'a qu'un lien secondaire avec l'élément liquide. La Gironde exprime en effet le rôle de frontière qui a été le sien à plusieurs reprises. Elle permet de saisir qu'à certaines époques la notion de rivages frontaliers a été bien plus importante que l'axe fluvial garonnais. Le terme de rivage, dans le sens de rivalité, prenait alors tout son sens que le mot Gironde matérialisait si bien. Il est probable que cette notion de frontière ne date pas du Moyen Âge et lui soit bien antérieure. Le terme appartient à toute une famille de noms : *Ingrandes*, *Égurande*, *Guirande*, *Girande*, *Eyrans*... dont la racine du mot signifiait la frontière ou la limite administrative¹.

Une frontière entre Aquitaine et Saintonge ?

Cette théorie déjà ancienne et maintes fois reprise convient parfaitement à l'estuaire qui séparait les cités de Saintes et de Bordeaux dès le Haut Empire. Cette notion a cependant pu être renforcée au cours du haut Moyen Âge à plusieurs reprises. Le fleuve servait de

limite entre les états du nord : royaume franc, domaine carolingien et Aquitaine. Le terme de Gironde ne date peut-être que de ces époques tardives. Ce fait expliquerait alors son apparition et son développement à des dates récentes, surtout après le X^e siècle. En théorie, la Gironde était donc l'embouchure de la Garonne sur cette zone-frontière qui séparait le Bordelais de la Saintonge. Le terme était couramment utilisé jusqu'à la confluence de la Dordogne et de la Garonne à hauteur de Bourg-sur-Gironde, ce qui est toujours le cas aujourd'hui. À ce stade du développement, la situation est encore logique et claire.

Quand la Garonne recule

Pourtant la confusion semble s'installer peut-être dès le XI^e siècle. Elle est évidente au XIII^e siècle sous l'effet de la notion de marée et de mer. Processus extrêmement surprenant : la Garonne, après avoir perdu son embouchure rebaptisée Gironde, se voit elle-même « refoulée », comme au jeu des marées, sur plusieurs dizaines de kilomètres en amont sur son cours principal et bien au-delà en amont de Bordeaux ! Le fleuve perd son vieux nom pour se voir préférer celui de Gironde. Le port de Lormont est dit *in aqua Gironda* en 1295. Les remparts de Bordeaux sont eux-mêmes baignés par le fleuve *nostris Gironde*, comme le rapporte un acte de 1316. Et ce qui était antérieurement l'estuaire de la Garonne devient sans équivoque l'embouchure *fluvii Girunde*. La Gironde est alors assez loin de sa notion première de frontière.

Un bras de mer grandiose

Cette « dualité » Garonne/Gironde tient à l'influence de l'océan sous la forme des marées, ce qui rejoint la première définition de l'estuaire. Il est tout simplement considéré comme un bras de mer. Il est même appelé la mer : *Gyrundam vel mare*².

1 | C. Jullian, *En suivant la frontière d'une cité gallo-romaine*, R.E.A., 1918, p. 231-236.

2 | A. D. 33, H 583 ; *Rôles gascons*, I, n° 1139, 2589 ; *Rôles gascons*, publié par C. Bémont, 1900, II, n° 970.

Cette désignation de *mare* s'explique par ce jeu de flux et reflux qui fascinait tant les auteurs antiques et, dans ce sens, ne serait en fait qu'un synonyme du mot *æstus* et finira par donner le mot estuaire. À l'époque antique, la marée impressionne. Certains auteurs d'origine « méditerranéenne » font parfois le voyage uniquement pour apprécier la puissance du phénomène. Les mentions ou les descriptions de l'estuaire et de ses marées dans les sources anciennes ne sont pas négligeables entre le I^{er} siècle av. J.-C. et le VI^e siècle ap. J.-C. Malgré de grands écarts chronologiques entre tous ces témoignages, un grand trait leur est commun : le caractère grandiose de ce fleuve devenu bras de mer. Tous les auteurs ont été surpris, impressionnés, voire bouleversés par l'estuaire et ses marées : « La Garonne, qui descend du mont Pyréné, a, dit-on, un cours pendant longtemps guéable et difficilement navigable, sauf lorsqu'elle est gonflée par les pluies d'hiver ou la fonte des neiges. Mais lorsqu'elle a été grossie par sa rencontre avec la remontée de la marée océanique et que, celle-ci se retirant, elle emporte avec ses propres eaux celles de l'océan, elle est nettement plus importante et, à mesure qu'elle avance, devient plus large, pour finir par ressembler à un gros bras de mer ; alors non seulement elle permet la navigation de bateaux d'assez grande taille, mais, en plus, ses flots se soulevant à la manière même d'une mer déchaînée ballottent furieusement les navigateurs, surtout s'ils se trouvent emportés au gré des mouvements contraires du vent et du courant¹. »

1 | Pomponius Mela, *Chorographie*, III, 21-22.

Isthme de mer

Il y a déjà près de deux mille ans, certains riverains établissaient leurs demeures sur les rives de l'estuaire de la Gironde pour profiter du panorama, rechercher la bonne exposition au soleil, la fraîcheur des rives, l'opportunité des plaisirs liés à la proximité de l'eau : promenade sur les bords du fleuve, plages océanes, bains de mer déjà conseillés pour la santé, mais aussi pour profiter du jeu des marées, tant pour le plaisir d'assister au phénomène que pour des commodités de transport².

À l'époque médiévale, ce jeu de flux et reflux ne choque plus, mais il est encore régulièrement attesté avec beaucoup de respect, même dans les actes de la chancellerie des rois d'Angleterre : *egressu et ingressu*³. Conscients de son aspect gigantesque, les riverains de la « Mer de Gironde » lui donnaient volontiers un nom original, *ymum maris* (l'isthme de mer) que l'on retrouve dans de nombreux textes⁴. Il symbolise parfaitement la vision médiévale de la Gironde : un immense bras de mer dont la marée pénétrait profondément dans les terres jusqu'à Bordeaux et au-delà. Le respect qu'imposait pareille force de la nature valait bien un nom spécifique ; la Garonne pouvait bien céder une portion de son cours, quand bien même il s'agissait de sa partie la plus large⁵. —

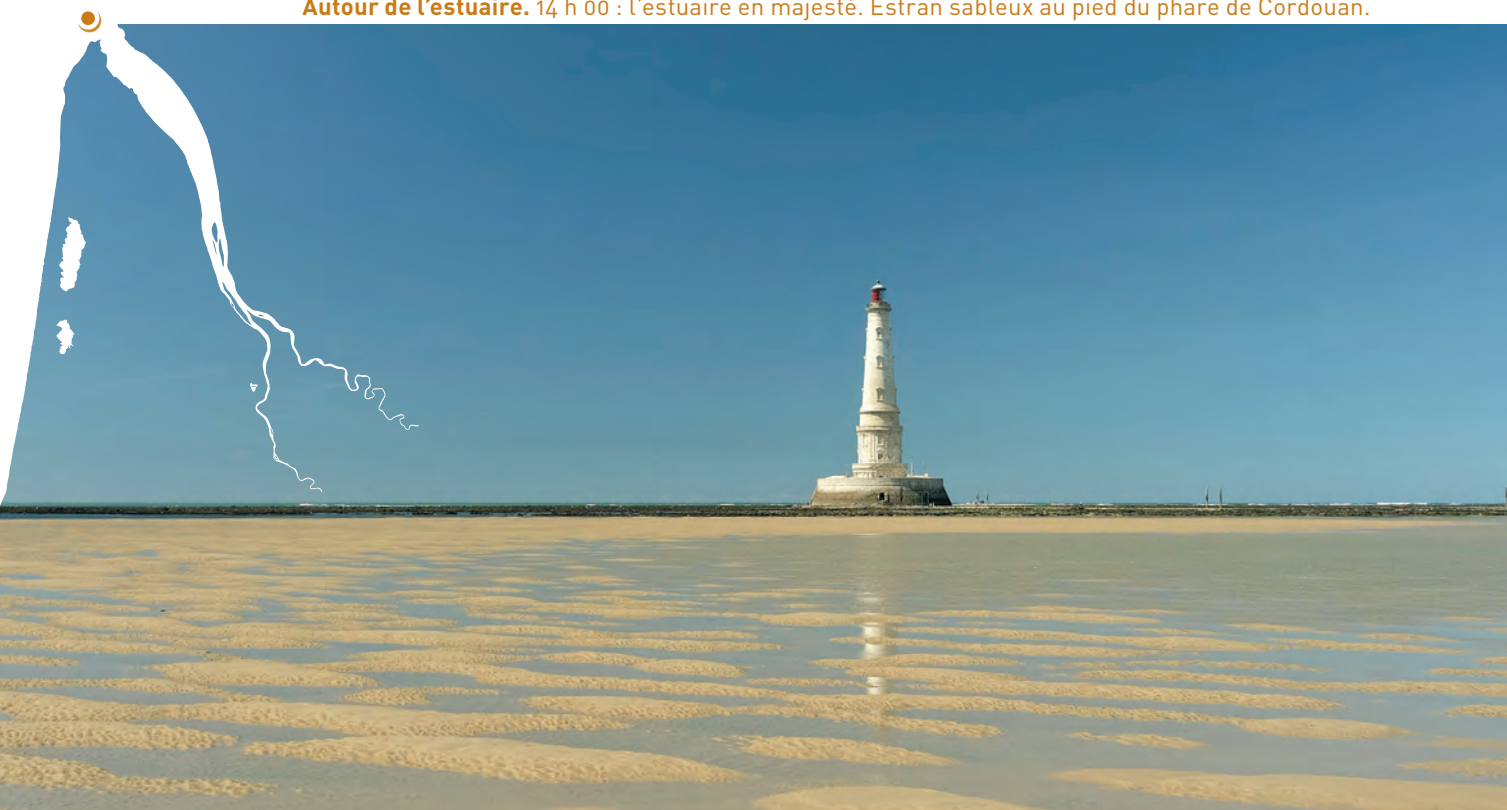
2 | Strabon, *Géographie*, III, 2, 4-5.

3 | *Rôles gascons*, IV, n° 1 616.

4 | À titre d'exemple : A. D. 33, H 583 et *Recogniciones Feodorum in Aquitania*, recueil d'actes relatifs à l'administration des rois d'Angleterre en Guyenne au XIII^e siècle, publié par C. Bémont, 1914, n° 192.

5 | D. Coquillas, *Les rives de l'estuaire de la Gironde du Néolithique au Moyen Âge*, thèse de doctorat, université Bordeaux III, 2001, 3 tomes, 4 volumes.

Autour de l'estuaire. 14 h 00 : l'estuaire en majesté. Estran sableux au pied du phare de Cordouan.



Riverains et usagers, des dynamiques à contre-courant

ANNE GASSIAT | BAPTISTE HAUTDIDIER

Si l'estuaire de la Gironde a longtemps été présenté comme un milieu riche et préservé, il fait depuis plusieurs décennies l'objet d'une conjonction de menaces, d'origine principalement anthropique : artificialisation des terres, pollutions urbaines, agricoles et industrielles, surexploitation des ressources. Le changement climatique contribue à sa fragilisation par le réchauffement et la marinisation de ses eaux, ainsi que par l'augmentation de l'intensité des événements extrêmes (tempêtes et submersions, crues, canicules...). Alors qu'un ouvrage collectif¹ paru récemment dresse l'état des connaissances sur ces dynamiques et que se profile la révision du schéma d'aménagement et de gestion des eaux, l'évidence d'une communauté de destin liant les riverains de l'estuaire ne semble toutefois pas faire l'unanimité. C'est qu'il existe en effet une grande disparité des regards et des pratiques sur cet espace : d'une rive à l'autre, de l'amont vers l'aval, de la parcelle urbaine dense à la portion de littoral au-delà du contrôle humain, des vignes aux pins, de l'ondulation des coteaux à la platitude des marais... En miroir de cette diversité des paysages de l'estuaire et de leurs appréhensions, se dessine également un portrait social de ses habitants qui est tout aussi contrasté.

Un retour à l'estuaire en trompe-l'œil

Depuis un siècle, les rapports des riverains à la Gironde (et aux fleuves Garonne et Dordogne dans leurs portions aval) ont été profondément reconfigurés : alors que des modes d'habiter et des activités économiques étaient restés très centrés sur cet espace semi-maritime jusqu'au milieu du XX^e siècle, les habitants s'en sont par la suite détournés. Le retour n'a été que récent et progressif, sous la forme de liens nettement réinventés – mais également distendus.

Si les riverains, de Bordeaux à la pointe de Grave, n'échappent pas à un certain alignement de leurs genres de vie sur le mode (péri)urbain, les pratiques et aspirations qu'ils entretiennent envers leur environnement estuarien n'en sont pas moins hétérogènes. Ainsi, les espaces non bâtis sont souvent idéalisés en métropole bordelaise, où tout ce qui est vert fait « nature » y compris les espaces viticoles. Mais en aval, notamment au cœur des terres du Médoc ou du Blayais, d'autres filtres ont aussi été longtemps dominants pour appréhender ces espaces : le travail, les usages récréatifs basés sur le prélèvement (chasse, pêche...).

La réappropriation récente des bords de l'estuaire est d'abord associée à la fréquentation citadine, au gré d'événements soutenus par les collectivités (fêtes du fleuve, événements sportifs) ou du développement plus ou moins spontané des pratiques (les tronçons Royan-Blaye/Lamarque-Bordeaux de l'itinéraire cyclable du canal des Deux-Mers ont ainsi été particulièrement prisés des cyclistes déconfinés de l'été 2020). Le tourisme fluvial et les circuits œnotouristiques ont été un autre vecteur de l'enthousiasme pour des espaces entre terre, eau et vigne, où la culture s'allie aisément à la nature. Ce tourisme de niche, prisé également par les habitants de la métropole, reste cependant fragile car reposant sur deux secteurs particulièrement touchés par la Covid-19. Qu'il soit pérenne ou non, ce mouvement de balancier n'a pourtant pas été partagé par tous. Pour une part notable des riverains de l'aval, le mouvement dominant a été celui d'un éloignement : les rives leurs sont moins accessibles, l'estuaire reste quasi invisible pour beaucoup d'entre eux.

Qui sont les habitants riverains de la Gironde ?

Des pauvres, des riches, des propriétaires, des locataires ? En 2011, l'INSEE publiait les résultats d'une étude sur les bénéficiaires du RSA¹² qui mettaient

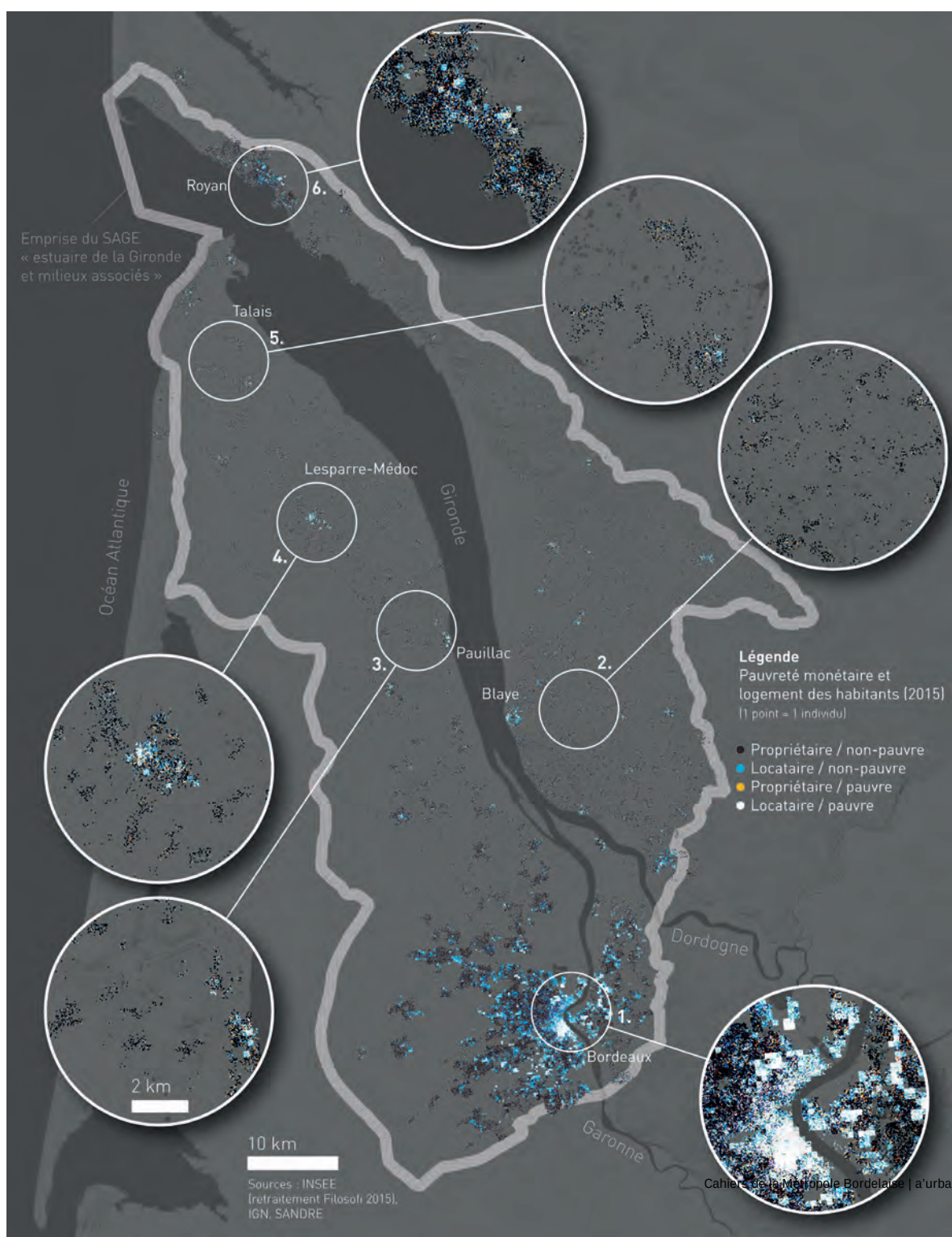
1 | B. Sautour, J. Baron (dir.), *L'estuaire de la Gironde : un écosystème altéré ? Entre dynamique naturelle et pressions anthropiques*, Presses Universitaires de Bordeaux, 2020.

2 | <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1293911>

Visualisation de la précarité autour de l'estuaire

La cartographie par densité de points présentée ci-dessous s'approche d'une méthode notamment employée par la Racial dot map, une visualisation de 2011 qui montrait l'ampleur des ségrégations socio-spatiales aux États-Unis, sur la base d'identités ethnoraciales renseignées pour la totalité des habitants recensés en 2010. Nous utilisons ici les données sociales et fiscales que l'Insee produit pour l'ensemble des ménages métropolitains, dont les résidences principales sont localisées sur une maille régulière affranchie des découpages

institutionnels (Filosofi 2015). Nous imputons le croisement des critères de la pauvreté monétaire et du statut du logement aux individus de ces ménages fiscaux, que nous localisons aléatoirement dans des carreaux habités de 200 m de large. Du fait de ce retraitement de la base et des procédures Insee visant à préserver la confidentialité des résultats (écrêtage des revenus, agrandissement de la maille dans les zones de faibles densités...), la carte ne saurait être considérée comme fidèle ou exhaustive pour un usage à grande échelle.



en évidence un « couloir de pauvreté » allant de la pointe du Médoc à Agen. Les territoires concernés sont majoritairement agricoles, avec une main-d'œuvre salariée et des emplois saisonniers importants en particulier dans la viticulture¹. Les citadins qui viennent s'y installer sont souvent pauvres. Cette situation est également appréhendable par le biais du Fichier localisé social et fiscal de 2015² (Filosofi) dont les diverses extractions permettent une caractérisation statistique de la population à un grain spatial très fin. Une variable prééminente est celle de la pauvreté monétaire : l'appartenance à un ménage dont le revenu disponible est inférieur à 60 % de celui du ménage médian, soit 1 015 €/mois pour une personne seule en métropole. Ainsi, et au regard de ce critère, c'est en Gironde que la population pauvre de la région Nouvelle-Aquitaine est la plus importante avec 200 000 personnes sur un total de 787 000 individus pauvres³. Quant à la Charente-Maritime, la présence importante de retraités aisés contribue à y estomper la pauvreté monétaire. Une information distillée un peu plus au compte-gouttes par l'INSEE concerne les très hauts revenus, correspondant, en 2017, à un seuil de 11 600 €/mois pour une personne seule. Ces ménages ne manquent pas en Nouvelle-Aquitaine (37 000 personnes). Si ces individus se concentrent plus particulièrement sur le littoral, ils sont aussi présents dans une commune sur deux de la région, notamment dans des territoires peu denses en lien avec une production régionale de prestige (comme Cognac ou Saint-Émilion)⁴. Sur l'estuaire, ce sont les agglomérations bordelaise et royannaise qui concentrent l'essentiel de leurs effectifs.

Une autre spécificité de la région capturée par Filosofi concerne le statut de l'habitat : seul un résident sur deux est propriétaire de son logement, en majorité individuel⁵, ce taux s'établissant à 52 % sur l'emprise de l'estuaire. Disponibles sous formes de données carroyées, ces sources permettent de pointer du doigt les inégalités de revenus et de logement des habitants riverains. En croisant les critères de la pauvreté monétaire et du statut de l'habitat (location ou propriété), il est possible de construire une représentation cartographique inédite de la localisation des individus à l'échelle de l'estuaire.

Où sont les habitants pauvres de l'estuaire ?

Considérant la répartition des membres des ménages à bas revenus sur l'emprise des communes du SAGE de l'estuaire, on notera que la majorité des individus pauvres et locataires (points en blanc sur la carte) se concentre dans l'agglomération bordelaise (50 % de l'ensemble des individus sont ainsi localisés dans le seul zoom n° 1). Le critère de la pauvreté monétaire, qui fait nettement ressortir certains quartiers, est celui qui a précisément servi de base empirique pour un ciblage institutionnel : 21 quartiers prioritaires de la politique de la ville sur l'agglomération de Bordeaux, un sur Royan (zoom n° 6). Le centre de la métropole est aussi un lieu de mixité, attirant des ménages plus aisés mais pas nécessairement propriétaires (points bleus). En s'éloignant dans la première couronne, en particulier vers le nord-ouest, la prédominance des individus « non-pauvres » propriétaires (points noirs) devient beaucoup plus manifeste, signant la présence d'un tissu résidentiel peu dense et homogène.

Ce *pattern* presque caricatural est modifié au fur et à mesure que le regard se déplace vers l'aval estuarien. Le Médoc viticole (zoom n° 2) se distingue ainsi par des motifs spatiaux marqués par la juxtaposition étroite de poches de pauvreté avec une propriété individuelle prospère (que confirme l'examen des revenus fiscaux moyens, non représentés ici). L'image est différente sur des secteurs du Blayais (zoom n° 3) ou du Bas-Médoc (zoom n° 5) : la faiblesse de la densité et la dispersion de l'habitat y font ressortir une pauvreté rurale qui reste associée à la propriété (les points oranges) : exploitants agricoles en difficulté, veuves avec de petites retraites. Enfin, des villes telles que Pauillac ou les sous-préfectures Lesparre-Médoc (zoom n° 4) et Blaye présentent là encore des spots de pauvreté dont l'origine doit, entre autres facteurs, être trouvée dans le déclin d'industries historiquement liées à l'estuaire (construction navale, raffineries...).

Les faux-semblants du retour à l'estuaire ne se déploient donc pas dans la seule superficialité d'un rapport réinventé des habitants à la Gironde. À l'heure où l'évidence d'une interdépendance amont-aval se heurte potentiellement à des dynamiques puissantes de politisation par un ressentiment anti-métropolitain, il importe à tout le moins de ne pas minorer les processus qui ont pu accentuer de tels contrastes interterritoriaux. En ce sens, il paraît particulièrement nécessaire de maintenir un travail d'inventaire et de reconnaissance de l'ampleur des effacements matériels et symboliques des activités industrielles de l'estuaire. —

1 | Cf. l'enquête journalistique de Ixchel Delaporte : <https://www.lerouergue.com/catalogue/les-raisons-de-la-misere>

2 | <https://insee.fr/fr/statistiques/3560121>

3 | <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3695469>

4 | <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4480543>

5 | <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4658726>

Risques et gouvernance partagée

CHARLES DE GODOY LESKI

Les enjeux d'une gouvernance estuarienne

Un estuaire est une entité géographique dont les frontières restent mouvantes en fonction des différentes définitions qu'on lui donne. De longue date, les enjeux économiques et écologiques se confrontent sur la mosaïque des territoires qui le bordent, territoires aux spécificités culturelles diverses, reliées cependant par cet espace.

Aujourd'hui, dans un contexte d'inquiétudes environnementales quant au devenir de l'estuaire de la

Gironde et dans l'incertitude scientifique qui entache les prévisions des régimes hydrologique et pluviométrique, se pose la question d'adopter de nouveaux modèles de protection contre les effets des changements globaux sur ce territoire.

Pour l'action publique, la notion de risque se définit comme un enjeu de territoire confronté à un aléa climatique ou écologique telles qu'une inondation pluviale ou une submersion marine. Attachée à la notion de risque, celle de vulnérabilité s'appuie sur un

Digue de protection des Cabireaux, les terres de cultures se situant en dessous du niveau des plus hautes marées.



niveau de conséquences prévisibles sur un ensemble de biens et d'activités. Au sens institutionnel, l'enjeu s'envisage comme une construction sociotechnique d'effets potentiels affectant le fonctionnement ordinaire d'un espace ou d'une portion de territoire.

Identifier qui réduira les perturbations directes (destruction, sécurité civile) sur un territoire vulnérable revient à s'interroger sur le mode de gouvernance de l'estuaire et son application sur le long terme.

Une multiplicité d'acteurs qui complexifient l'affaire...

Toute gouvernance territoriale est confrontée au défi de mettre en cohérence une multiplicité d'acteurs appartenant à des sphères institutionnelles distinctes. Dans le cas de l'estuaire, les principaux acteurs sont Bordeaux Métropole, les intercommunalités rurales, le Conseil départemental, les services déconcentrés de l'État et les syndicats de sous-bassins. Cette gouvernance pluraliste de l'estuaire à des niveaux divers illustre la difficulté de conjuguer enjeux globaux et enjeux micro-localisés sur le plan social et politique.

De plus, l'histoire témoigne d'un rapport distant à un fleuve dont l'estuaire, vu du port de la Lune, apparaît bien loin de l'ordinaire urbain. En cantonnant le fleuve à des fonctions portuaires et légèrement touristiques, les Bordelais ont éloigné l'estuaire des intérêts métropolitains. Le peu de représentation institutionnelle de cette « entité géographique » dans la gouvernance urbaine et les stratégies maritimes s'explique aussi par la configuration d'un estuaire extrêmement vaste où s'observe un clivage social entre les rives et annexes alluviales qui sont autant de frontières politiques et cognitives. En dépit de tentatives récurrentes pour mettre à l'agenda une action publique pilotée par les risques écologiques, la gouvernance de l'estuaire bute sur l'inégalité des capacités politiques de ses territoires.

La prise de conscience d'une gouvernance nécessaire par la réforme GEMAPI

Les nouveaux enjeux territoriaux liés aux risques ont entraîné un accroissement d'initiatives juridico-institutionnelles tant à l'échelle européenne (directive inondation) qu'à l'échelle nationale et locale.

Les conséquences de la tempête Xynthia (en février 2010) ont abouti à une large refonte législative et réglementaire de la gestion des digues et de la responsabilité des élus. La gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (GEMAPI)

en constitue l'aboutissement avec une prise de compétence de la gestion et de l'entretien des ouvrages de protection par les intercommunalités, et surtout un engagement de la responsabilité directe des élus locaux.

Entérinée par la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi MAPTAM, 27 janvier 2014) et par la loi NOTRe, qui définit une nouvelle organisation territoriale de la République (7 août 2015), la GEMAPI vise à attribuer à l'échelle intercommunale des compétences précédemment réparties entre différentes collectivités territoriales : aménagements, entretien, défense contre les inondations, gestion des digues, protection et restauration des sites écologiques. Ces dispositions du dernier acte en date de la décentralisation cherchent à développer la gouvernance des risques au niveau des territoires en favorisant le rapprochement entre les acteurs de l'eau et ceux du secteur socioprofessionnel de l'aménagement.

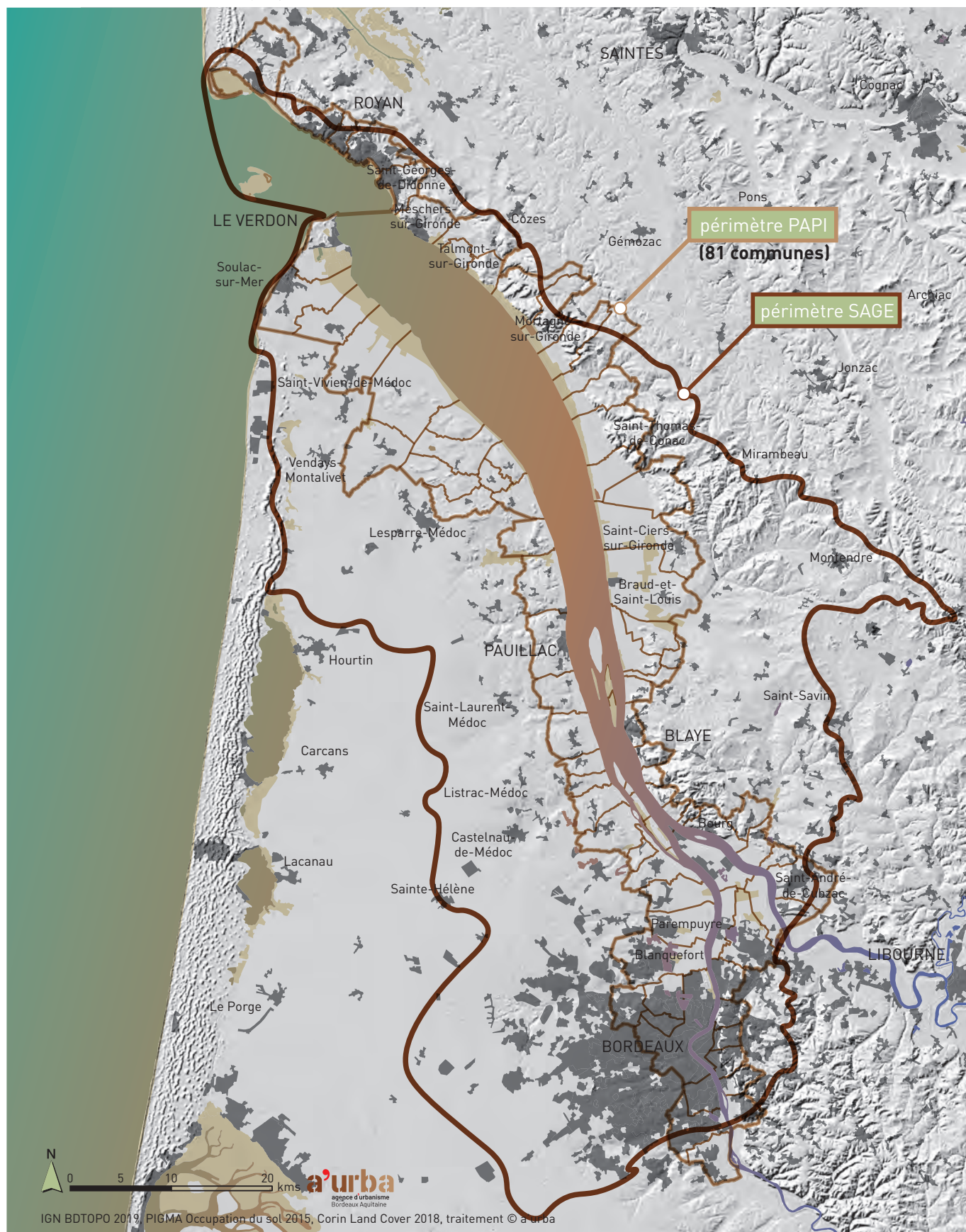
L'État, dans un souci de maîtrise des finances publiques, redistribue des responsabilités à l'échelle intercommunale et la conduite des grands projets d'aménagement estuarien à l'échelle des syndicats mixtes de gestion comme le SMIDDEST (syndicat mixte pour le développement durable sur l'estuaire de la Gironde). Y adhèrent désormais, outre les deux Départements fondateurs (Gironde et Charente-Maritime), la Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole et trois communautés sur la rive droite (Royan Atlantique, Estuaire et Saintonge).

SMIDDEST

Acteur incontournable de l'estuaire, le SMIDDEST est l'outil de travail en commun des grandes collectivités pour l'ensemble des sujets touchant à l'aménagement, au développement, ainsi qu'à la protection et la préservation de l'estuaire de la Gironde. Labellisé EPTB (établissement public territorial de bassin) depuis 2007, il porte le SAGE (schéma d'aménagement et de gestion des eaux) « Estuaire de la Gironde et milieux associés » approuvé en 2013, et le PAPI (programme d'actions de prévention des inondations). Il assure la maîtrise d'ouvrage d'un référentiel inondation et la promotion du territoire, anime la réflexion sur la préservation et la prise en compte des zones humides et il gère le phare de Cordouan.

Le jeu d'échelle de la gouvernance des risques sur l'estuaire de la Gironde

Source : SMIDDEST, 2014.



Entre les lignes, s'envisage la capacité politique de l'estuaire de la Gironde qui reste évidemment à inventer et ce, malgré les événements extrêmes (1982, 1999, 2010) qui ont eu cependant le mérite de donner le sentiment d'être reliés, si ce n'est par un destin estuarien, tout du moins par une exposition commune au risque d'inondation, même si elle est vécue différemment entre l'amont et l'aval et entre l'estuaire urbain et rural.

Alors que les projets portés par ces acteurs institutionnels s'adaptent progressivement aux représentations du territoire, aux configurations géographiques, démographiques, économiques ainsi qu'aux urgences mises en visibilité, les fenêtres d'opportunité pour façonner un estuaire indivisible et pluriel s'inscrivent difficilement dans les agendas politiques malgré l'existence de cadres réglementaires toujours plus sophistiqués juridiquement.

Vers une gouvernance des risques

Les interdépendances territoriales révélées par la gestion des risques d'inondation et de submersion constituent une entrée thématique pour relier

Bordeaux Métropole à l'estuaire de la Gironde. La mise en œuvre des aménagements prévus par le programme d'actions et de prévention des inondations (PAPI), 2016-2021, réalisée à l'échelle du sous bassin versant estuarien conjointement au plan de prévention des risques (PPR) et déclinée à l'échelle communale, constitue une avancée tant politique que technique dans la mise en place d'une gouvernance des risques entre échelles politico-administratives. Elle ouvre de nouveaux questionnements : comment hiérarchiser les réponses à donner s'agissant d'espaces sur lesquels les priorités divergent selon les acteurs (logique du nombre d'habitants, préservation économique de l'urbain sur le rural, dispositifs de solidarité à l'échelle estuarienne et donc régionale...) ?

Les connaissances accrues sur l'état écologique de l'estuaire ainsi que sur les facteurs climatiques orchestrant la fréquence des risques inondation et submersion s'accompagnent d'une diversification de structures liées à cette problématique publique. Elles contribuent de façon significative à ancrer localement cet enjeu. —

● Autour de l'estuaire. 15 h 00 : l'estuaire maritime. Fonds rocheux depuis le phare de Cordouan.



Les défis du parc naturel marin

de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis

VINCENT SCHOENMAKERS

L'estuaire est certes le plus grand d'Europe mais il n'est qu'une composante d'un milieu naturel bien plus large et cohérent lorsqu'on avance vers les côtes charentaises, et ce, d'un triple point de vue. Historique d'abord, car le commerce lié au trafic du sel a forgé des liens forts (aujourd'hui plus distendus) entre le rivage des rivières et les îles. Géographique ensuite, du fait de la présence de quatre estuaires à faible distance (la Gironde, la Seudre, la Charente et la Sèvre niortaise). Écologique enfin : avec la mer des Pertuis (Breton, d'Antioche et de Maumusson), la Gironde constitue une mosaïque d'habitats interconnectés (fonds rocheux, vasières, îlots, estrans calcaires, sables...) abritant de nombreuses espèces (tortue luth, requin pèlerin, mammifère marin, anguille, maigre, esturgeon, alose, crevette, oiseaux...) et des espaces dédiés à la conchyliculture et autres élevages de produits de la mer.

Face aux enjeux inhérents à de telles qualités naturelles, mais aussi et surtout afin de tenir compte des organisations institutionnelles qui se partagent les 1 000 km de rivages – deux régions (Nouvelle-Aquitaine et Pays de la Loire), trois départements (Gironde, Charente-Maritime et Vendée) et 114 communes – a été créé, en 2015, le parc naturel marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis.

Le deuxième plus grand parc marin de la France métropolitaine

Deuxième plus grand parc naturel marin de métropole après celui du Cap Corse et de L'Agriate, il englobe 6 500 km² d'espace fluvial et maritime dans une zone de protection des richesses naturelles. Celle-ci répond à une triple exigence : préserver la qualité et la quantité des eaux douces, saumâtres et salées, mais aussi améliorer la connaissance des milieux marins, des espèces et des usages ; préserver, et si besoin restaurer, les milieux et les fonctionnalités écologiques selon le principe d'un équilibre durable entre biodiversité et activités socio-écono-

miques ; communiquer, enfin, la passion de la mer au plus grand nombre et impliquer chacun dans la préservation du milieu maritime et littoral.

Dans ce cadre, il s'agit aussi de promouvoir et développer les activités de pêche professionnelle (côtière et estuarienne), aquacoles et conchylicoles, ainsi que les activités maritimes portuaires, industrielles et de loisirs dans le respect des écosystèmes marins. Comment ? En renforçant le lien entre les mondes marin et terrestre, notamment en mettant tous les acteurs concernés au service d'un projet défini en commun.

Des acteurs, pourquoi, comment ?

L'originalité d'une structure comme celle d'un parc naturel marin est de réunir, pour le gérer, des acteurs locaux aux objectifs parfois contradictoires. Ces parcs rassemblent en effet des usagers professionnels et de loisirs, des élus en charge des communes, départements et régions qui le bordent, des scientifiques qui étudient ce milieu, des membres d'associations de protection de l'environnement ou encore les services de l'État qui mettent en œuvre les réglementations. L'ensemble de ces membres constitue le conseil de gestion que d'aucuns pourrait qualifier de « parlement », quand bien même il reste dépourvu de pouvoir réglementaire. Il peut cependant proposer aux préfets concernés (qui suivront ou pas) les mesures réglementaires ou techniques ainsi que toute autre mesure adaptée à son cahier des charges.

Les soixante et onze membres du conseil de gestion du parc naturel marin de l'estuaire et de la mer des Pertuis élaborent de façon concertée un plan de gestion qui fixe les objectifs et finalités pour 15 ans, décident des actions à mener et prennent les décisions à mettre en œuvre. Le conseil formule des avis sur tout ce qui concerne le parc, soit sur sollicitation des services de l'État, souvent de sa propre initiative. Dans le cas où une demande d'activité s'avère « sus-

ceptible d'altérer de façon notable le milieu marin du parc », son avis prend un caractère impératif (avis conforme) et implique obligatoirement sa prise en compte par l'État.

Une nouvelle gouvernance à une échelle élargie

Par la mise en place de projets communs (observatoire des usages de loisirs, connaissance des nurseries, par exemple), par son pouvoir de consultation et la production d'avis conformes, le conseil de gestion du parc naturel marin ressemble à s'y méprendre à un organe de gouvernance. Toutefois, parce qu'il couvre une superficie très large qui compte un grand nombre d'acteurs y exerçant leurs pouvoirs, l'articulation des initiatives et des enjeux y est primordiale. À titre d'exemple, le syndicat mixte pour le développement durable de l'estuaire de la Gironde (SMIDDEST) est présent au sein de ce conseil de gestion. Les enjeux qui lui sont propres et ses priorités (dont l'animation du schéma d'aménagement et de gestion

des eaux) doivent entrer en cohérence avec d'autres initiatives issues de territoires plus éloignés.

Les territoires et les acteurs – ainsi que les outils dont ils disposent – qui bordent l'estuaire ne manquent pas : parcs régionaux, réserves naturelles, aires de protection de biotope, sites Natura 2000 (disposant tous de surfaces marines), domaine public maritime confié au Conservatoire du littoral, zones de conservation halieutiques... Mais aussi les réserves de biosphère (Unesco), les biens inscrits sur la liste du patrimoine mondial (Unesco), les zones humides d'importance internationale (convention de Ramsar), les zones marines protégées de la convention Oslo-Paris (convention OSPAR)... L'art d'empiler les structures et les projets façon mille-feuilles !

Articuler tous ces enjeux complémentaires et parfois contradictoires, trouver le consensus entre tous ces acteurs qui souvent ne se connaissent pas, identifier des pistes de projets à une échelle élargie et veiller à la cohérence de l'ensemble des actions : un beau défi pour ce parc encore naissant ! _

Autour de l'estuaire. 17 h 00 : l'estuaire gourmand. Anciens marais salants reconvertis en claires vers Saint-Vivien-de-Médoc.



Petit atlas

OLIVIER CHAPUT | FRANÇOIS COUGOULE | SANDRINE VAUCELLE

La carte et le territoire

Comment mieux donner à voir l'immensité de l'estuaire de la Gironde, ses dimensions aquatique et terrestre qu'en le cartographiant ? À l'heure où les cartes papier disparaissent, supplantées par le GPS qui substitue à la vision d'ensemble d'un territoire une appréhension le plus souvent limitée à un parcours linéaire fléché, rien ne nous a semblé plus utile que de proposer un petit atlas de l'estuaire.

En complément des quelques cartes déjà présentées dans le dossier, il s'attache à faire ressortir les éléments marquants du territoire, ses lieux et ses liens structurants. Autant de clefs de lecture pour comprendre ses espaces et ses dynamiques, mieux cerner les enjeux et imaginer le futur de l'estuaire. Ainsi la visualisation des atouts des deux rives ouvre-t-elle des perspectives à des projets territoriaux ou interterritoriaux.

De l'inventaire aux projets

À partir d'un inventaire réalisé par une équipe d'experts¹ et grâce à l'ingéniosité du cartographe², nous avons retenu trois cartes.

- La première donne à voir la richesse patrimoniale de l'estuaire, la diversité des sites naturels et culturels qui le bordent, leur répartition homogène sur l'une et l'autre rive, de l'amont à l'aval, et met en évidence un besoin de plus de visibilité et d'une meilleure coordination entre les acteurs du tourisme et des loisirs.
- Sur la deuxième carte, sont représentés les flux et terminaux portuaires, ainsi que les infrastructures de production et de stockage des énergies. Derrière la diversité des équipements, se cachent aussi des projets, certains abandonnés et d'autres plus ou moins prometteurs, qui invitent à la réflexion à l'heure où tout un champ de possibles reste à investiguer pour assurer la transition vers le post-carbone.

- La troisième rend compte des mobilités, des infrastructures actuelles ainsi que des projets qui visent à décongestionner la métropole ou mieux desservir de nouveaux territoires. Le déploiement du RER métropolitain, le développement de pistes cyclables, un réseau ferroviaire mieux exploité devraient permettre de réduire progressivement l'isolement des riverains de l'estuaire. Et si, une fois levées les réserves (faisabilité technique, rentabilité économique, protection environnementale), l'espace fluvio-maritime était appelé à devenir lui-même une nouvelle voie de transports en commun ? _



1 | Eléa Barjavel, Catherine Le Calvé et Malvina Orozco, urbanistes à l'a-urba.

2 | Olivier Chaput, cartographe et infographiste à l'a-urba.

Patrimoine estuarien



Patrimoine nautique

- Phare
- Petit port
- Port de plaisance

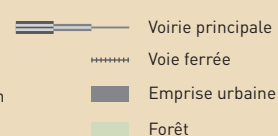
Patrimoine bâti

- Bâti remarquable (Châteaux, villages, etc.)
- Classement Unesco
- Industriel

Patrimoine paysager

- Zone de carrelots
- Vigne
- Forêt
- Marais et zone humide
- Falaise et coteau
- Voirie principale
- Agriculture
- Emprise urbaine

Vivre l'estuaire



Mobilités estuariennes



Liaisons existantes

- Voiries principales
- Voies ferrées / gares
- Véloroutes européennes
- Traversée par bac

Projets à court et moyen terme

- Réseau express métropolitain
- Amélioration de la qualité du service ferroviaire
- Cars à haut niveau de services

Ambitions à long terme

- Réouverture de la ligne fer Blaye - Saint Mariens
- Traversée fluviale amont-aval
- Amélioration de la qualité du service ferroviaire
- Emprise urbaine

Nantes - Saint-Nazaire, un estuaire métropolitain

CLAUDE MAILLÈRE

L'estuaire de la Loire est le théâtre d'une coopération métropolitaine finalement assez récente entre Nantes et Saint-Nazaire. Dans les années 2010, les travaux de l'écométropole ont témoigné d'une apogée remarquée. Dix ans plus tard, l'élan métropolitain est à la recherche d'un second souffle alors que la résilience industrielle et énergétique de l'estuaire apparaît indispensable face aux effets attendus du changement climatique. Un point de vue de l'agence d'urbanisme de la région de Saint-Nazaire, pas nécessairement consensuel...

L'histoire urbaine de l'estuaire de la Loire est d'abord nantaise. L'ancien comptoir commercial hérité des Namnètes s'ouvre réellement au commerce international à partir du XIV^e siècle pour devenir l'une des plus importantes places portuaires européennes du XVIII^e. Dès lors, l'enjeu est de maintenir la suprématie maritime de Nantes et durant trois siècles, le fleuve et son estuaire sont aménagés pour garantir l'accès aux navires hauturiers. En 1850, l'avant-port est néanmoins créé à Saint-Nazaire par décret de Napoléon III alors que les conditions de navigation sur l'estuaire deviennent de plus en plus contraignantes. L'activité portuaire glisse inexorablement vers l'aval en même temps que le développement industriel et urbain de Saint-Nazaire tandis que le littoral s'ouvre progressivement au tourisme balnéaire. Entre Nantes, l'aînée, et Saint-Nazaire, sa cadette, le dialogue est d'emblée tumultueux, à l'image des remous estuariens du dernier fleuve sauvage d'Europe. Dans les années 1960, l'État décentralisateur arbitre cette rivalité. Nantes et Saint-Nazaire intègrent le cercle national des huit premières métropoles d'équilibre et les deux ports sont fusionnés. En 1972, le schéma directeur d'aménagement de la métropole est approuvé. Il confirme l'aménagement industriel de la Basse-Loire et place l'estuaire comme le bien commun d'un bipôle dont la maturité politique reste à construire.

Mariage de raison

L'acte fondateur de cette gouvernance s'incarne en 1989 lors d'une croisière emblématique sur la Loire qui associe Joël-Guy Batteux, maire de Saint-Nazaire, à son homologue Jean-Marc Ayrault, nouvellement élu à Nantes. Les bases sont posées pour deux villes qui ont intérêt à associer leurs atouts au service de leurs renouvellements urbains respectifs. Il s'agit aussi d'asseoir une envergure nationale voire européenne face aux métropoles émergentes de l'Ouest, notamment vis-à-vis de Bordeaux, la rivale historique. À cette époque, Saint-Nazaire tente à la fois de relever son industrie et d'enclencher une politique urbaine post-reconstruction alors que Nantes fait le deuil de ses chantiers navals et ne bénéficie pas encore de « l'effet côte ouest ».

Au-delà de l'exercice de communication, c'est un véritable rapprochement politique et technique qui s'engage entre deux villes qui fédèrent, dans leur sillage, un vaste territoire à six intercommunalités et 800 000 habitants (périmètre du premier SCoT approuvé en 2007). Ce document d'urbanisme, plus fondateur d'un vivre-ensemble que porteur d'une véritable vision stratégique, marque l'impulsion d'une dynamique de projet partagé. De son côté, la conférence métropolitaine s'inscrit comme un rendez-vous incontournable dont l'espace de dialogue s'ouvre progressivement à de nouveaux élus et aux acteurs institutionnels et économiques. Réunie à l'initiative des élus du syndicat mixte du SCoT à partir de 1999, cette conférence vise la création d'une culture partagée qui accélère incontestablement le processus de construction de la métropole. À partir de 2004, le syndicat mixte du SCoT associé à la société d'aménagement de la métropole Ouest Atlantique (SAMOA) engage un nouveau cycle de conférences métropolitaines. Les forces vives du territoire (élus, techniciens, acteurs économiques, institutionnels et socio-culturels...) dialoguent avec de nombreux

experts qui apportent leur regard extérieur. Les thématiques de travail s'orientent davantage vers des approches prospectives. Le grand public est convié à la conférence par le biais d'ateliers citoyens qui interrogent notamment la perception de cette métropole par ses habitants.

La culture joue aussi un rôle essentiel dans l'émergence de ce sentiment d'appartenance métropolitaine d'une part et dans la promotion d'un rayonnement extraterritorial d'autre part. La biennale d'art contemporain Estuaire (2007, 2009, 2011) investit le grand territoire et révèle cette entité naturelle extraordinaire peu connue des habitants et des visiteurs car souvent invisible depuis les axes de communication. Un parcours artistique extérieur est ponctué d'œuvres contemporaines uniques, créées *in situ* par des artistes reconnus. Ce cheminement qui magnifie le paysage singulier de l'estuaire s'enrichit au fil des éditions et contribue à produire une identité territoriale commune qui révèle la métropole. Le pari est gagné. L'édition 2009 de la biennale est très largement médiatisée et près de 890 000 visiteurs sont accueillis sur les bords de Loire cet été-là.

2012, l'apogée métropolitaine

L'année est particulièrement faste pour la métropole. Dans le cadre de la mise en œuvre de la loi de 2010 sur la réforme des collectivités territoriales, le syndicat mixte du SCoT métropolitain se transforme en Pôle métropolitain avec des compétences élargies. Concomitamment la métropole est sélectionnée comme écocité par l'État et elle présente un projet d'écométropole pour un urbanisme innovant autour de son estuaire. Jean-Marc Ayrault, co-fondateur de la métropole, est nommé Premier ministre par François Hollande. Le nouveau président de la République valide implicitement un modèle de gouvernance locale et une dynamique de projet susceptible d'inspirer à l'échelle nationale. Enfin en cette fin d'année, les chantiers navals de Saint-Nazaire enregistrent l'une des plus importantes commandes de leur histoire. La construction du paquebot *Harmony of the Seas* inaugure une nouvelle série de commandes et valide la modernisation de l'outil industriel emblématique de Saint-Nazaire. Avec l'activité aéronautique, Saint-Nazaire connaît un nouvel âge d'or industriel qui bénéficie à l'ensemble de son territoire et gagne aussi en attractivité résidentielle et touristique. Dans ce contexte euphorique, la dynamique

L'estuaire de la Loire et le port de Saint-Nazaire depuis la rive sud à Saint-Brevin-les-Pins, © adrn.



métropolitaine s'engage toutefois dans une nouvelle ère, celle de la transition ou de l'essoufflement, selon les points de vue...

Pourtant, pour ces deux villes, les voyants sont au vert. Nantes caracole en tête des palmarès des villes les plus attractives de France. Ses activités culturelles et créatives, associées à un cadre de vie recherché, en font un idéal urbain de référence. De son côté, Saint-Nazaire confirme le renouveau de son industrie et sa diversification vers l'éolien en mer. Idéalement placée sur le littoral, Saint-Nazaire renforce son positionnement touristique et valorise l'image renouvelée d'une ville à la mer. Ce dynamisme est incarné, dans les deux cas, par une nouvelle génération d'élus : Johanna Rolland et David Samzun, respectivement élus maires de Nantes et de Saint-Nazaire en 2014. Dès lors, pour ces deux villes en situation favorable, l'intérêt d'une coopération mutuelle se revendique-t-il avec autant d'acuité que par le passé ? Dans les faits, il apparaît que le renforcement de la coopération métropolitaine ne figurait pas parmi les priorités des nouvelles équipes municipales. Pour leur premier mandat, il importait d'abord d'affiner et de renforcer les gouvernances locales héritées de leurs illustres aînés.

Dilution du bilatéral

À la coopération métropolitaine qui privilégiait un dialogue bilatéral, initié par Nantes et Saint-Nazaire pour leur profit respectif sans pour autant exclure les territoires avoisinants, s'est substituée une nouvelle forme d'échanges multilatéraux entre les territoires. Les échanges privilégiés entre Nantes et Saint-Nazaire semblent désormais dilués dans de nouveaux espaces de coopération tout aussi essentiels pour les deux villes mais dans lesquels la métropole Nantes-Saint-Nazaire n'apparaît pas en tête d'affiche : les Rencontres Rennes-Nantes initiées dès 2009, les colloques Alliances des territoires respectivement à Nantes et à Rennes, le Pôle métropolitain Loire Bretagne, la conférence de l'Ouest dès 2012 pour Saint-Nazaire et les intercommunalités littorales... À noter que cette dernière initiative fut le prélude à l'élargissement du périmètre partenarial de l'agence d'urbanisme de la région de Saint-Nazaire qui fédère désormais sept intercommunalités de Redon à Pornic, celles-ci se mobilisant sur des initiatives communes (contributions au SRADDET Pays de la Loire, plan de relance économique...).

Aujourd'hui, la vision partagée d'un projet ambitieux pour le territoire métropolitain semble en attente d'une nouvelle impulsion. Certes, le SCoT métropo-

litaire a fait l'objet d'une révision approuvée en 2016 qui traduit les orientations consensuelles de l'écométropole. D'un autre côté, l'abandon du projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes peut interroger la capacité de la métropole à porter un « projet structurant » pourtant soutenu par son initiateur depuis Matignon. Cette infrastructure, inscrite dans une vision prioritairement nantaise, a révélé, au-delà de son anachronisme, un déficit d'arguments métropolitains peu construits collectivement à l'échelle du territoire directement concerné (du littoral à l'est de Nantes et pour les deux rives de l'estuaire). Toutefois, le renoncement à ce projet place la métropole devant de nouvelles opportunités de développement beaucoup plus en phase avec l'ambition de l'écométropole.

Rebond résilient ?

Dans ce contexte où l'actualité sanitaire interroge le mode de croissance et la société qui va avec, les élections municipales ont réaffirmé les enjeux de l'écologie et de la transition énergétique. À Nantes, comme à Saint-Nazaire, les électeurs ont renouvelé leur confiance aux deux maires sortants en validant largement leurs bilans et leurs projets qui devront pour autant intégrer ces nouvelles attentes. Après un premier mandat qui aura conforté l'assise locale à la tête de leurs villes et de leurs intercommunalités respectives, la période apparaît plus favorable à l'engagement d'une nouvelle ambition métropolitaine activement initiée depuis Nantes et Saint-Nazaire. L'inscription de la métropole estuarienne dans des fortes transitions de développement est moins une option qu'une impérieuse nécessité au regard des défis environnementaux qui s'annoncent. En effet, la capacité de résilience s'appréhendera collectivement alors que le territoire estuarien apparaît particulièrement vulnérable aux effets attendus du changement climatique qui impacteront notamment les équilibres hydrologiques entre l'océan et les terres basses de l'estuaire.

La transition industrielle est d'ores et déjà engagée à plusieurs niveaux. Elle devra toutefois s'accroître pour confirmer la capacité des fleurons locaux à produire des paquebots et des avions à mode de propulsion sobre, voire décarboné. Parallèlement la transition énergétique vise la confirmation de l'éolien en mer ainsi que la mutation massive de la filière d'importation et de transformation des produits fossiles (près de 80 % de l'activité portuaire de Nantes Saint-Nazaire Port traite des flux pétroliers, gaziers ou charbonniers). Enfin, la capacité de résilience urbaine sera sollicitée pour faire face aux impacts du changement climatique sur les terres estuariennes

plus fréquemment inondées. Immanquablement, des coopérations territoriales solidaires seront à mettre en place à l'échelle métropolitaine alors que les territoires seront inégalement impactés par la montée des eaux.

Pour cette troisième décennie du siècle, une nouvelle page de l'histoire métropolitaine entre Nantes et Saint-Nazaire va s'écrire et l'initiative du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire est à mentionner dans ce sens. Il s'agit d'impulser un nouveau dialogue entre les acteurs locaux lors d'ateliers préparatoires à un programme d'actions 2021 - 2026 et de construire les conditions de gouvernance et de projet pour davantage incarner l'ancrage océanique de la métropole. —

Autour de l'estuaire. 18 h 00 : l'estuaire sauvage. Squelettes de bois sur la plage à marée basse aux environs de la pointe aux oiseaux.



Trois âges et des pistes pour demain

MICHEL FAVORY | SANDRINE VAUCELLE

Perçu négativement comme « immense et vide » par certains acteurs de la métropole bordelaise, souvent oublié dans les débats territoriaux ou, a contrario, soudain surinvesti comme solution aux divers problèmes posés par le développement métropolitain, l'estuaire demeure un angle mort dans de nombreux projets d'aménagement et, s'il entre dans de grands projets d'ensemble, reste impensé en tant que tel. Il est le plus souvent appréhendé par les acteurs dans ses dimensions environnementales comme un milieu à gérer, ou économiques comme un espace support d'activités, son approche reste donc sectorielle. Une approche territoriale nécessite d'aborder son évolution dans le temps long à travers l'étude de sa géo-historicité. Celle-ci invite à une lecture selon les trois « âges » décrits par Fernand Braudel : précapitaliste, capitaliste et néocapitaliste. Depuis les premiers établissements humains au bord de l'estuaire de la Gironde, dans ces basses terres qui bordent cet espace mi-fluvial mi-marin, trois phases en effet se succèdent, trois temps forts qui permettent in fine de dégager quelques pistes pour le futur de l'estuaire.

Premier âge : une conquête progressive

La première phase de conquête, depuis l'amont, s'étire sur plusieurs siècles et présente une domestication raisonnée des terres bordant l'estuaire. Grâce à leur maîtrise de la poldérisation, les Hollandais s'installent sous Henri IV autour de Bordeaux pour assainir le marais de Bruges, puis celui de Saint-Ciers-sur-Gironde. Ils contribuent ainsi à la colonisation progressive de l'estuaire vers l'aval aux XVII^e et XVIII^e siècles. Cet âge, qui peut être qualifié de préindustriel, se caractérise par une économie traditionnelle, faite de polyculture et d'élevage, à laquelle s'ajoute progressivement la viticulture.

C'est le temps de la navigation à voile et, pendant toute cette période, l'estuaire est parcouru dans les deux sens, longitudinal et transversal, sur de courtes distances, pour assurer les échanges entre

les deux rives et avec les îles, toutes complémentaires pour une économie locale. La navigation se fait sur de petits navires, des yoles ou des gabarres, petites embarcations à fond plat ou au faible tirant d'eau, à voile et à rames, qui pratiquent le cabotage ou font traverser des passagers, du bétail ou du fret. Ainsi des pierres extraites des carrières de calcaire du Blayais destinées à la construction des églises du Médoc, de Lacanau ou de Saumos, dont les parties les plus nobles sont en pierre blanche ; le reste étant construit en plus mauvaise pierre gréseuse, alios ou garluche, extraite sur place.

À ces échanges locaux s'ajoute un trafic sur de plus longues distances pour importer des céréales ou exporter du vin dont le négoce commence au Moyen Âge avec le *French claret* vendu aux Anglais. Avec le commerce en droiture et triangulaire, effectué sur des navires qui restent encore de taille moyenne, Bordeaux devient le premier port du Royaume au XVIII^e siècle et le premier entrepôt européen, grâce notamment aux denrées coloniales qui y sont débarquées pour être réexportées.

L'âge industriel : un estuaire sans hinterland

Vient ensuite l'âge industriel qui conduit au déclin du port. Le chemin de fer, qui arrive à Bordeaux en 1838, concurrence les activités de cabotage. Quant au trafic international, si l'estuaire de la Gironde est bien toujours la porte d'entrée vers Bordeaux, l'arrière-pays, peu industriel, ne parvient pas à dynamiser le port. L'estuaire présente de fortes contraintes quand les navires augmentent en taille : les chenaux s'ensavent et doivent être dragués régulièrement ; difficile, la navigation nécessite d'embarquer un pilote spécialisé pour permettre aux navires de plus de 50 mètres de rejoindre le port de la Lune. Ce site portuaire en fond d'estuaire et le surcroît de temps nécessaire pour le rejoindre deviennent un handicap croissant. Le déclin de Bordeaux est inéluctable, à l'image de villes hanséatiques, comme Brême sur la

Weser ou Hambourg sur l'Elbe, qui voient leur port dépérir et les activités se délocaliser vers l'aval ou vers d'autres ports plus importants.

Dès les années 1950, le port de Bordeaux entre dans un « marasme économique » pour reprendre une formule des géographes Serge Lerat et Jean Dumas. Ce dernier montre également comment, dans les années 1970, Bordeaux entre dans l'hinterland de Rotterdam quand, à la suite des Rothschild, le négoce du vin délaisse le port de Bordeaux : les grands crus sont chargés dans des camions pour Le Havre et Rotterdam d'où les bouteilles sont expédiées dans le monde. Bordeaux ne manque pourtant pas d'ambition pour son port. Sept terminaux sont aménagés sur l'estuaire, qui se spécialisent progressivement : quatre sur la Garonne (Bordeaux pour les croisières, Bassens pour le bois, Grattequina pour les granulats et Ambès, zone industrialo-portuaire), deux dans la partie intermédiaire (Blaye pour les céréales et Pauillac pour le pétrole), et l'avant-port du Verdon.

Les déboires du site du Verdon sont assez emblématiques des difficultés rencontrées par les projets dans l'estuaire à l'âge industriel. Après la guerre, c'est la crise du pétrole qui aboutit à la fermeture des trois raffineries implantées dans l'estuaire en quatre ans (Esso/Exxon Mobil en 1983, Shell, Elf avec l'avant-port en 1986-1987), mettant fin à son cycle pétrolier qui aura duré vingt ans. L'énergie nucléaire prend le relais avec la construction de la centrale de Braud-et-Saint-Louis inaugurée en 1981.

Ainsi, en dépit de constants aménagements industriels portuaires dans le temps long, de nombreux obstacles retardent des projets déjà tardifs par rapport à ceux d'autres ports ou à d'autres moyens de transport en expansion. Pour certains projets, cette inertie bordelaise conduit parfois à un retard de trente ans.

Il en va de même pour les projets d'infrastructures de transport. Si la construction du pont d'Aquitaine, inauguré en 1967, et celle du pont Chaban-Delmas, ouvert à la circulation en 2003 sont saluées pour leur prouesse technique, compte tenu de la largeur de la Garonne, deux autres grands projets restent voués à l'échec : le projet (fantasmé) d'un franchissement de plus de 10 kilomètres entre Royan et Le Verdon, resté longtemps inscrit dans les documents de planification, ou le projet fortement contesté de Grand Contournement autoroutier entre le Bourgeais et Arsac (qui a fait l'objet d'un débat public en 2003-2004, projet abandonné en 2008, mais qui revient régulièrement dans l'actualité). Les contestations augmentent car, au fil du temps, le regard change sur les projets d'aménagement et sur l'environnement.

L'âge du regard sensible

Le temps des aménagements lourds s'achève. L'abandon en 2008 et 2009 des projets de Grand Contournement et de terminal méthanier au Verdon en témoigne. De même que les contestations actuelles du projet de parc éolien du marais de Saint-Ciers-sur-Gironde au nom du risque qu'il fait peser sur la faune sauvage. Alors que le souci écologique se généralise dans la société et que montent en puissance les logiques de protection et de gestion environnementale, c'est un autre regard, beaucoup plus sensible, qui est porté aujourd'hui sur l'estuaire, un regard soucieux de la préservation de sa biodiversité.

Le suivi de l'écosystème fluvio-estuarien montre que la qualité de ce milieu fragile s'est dégradée. Depuis 50 ans, les eaux de l'estuaire sont surveillées en raison des rejets d'eau chaude de la centrale nucléaire. Depuis 15 ans, la qualité de l'eau est évaluée en continu sur les sept stations de mesure du réseau MAGEST (température, salinité, matières en suspension, oxygène dissous). Les polluants sont mesurés, notamment dans le bouchon vaseux qui se déplace dans l'estuaire au droit de Bordeaux.

Les zones humides affectées par des décennies d'aménagements sont désormais considérées comme un milieu relique pour l'accueil des oiseaux sauvages sur un axe migratoire majeur. Sous l'impulsion européenne des directives Oiseaux et Habitat, la réglementation française évolue, incitant à mettre en œuvre différents outils d'inventaire, de mesure et de gestion des zones humides ou de renaturation (ZNIEFF, ZPS, ZICO, Natura 2000). La loi sur l'eau de 1992 a institué les schémas d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) pour une gestion intégrée et concertée entre les différents acteurs locaux. Le SAGE « Estuaire de la Gironde et milieux associés » est signé en 2013.

L'estuaire connaît, au XXI^e siècle, un regain d'intérêt pour ses espaces naturels et leur authenticité.

Naguère déprécié pour ses eaux vaseuses et bourbeuses, il est aujourd'hui vanté pour ses couleurs et ses lumières. Les carrelets dédiés à une pêche traditionnelle sont désormais proposés à la location pour des soirées privées très recherchées dans un cadre insolite et naturel. On revisite sur la rive droite, les ports de Vitrezay ou de Calonges où le parc Terres d'Oiseaux longe la centrale du Blayais ; sur la rive gauche, les guinguettes en bord d'estuaire, où se dégustent les « nouveaux » produits d'un « terroir local » comme les gambas de l'estuaire ou les huîtres affinées dans d'anciens marais salants. Des

expériences insulaires sont proposées pour passer quelques heures ou une journée sur l'île de Patiras dont « le Refuge » peut être privatisé. L'œnotourisme organise des mises en spectacle ; des croisières sont proposées pour découvrir les châteaux du Médoc depuis l'estuaire et les aménagements se font plus légers (de simples pontons en bois pour l'embarquement des passagers) ; la vague du mascaret attire de plus en plus de surfeurs et la demande de résidences secondaires dans les communes bordant l'estuaire s'accroît avec des critères de choix qui minimisent le risque d'inondation pour valoriser les éléments paysagers¹. Ces nouveaux attraits caractéristiques de ce troisième âge du regard sensible semblent en voie de consolidation.

Vers un quatrième âge ?

Les réflexions prospectives revisitent parfois des idées ou des projets expérimentés dans le passé. Une première piste serait ainsi de redonner pleinement sa valeur à l'échelle locale puisque « vivre l'estuaire » se pratique à l'échelle de micro-territoires. S'agissant des questions agricoles et alimentaires, par exemple, de plus en plus abordées au niveau

local (promotion des circuits courts, recherche de productions de qualité, respectueuses de l'environnement), les espaces estuariens, parce qu'ils sont traversés de longue date par des pratiques de solidarités, disposent d'atouts qui leur permettraient de contribuer au développement de nouvelles formes agroalimentaires.

Concernant l'énergie, la centrale nucléaire de Braud-et-Saint-Louis, raccordée au réseau électrique à partir de 1981, sera fermée progressivement à partir de 2035. Cette fermeture, programmée par la loi de programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) de 2019, conduit à considérer les nouveaux relais d'une production diversifiée dans un mix énergétique. Les projets de parcs éoliens envisagés, suscitant le rejet de nombreux riverains, chasseurs et pêcheurs, sont revus à la baisse et risquent de grands retards dans leur mise en œuvre, voire l'échec. Le fleuve, dont le flux et le reflux représentent une puissance tranquille, est une piste à suivre : une première expérimentation d'hydrolienne sous le Pont de pierre à Bordeaux permet d'explorer une filière de production électrique à partir de l'énergie marémotrice de l'estuaire.

1 | CaMBo #17 « Prix de l'immobilier et risque inondation », p.67-69.

Autour de l'estuaire. 18 h 30 : l'immense estuaire. Digue de protection et carrelets au pied du phare Richard.



Concernant les mobilités quotidiennes, autre enjeu majeur aujourd'hui et demain, l'estuaire de la Gironde a bien une fonction de porte mais attend encore sa fonction de pont. Les bacs de Royan-Le Verdon et Lamarque-Blaye ont une clientèle fidèle, conduisant certains analystes à considérer que le fleuve est sous-utilisé. Considéré, dans un département métropolisé, comme un espace difficile à traverser, l'estuaire ne figure pas dans le projet de RER métropolitain en étoile. Pourtant, il nourrit régulièrement de grands espoirs et des projets (notamment de navettes entre les principales villes de l'estuaire), mais reste bien souvent absent des grands débats, comme lors du Grenelle des Mobilités en 2012.

Une autre piste pourrait permettre une vision estuarienne plus intégrée. Le fait qu'il ait été longtemps en position de frontière, en limite des régions Aquitaine et Poitou-Charentes, a fortement marqué les représentations et les mentalités.

En cours, la dynamique de création de parcs (2015 : parc naturel marin de l'estuaire et des pertuis charentais ; 2019 : parc naturel régional du Médoc) pourrait être poursuivie. À une échelle régionale, en effet, l'estuaire est désormais au cœur centre-ouest de la région Nouvelle-Aquitaine, ce qui invite à le

considérer sous un nouveau jour. Progressivement, les acteurs institutionnels pourraient l'envisager comme l'arête centrale d'un plus grand parc naturel régional susceptible d'englober les deux rives. À une échelle large, le regard pourrait être délibérément centré sur l'estuaire car, en matière d'aménagement, celui-ci reste un impensé. —

POUR ALLER PLUS LOIN

- A.-M. Cocula, É. Audinet, *L'estuaire de la Gironde, une histoire au long cours*, éditions Confluences, juin 2018.
- D. Coquillas, M. Le Collen, *Gironde estuaire, fleuve de vie*, A éditions, janvier 2005.
- C. Detcherry, *Le sentiment de l'estuaire*, éditions Le Festin, collection les paysages, Nouvelle édition octobre 2019.
- C. Detcherry, *Visages de l'estuaire*, éditions Le Festin, mars 2020.
- B. Sautour, J. Baron, *L'estuaire de la Gironde : un écosystème altéré ? Entre dynamique naturelle et pressions anthropiques*, Presses Universitaires de Bordeaux, novembre 2020.
- P. Siré, *Le fleuve impassible*, éditions Le Festin, collection les paysages, octobre 2016.
- SMIDDEST, *Stratégie estuaire 2014-2020*, <http://www.smiddest.fr/media/2212.pdf>, mai 2014.

Autour de l'estuaire. à 19 h 00 : la traversée de l'estuaire. Embarquement à Port Lamarque pour Blaye.



Aux cartes, citoyens !

LIONEL BRETIN

L'année 2020 entame une série d'échéances électorales qui s'étendront jusqu'en 2022 avec les élections départementales, régionales, présidentielles et législatives. Ces jalons de la République française ne manqueront pas de faire l'objet de commentaires des experts les plus avertis qui mobiliseront notamment l'outil cartographique pour décrypter les tenants et aboutissants de notre démocratie.

Dis-moi où tu vis, je te dirai pour qui tu votes

C'est, en premier lieu, la question « qui vote quoi ? » qui génère le plus de débats. Les analystes, et pas que des géographes, s'adonnent ici à une lecture de la géographie électorale, c'est-à-dire de l'analyse spatiale du corps électoral et des raisons du vote. Celui-ci étant un acte individuel et anonyme, son étude doit donc s'interroger sur les facteurs personnels expliquant le vote de chaque citoyen. La méthode la plus évidente pour l'identifier serait de demander aux intéressés pour qui ils ont voté et pourquoi. Ces méthodes qualitatives par sondages s'avèrent cependant coûteuses et elles se limitent souvent à des enquêtes d'opinion uniquement nationales.

Une autre méthode, moins onéreuse, plus rapide, à la portée de tous et largement utilisée, est d'expliquer les

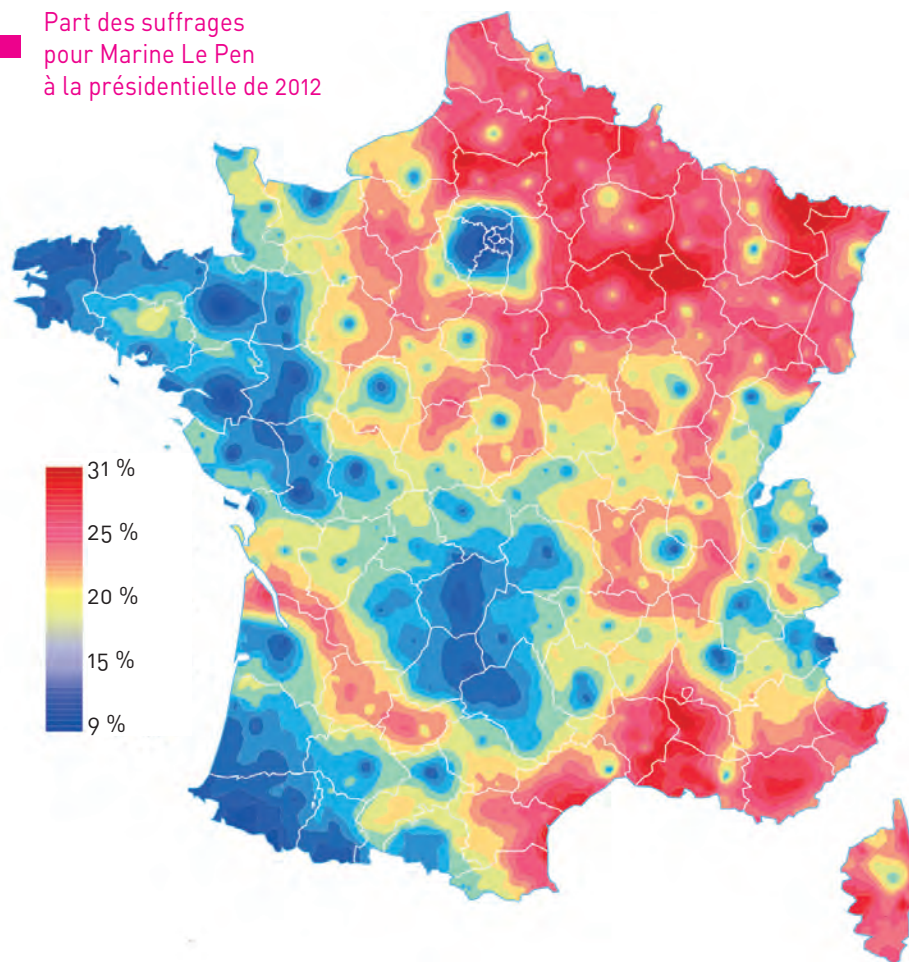
résultats d'un vote principalement en fonction des caractéristiques sociodémographiques des populations (et non des votants). Sans remettre en cause l'impact des conditions de vie d'un individu sur son vote, il apparaît réducteur d'expliquer ce dernier uniquement par ces facteurs-là. Les trajectoires individuelles, les systèmes de valeurs et de représentation propres à chacun ont certainement un rôle important dans l'acte de voter. Mais ces éléments s'avèrent plus complexes à analyser. Un tel raccourci s'apparente à ce que l'on nomme une « erreur écologique ». Elle revient à attribuer aux individus les particularités d'un groupe plus large auquel ils appartiennent. En géographie, cela revient à associer deux phénomènes qui se superposent dans l'espace, c'est-à-dire à expliquer l'un par l'autre du fait de leur concordance géographique. Le Rassemblement National engrange plus de voix dans le nord de la France. Le nord de la France compte une part plus importante d'ouvriers dans sa population qu'ailleurs... donc les ouvriers votent Rassemblement National ! Le raccourci peut paraître facile mais nombre de commentateurs ne s'en privent pas, enfermant les choix citoyens dans un certain déterminisme géographique.

« S'il te plaît... dessine-moi une élection »

Le risque d'erreur écologique fait partie des aléas quotidiens des observateurs des territoires et vaut aussi pour tout autre type de comportement : économique, culturel, familial, de mobilité... La cartographie est donc un outil nécessitant une certaine maîtrise. Car c'est souvent la corrélation spatiale seule qui est mise en avant. D'autant qu'elle se donne la force de l'évidence : il suffit de « regarder » deux cartes qui se ressemblent, sans avoir besoin d'un bagage géographique ou cartographique pour la voir. L'exercice est délicat et nécessite une lecture critique des cartes proposées, et des conclusions que l'analyste en fait.

Cette éducation à la lecture des cartes apparaît donc nécessaire. La question se pose en effet des qualités et de la rigueur méthodologique mêmes de ces cartes. Elles ne sont pas un média qui contient une vérité unique s'imposant à tous. C'est le résultat des choix de son auteur, qu'ils soient ou non conscients, maîtrisés ou pas. Une carte peut être plus juste en respectant quelques règles que les cartographes connaissent... ou sont censés connaître. Dès 1967, Jacques Bertin avait proposé des règles de sémiologie graphique pour la cartographie. Elles invitent à penser l'impact de tel ou tel

Part des suffrages pour Marine Le Pen à la présidentielle de 2012

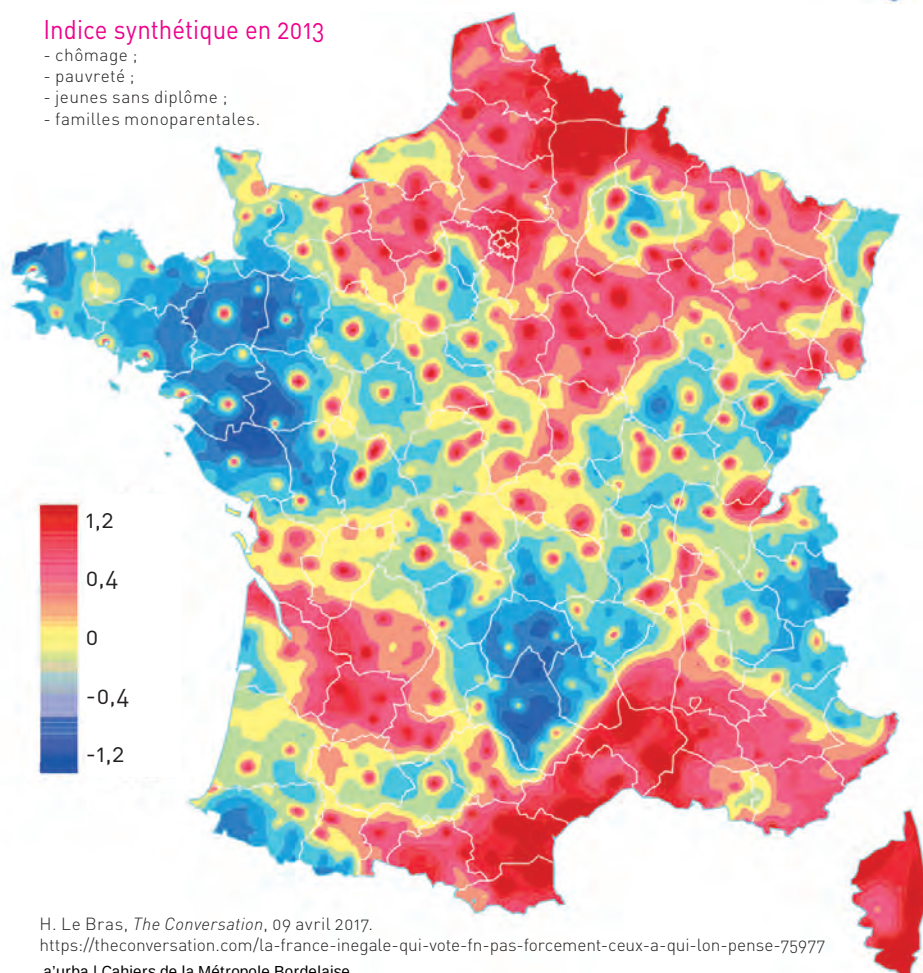


choix graphique sur la compréhension d'une carte : les couleurs, les classes de données chiffrées, les échelles représentées, l'échelle, le type de représentation en fonction des territoires et des indicateurs... Ces préconisations peuvent être malmenées dans les médias lorsqu'ils rendent compte des élections. Actuellement, la facilité d'accès aux données et aux outils informatiques permet à chacun de faire ses propres cartes sur les élections. Mais on ne s'improvise pas cartographe ou géographe un dimanche à 20 h 00 sur les plateaux de télévision ! Gare aux manipulations ! La carte reste un outil de médiation puissant qui peut facilement devenir un objet de propagande...

Les échelles de construction et de lecture d'une carte peuvent apporter des interprétations très diverses. Les cartes départementales, par exemple, peuvent lisser bien des informations, plus variées et précises à une échelle communale. Sur les cartes ci-contre, la donnée est cartographiée à l'échelle de chaque commune française et lissée ensuite pour amoindrir les particularités locales et donner à voir des dynamiques plus globales.

Indice synthétique en 2013

- chômage ;
- pauvreté ;
- jeunes sans diplôme ;
- familles monoparentales.

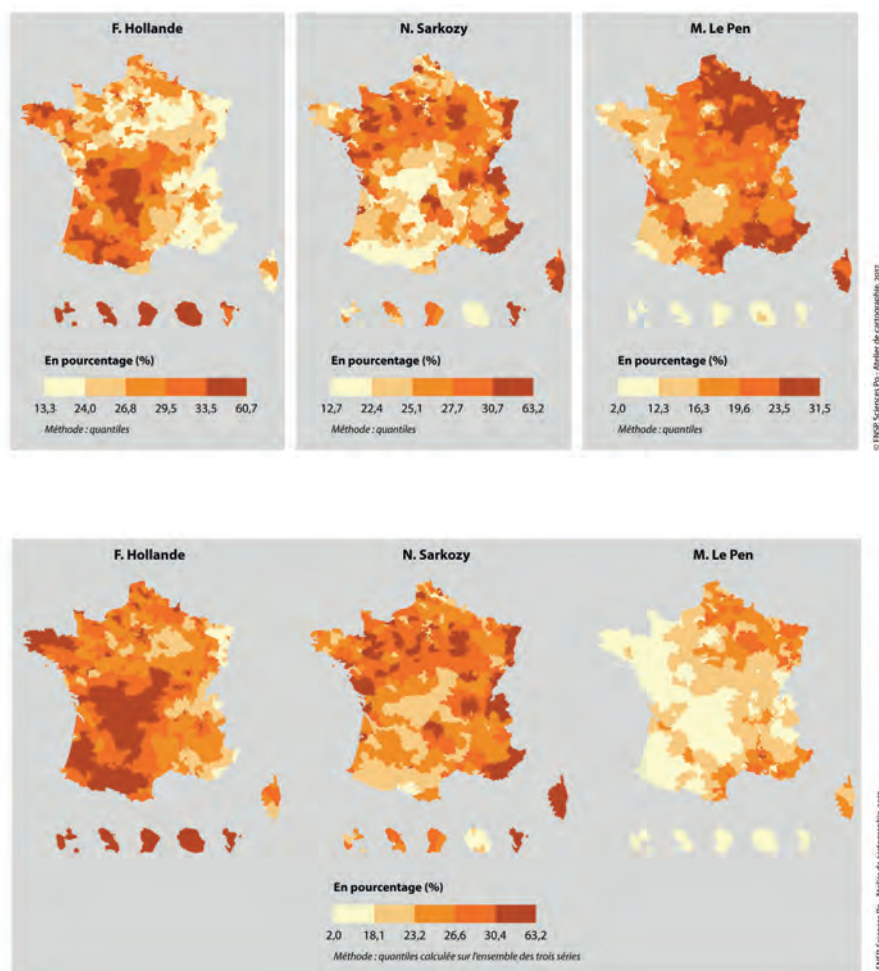


Les grandes masses de couleur visibles montrent des dynamiques régionales qui semblent concordantes entre les deux cartes : un vote Rassemblement National élevé là où l'indice des difficultés sociales est aussi le plus fort. Mais le diable se cache dans les détails. Si l'on observe plus attentivement chacune des cartes individuellement, on remarque des différences de valeur entre les agglomérations les plus peuplées, des « points » de couleurs différentes, et leurs périphéries. C'est le cas notamment de Strasbourg, Nancy, Besançon, Dijon ou Lyon. Les facteurs de fragilité, qui figurent en rouge sur la carte du bas, y sont plus nombreux, mais le vote RN y est aussi souvent plus faible, ce que révèlent les points bleus sur la carte du haut. La concordance spatiale entre facteurs socioéconomiques et vote se joue ici à l'échelle d'une géographie plus localisée entre les centres urbains et des zones périphériques plus éloignées. Mais ce déterminisme spatial, même à fine échelle, reste cependant à démontrer.

Élections : que cartographier ?

Les « objets » à représenter ne manquent pas. En amont du scrutin, on peut d'abord s'intéresser aux candidats, notamment au regard de leur couleur politique (définie par décret). Avant même la fin du vote, on s'intéresse à la participation : y a-t-il beaucoup d'inscrits sur les listes électorales au regard de la population en droit de voter ? Quel est le niveau de l'abstention ? Et dès les chiffres officiels rendus, on décortique les résultats en observant qui sont les heureux élus ou qui arrive en tête. On peut aussi être exhaustif en donnant les détails pour chaque candidat, et selon les modes de scrutin on peut distinguer premier et second tour. Quelque temps plus tard, il est possible d'avoir une lecture cartographique des élus en place en les qualifiant selon leur nuance politique, leur profession, leur âge, leur sexe. Enfin, on peut aussi se pencher sur les électeurs inscrits selon leur sexe et leur âge. —

Résultats des trois premiers candidats au premier tour de l'élection présidentielle de 2012.
Source : CDSP de Sciences Po, www.data.gouv.fr



Sciences Po, Atelier de cartographie.

<https://www.sciencespo.fr/cartographie/retour-resultats-de-2012-attendant-premier-tour-23/>

Les deux planches cartographiques ci-dessus sont toutes les deux justes mais ne devraient pas se lire de la même façon. Seule la seconde permet une réelle comparaison des résultats des trois candidats entre eux puisque le choix des classes de données représentées est le même pour l'ensemble des cartes. Sur la première planche, chacune des cartes utilise ses propres limites de classes de valeurs (ce que l'on appelle la discrétisation). Celles-ci sont très différentes, avec des écarts de valeurs élevés d'un candidat à l'autre : de 12,7 à 63,2 % pour Nicolas Sarkozy et de 2 à 31,5 % pour Marine Le Pen. Elles ne devraient donc être lues qu'individuellement pour savoir où se localisent les votes pour chaque candidat et non pas ensemble pour comparer les votes de chacun des candidats sur un espace donné.

Des médias sociaux au service des villes*

JEAN-CHRISTOPHE CHADANSON

Au-delà de leur site internet, la plupart des villes disposent aujourd'hui d'applications en ligne telles que Facebook, Twitter, LinkedIn, YouTube et/ou Instagram, qu'elles utilisent massivement pour communiquer et développer des interactions avec leurs usagers. Le recours à ces médias tient beaucoup à leur attractivité auprès des publics : en 2020, 39 millions de Français utilisent activement les réseaux sociaux auxquels ils consacrent chaque jour 1 h 40 en moyenne¹ (ils sont 58 millions à utiliser Internet, soit une utilisation moyenne de 5 h par jour).

À quoi servent ces outils numériques ?

La manière dont les grandes villes mobilisent les médias sociaux est étonnante de diversité et s'avère parfois déroutante. Mesures de précaution et campagnes de distribution de masques en période de Covid-19, concours de jardins fleuris, actualités sur la circulation, invitation à poster des photos de la commune, à participer à des événements festifs, possibilité de signaler un dysfonctionnement auquel les services répondront, possibilité également de géolocaliser une information via son smartphone ou de commenter en direct – le plus souvent sur Twitter – les conseils municipaux diffusés sur le site de la municipalité... Tout est possible désormais en

termes de communication publique sur les réseaux. Reste que la plupart des communes privilégient ces outils pour communiquer sur leur identité, leur patrimoine, leurs singularités et développer ainsi le sentiment d'appartenance à leur territoire. Les témoignages photographiques des habitants et des visiteurs participent d'ailleurs de cette communication mais présentent cependant un revers : la prolifération des *selfies* qui a tendance à muséifier la ville, celle-ci étant essentiellement utilisée en arrière-plan, comme un simple faire-valoir.

Quel niveau d'intensité promouvoir dans les relations sociales ?

Au regard de la prédominance du local dans la constitution des liens entre individus, les villes ont tout intérêt à construire un espace public numérique à l'échelle de leur territoire. Les études sur le développement et la nature des réseaux relationnels humains montrent en effet que « chaque fois que l'on s'éloigne de 100 kilomètres, le taux de relation avec les personnes décroît de 90 %² ». L'analyse des médias sociaux révèle aussi qu'ils contribuent à intensifier et à augmenter les possibilités de choix de relations sociales, à privilégier en définitive, par le biais des affinités, des relations avec ceux qui nous ressemblent.

Le défi des villes est donc double : animer un espace local au sein duquel puissent se nouer des relations personnelles tout en veillant à ne pas favoriser ce vers quoi les outils numériques généralement nous guident : l'évitement d'un autre un peu trop différent de nous.

Vers un espace public numérique ?

Une des difficultés à laquelle sont confrontées les villes est de mobiliser les outils les plus adaptés. Les réseaux sociaux comme Facebook et Twitter présentent un intérêt, celui de favoriser une grande diversité de liens sociaux qui vont du faible engagement (la validation d'un intérêt par un « like ») à un partage de contenu textuel, photo ou vidéo (« retweet » ou « partage »), en passant par la formulation d'avis et la constitution d'espaces de débat. C'est la liberté de ton qui prédomine chez les utilisateurs. Mais bien souvent, les villes maîtrisent insuffisamment les fonctionnalités qui leur permettraient d'organiser un débat soutenu, réfléchi, argumenté, respectueux de chacun. Toutes ne disposent pas des moyens techniques et humains ainsi que des savoir-faire nécessaires pour entretenir les conservations, vérifier certaines des informations postées, modérer les commentaires, intervenir à bon escient sur le ton approprié.

Il n'est donc pas étonnant que ce soit vers d'autres outils numériques, à savoir les sites internet, que se tournent les collectivités locales pour

* | Remerciements à Marc Cervennansky, responsable de la communication numérique à Bordeaux Métropole.

1 | <https://www.blogdumoderateur.com/internet-reseaux-sociaux-france-2020/>

2 | O. Godechot, 2000, « Plus d'amis, plus proches ? Essai de comparaison de deux enquêtes peu comparables », Document INSEE, n° 0004, 2000, cité p 201 par Michel Grossetti, 2014, « Que font les réseaux sociaux aux réseaux sociaux ? », La découverte – « Réseaux », 2014/2 n° 184-185

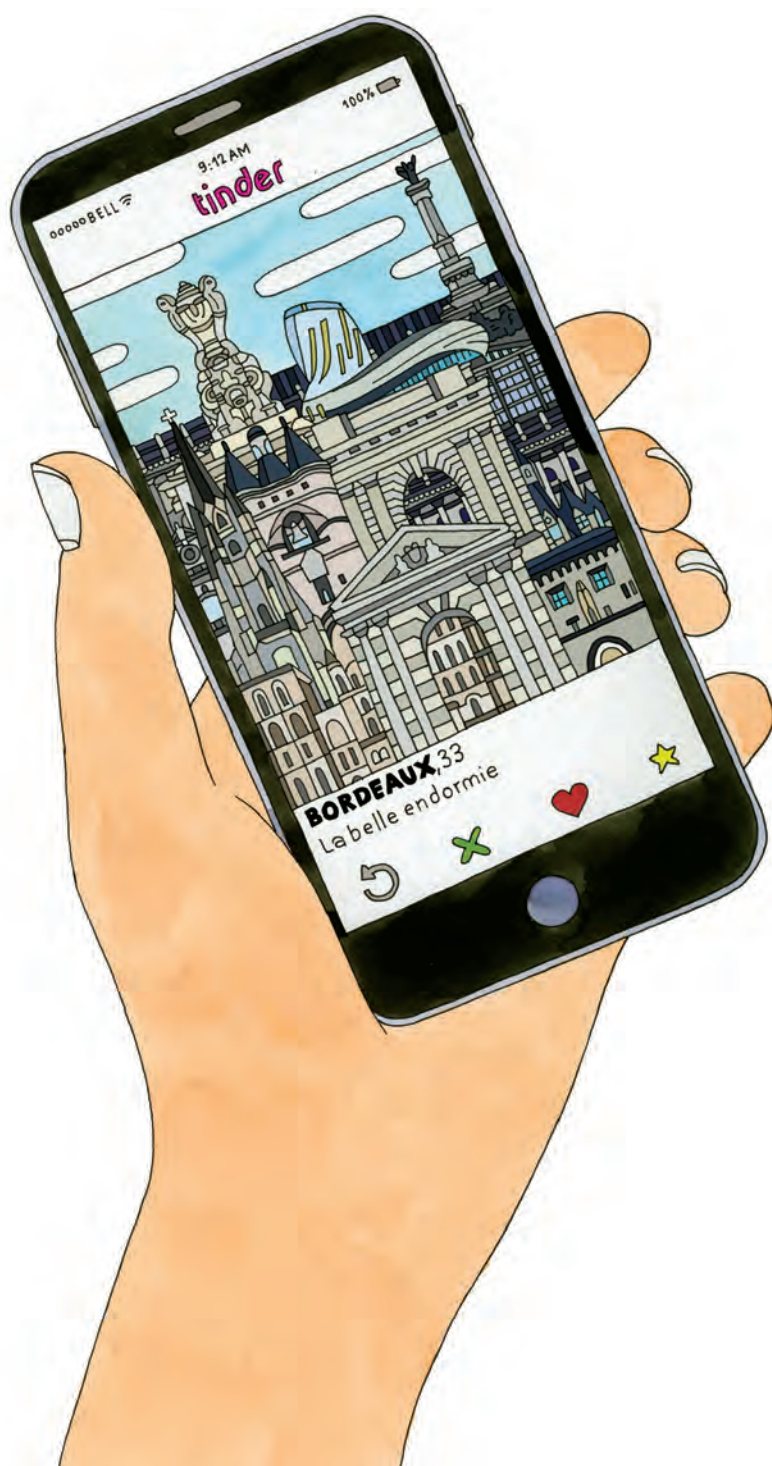
organiser des espaces de débat. Ainsi des pages dédiées aux budgets participatifs proposées aujourd'hui par plusieurs grandes villes ou de la page « la participation » sur le site internet de Bordeaux Métropole. Dans ce cas de figure, les collectivités locales construisent un espace public numérique, autrement dit une communauté numérique, qui se superpose à un espace public réel, soit une communauté physique et politique.

Par ailleurs, certaines villes proposent sur leur site internet des foires aux questions qui apportent des réponses concrètes à des questions types (posées par exemple lors du déconfinement lié à la Covid-19). Elles peuvent également organiser des espaces de concertation avec des questionnaires en ligne sur des sujets ou des projets majeurs, par exemple un projet de réaménagement des boulevards de Bordeaux (bordeaux-metropole.fr).

Choisir les bons outils

De manière générale, si ces outils méritent d'être mobilisés, ils doivent l'être en tenant compte de leurs qualités et de leurs limites mais également en appui d'une stratégie de communication bien identifiée. Pour déployer sa communication territoriale et/ou organiser des interactions sociales à contenu plus récréatif ou relevant du quotidien (faire remonter des informations sur un problème précis dans une rue), une ville utilisera plus volontiers les réseaux sociaux. En revanche, et s'agissant de la création par une métropole ou une communauté d'agglomération d'espaces de débat public dématérialisés, le site internet sera privilégié. Ceci parce que ces débats s'adressent essentiellement à des habitants et des personnes concernées directement par la question soulevée (voter pour un budget participatif suppose par exemple de résider dans la ville appelant au vote). Et parce que la dimension intercommunale freine la relation directe entre un élu et ses administrés, et pousse à privilégier des contenus « sérieux », débattus, expertisés.

Les médias sociaux et Internet sont des outils performants dont les villes ne peuvent plus se passer au risque d'être une fin en soi. Ils méritent de devenir des moyens au service à la fois d'une stratégie de communication et d'une stratégie bien distincte d'animation démocratique numérique. Car si les outils de communication paraissent aisés à mettre en œuvre, il semble nécessaire de réfléchir plus avant sur la capacité de se doter de vrais instruments dématérialisés de renouveau démocratique. —



5 251 ou 5 778

hectares ?

LESLIE ACENSIO | THOMAS BOHLAY

Il s'agit de deux mesures de la surface nouvellement artificialisée en Gironde entre 2009 et 2015.

L'artificialisation des sols est un processus par lequel des espaces naturels, agricoles ou forestiers sont convertis en espaces artificiels du fait de la construction d'un bâtiment, d'une infrastructure, etc. La première difficulté associée à cette notion est technique : comment la quantifier ?

Mesurer l'artificialisation des sols est un exercice qui s'est renforcé ces dernières années, depuis la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) de 2000 jusqu'au plan biodiversité de 2018 et la démarche zéro artificialisation nette (ZAN). Les deux chiffres ci-dessus, 5 251 et 5 778, renvoient à des méthodes différentes :

- Le premier, 5 251, provient de l'observatoire national de l'artificialisation, porté par le ministère de la Transition écologique et solidaire. Parce que celui-ci s'appuie sur des informations cadastrales et fiscales déclarées à la parcelle, il ne couvre pas certains types d'espaces (voies publiques, terrains militaires...), mais offre l'avantage d'être actualisé chaque année et de couvrir l'intégralité du territoire national, permettant des comparaisons à plusieurs échelles.
- Le second, 5 778, découle de l'observatoire des espaces naturels, agricoles, forestiers et urbains de Nouvelle-Aquitaine. Celui-ci mobi-

lise des photos aériennes et une démarche de photo-interprétation. Il couvre donc l'intégralité de la superficie de la région, y compris les espaces non cadastrés, et est mis à jour tous les cinq ans.

On observe un écart de plus de 500 hectares entre les deux mesures, s'expliquant par les différences méthodologiques. Les lois qui encadrent les documents d'urbanisme et de planification inscrivent l'obligation pour ces derniers de mesurer l'artificialisation de leur territoire sur les dix dernières années... sans toutefois imposer de méthode universelle. La question se pose donc pour les territoires de mobiliser l'outil le plus adapté à leurs moyens et enjeux locaux.

L'autre limite de la notion d'artificialisation réside justement dans la difficulté à en donner une définition à la fois précise et convenant à l'ensemble des enjeux politiques avec lesquels elle est souvent associée : maintenir voire renforcer la biodiversité, limiter l'imperméabilisation des sols, contenir l'étalement urbain, protéger les terres arables...

À l'origine, la démarche ZAN, par exemple, a pour objectif prioritaire la protection de la biodiversité. Or, si l'on considère le risque de perte des potentialités écologiques d'un milieu, certaines formes d'agriculture peuvent s'avérer tout aussi dommageables que l'urbanisation. Plus encore : les jardins

de maisons pavillonnaires n'offrent-ils pas davantage de continuité écologique qu'une parcelle de monoculture intensive ? Autre exemple : si l'on souhaite limiter l'artificialisation des sols afin de maintenir leur perméabilité, doit-on mettre au même niveau l'emprise d'une route et les espaces verts destinés aux loisirs ou au tourisme (parcs urbains, golfs, camping) ?

L'urgence et la transversalité des enjeux écologiques ont ces dernières années propulsé l'artificialisation au rang d'indicateur phare de multiples politiques publiques. S'il est intéressant de rester attentif à son évolution, il serait imprudent de se contenter de suivre un indicateur unique et seulement quantitatif, qui ne reflète aujourd'hui qu'imparfaitement chacune des véritables finalités publiques qui lui sont attachées. Concevoir la limitation de l'artificialisation des sols comme un couteau suisse expose à des déconvenues futures. La diversité et l'importance des enjeux concernés exigent de concevoir et de partager rapidement autant d'outils de mesure et d'instruments de politique publique – fussent-ils un peu plus complexes – qu'il s'avère nécessaire pour atteindre véritablement des objectifs politiques précis. —

Du NIMBY au BIMBY

STELLA MANNING

L'action publique se bat, depuis quelques décennies, contre un syndrome récurrent, qui retarde et complexifie les projets, quand il ne les fait pas simplement échouer : le syndrome NIMBY.

Derrière ce mot d'apparence gaie et bondissante se cache l'acronyme *Not In My Back Yard*, littéralement « pas dans mon arrière-cour » mais généralement traduit en français par « pas dans mon jardin ».

Selon les sources, il serait apparu dans les années 1960, 1970 ou 1980 aux États-Unis, mais se popularise durant la décennie 80. Il qualifie l'opposition de riverains à la réalisation de projets et porte généralement une connotation péjorative de la part des décideurs publics, de manière à décrédibiliser les opposants en les renvoyant à la petitesse de leurs intérêts individuels.

En effet, un « Nimbiste » n'est pas opposé à la légitimité du projet, mais à sa localisation, susceptible de modifier son environnement par des changements ou désordres, prétendus ou réels, d'ordre environnemental, social ou encore esthétique. En cela, on peut dire que les opposants au nucléaire ou les ZADistes de Notre-Dame-des-Landes ne sont pas atteints de ce syndrome NIMBY, puisqu'ils sont fondamentalement opposés au projet, où que celui-ci puisse être développé. Ils relèvent plutôt d'un des multiples avatars du NIMBY, le syndrome BANANA,

*Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anything*¹, ou encore le syndrome NIABY, *Not In Anyone Back Yard*².

Le NIMBY se niche partout, de l'échec du projet de salle de shoot à Bordeaux en 2018 à l'avis défavorable des communes limitrophes au projet de crématorium de Sainte-Eulalie, appuyant les riverains qui s'émeuvent du trafic que l'équipement pourrait engendrer et de la dépréciation présumée de leur patrimoine. Cette tendance à la contestation des projets pointe l'importance du dialogue et de la transparence dans un contexte de parole citoyenne parfois envahissante, qui va souvent jusqu'à remettre en cause la légitimité de l'action publique locale.

Deux architectes français ont pris le concept au pied de la lettre en le renversant : et si nos jardins étaient le gisement des logements de demain ? C'est ainsi que naît le projet BIMBY : *Build In My Back Yard*, où, « au contraire [du NIMBY], l'intérêt d'un ménage à valoriser ou exploiter les possibilités constructives de sa parcelle va dans le sens de l'intérêt général à produire une nouvelle offre de logements sans consommer de terres naturelles ou agricoles³ ».

Plutôt que de critiquer le modèle de la maison individuelle, les deux architectes s'appuient sur les tissus pavillonnaires et les propriétaires pour développer une offre organisée, adaptée et abordable. En effet, de nombreux propriétaires de maisons individuelles vivent dans un logement désormais trop grand mais dont le terrain peut permettre un habitat adapté à leur vieillissement ou à un nouveau projet de vie. En vendant une partie de leur foncier, ils peuvent financer un nouveau projet sur la partie restante. L'idée est de les accompagner dans cette démarche, l'urbaniste étant garant d'une cohérence d'ensemble en évitant une division parcellaire anarchique, qui est une crainte des élus et techniciens.

Le projet BIMBY est une marque collective en open source à laquelle chacun peut participer, à l'instar de la commune de Cénac, en couronne de l'agglomération bordelaise, qui vient de lancer un projet BIMBY sur son tissu pavillonnaire avec Villes Vivantes, bureau d'études de David Miet, l'un des initiateurs de la démarche. —

1 | Ne construisez rien nulle part près de quoi que ce soit.

2 | Pas dans l'arrière-cour de quiconque.

3 | B. Le Foll, D. Miet, « Construire dans mon jardin et résoudre la crise du logement. Cinq idées-clés pour comprendre la filière BIMBY », *Métropolitiques*, 18 mars 2013. <https://www.metropolitiques.eu/Construire-dans-mon-jardin-et.html>

« À bicyclette... »

Ou le vélo saisi par le droit (et le politique) ?

MICHAËL DAVID

Et si l'un des rares bienfaits de la crise sanitaire actuelle était d'avoir exhumé ce titre emprunté à un célèbre chansonnier ? Longtemps délaissé et isolé, le vélo est aujourd'hui plébiscité et convoité, promu au rang d'objet juridique innovant. Que le double sens cyclable dans les zones 30, dont l'obligation remonte à 2008, semble déjà loin !

Il est vrai que le retard est immense comparé à d'autres pays européens¹. Et le constat est sévère : l'aménagement de la plupart des villes françaises est jugé très défavorable à la pratique du vélo. Ces problématiques d'aménagements concernent tant la circulation que le stationnement, avec trop peu de parkings à vélo dans l'espace public, en particulier aux alentours de grands pôles multimodaux.

Et pourtant, le potentiel est là : la moitié des déplacements des Français fait moins de 5 km.

Dès lors, comment s'étonner que, dans la période récente, le vélo se soit imposé autant par le droit (nouvelles obligations) que par la pratique (nouveaux usages) avec une inscription sur l'agenda politique local² et la construction d'un référentiel ? La Covid-19 n'aura été qu'un accélérateur des usages.

Cette reconnaissance du vélo emprunte trois directions. Une reconnaissance par la loi, d'abord. L'objectif du législateur est clair, à savoir tripler le nombre des déplacements à vélo d'ici 2024.

1 | Estimée autour de 3 et 4 % en France, la part du vélo frôle les 25 % aux Pays-Bas.

2 | J.-G. Padioleau, *L'État au concret*, PUF, 1982, p. 25s.

D'où un arsenal de mesures prévues par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (LOM) qui consacre un titre IV aux mobilités actives dont le vélo.

Outre la sensibilisation à l'usage du vélo dès le plus jeune âge, on songe notamment à l'obligation faite aux plans de mobilité de contenir un volet sur les déplacements à vélo (et la marche à pied) ou d'équipement de stationnements sécurisés des vélos dans les pôles d'échanges multimodaux et les gares ; l'aménagement des emplacements de stationnement sur la chaussée en faveur des cycles ainsi que le toilettage du régime des aménagements et itinéraires cyclables.

Une consécration par le juge, ensuite. Le Conseil d'État, dans une ordonnance du 30 avril 2020 (req. n° 440179), reconnaît la liberté fondamentale à vélo (en période d'urgence sanitaire) permettant à la bicyclette, en tant que moyen de locomotion autorisé, d'entrer par les grandes portes de la liberté d'aller et venir et du respect de la vie personnelle. Et le juge de s'appuyer sur le relevé de décisions de la cellule interministérielle de crise près le Premier ministre qui précise notamment que seuls sont contrôlés les motifs des déplacements et non les moyens utilisés pour ce faire, qui restent libres. Les verbalisations pour déplacements à vélo sont donc injustifiées.

Une légitimité par la pratique, enfin. Contraint de s'adapter au nouveau comportement des Français, le gouvernement a élaboré un plan vélo doté de près de 60 millions d'euros : coup de

pouce réparation vélo, forfait mobilités durables, appui aux aménagements cyclables temporaires sur plus de 500 km, adoption de plans vélo régionaux en lien avec les associations, les villes et les intercommunalités³.

Alors, que penser de cet engouement soudain pour le vélo ? Simple effet de mode ou véritable volonté politique ?

Comme souvent, toute politique publique, jeune et en recherche de légitimité doit surmonter nombre d'écueils et se confronter au dur principe de réalité. À l'analyse, certaines échéances fixées par la LOM sont très lointaines et ne préjugent en rien des réalisations futures souvent suspendues à la parution d'hypothétiques décrets...

Sur le plan pratique, à peine installée à la hâte sur l'une des principales artères de Marseille, une piste cyclable temporaire a été retirée dans la nuit du 25 au 26 mai faute « d'avoir trouvé son public », a annoncé la métropole. Quand vitesse et précipitation se mêlent...

Reste que, par-delà ces craintes, le vélo s'inscrit dans un paradigme et une séquence politique renouvelés et mâtinés de vert dans la plupart des métropoles. Cette onction nouvelle suffira-t-elle à son développement ? Le consensus et les équilibres politiques plaident en ce sens.

La seule certitude en tant que politique publique, c'est que la bicyclette aura parcouru plus de chemin en un semestre que sur les vingt dernières années... —

3 | Un nouvel appel à projets a été lancé le 10 juillet dont les lauréats seront connus en février 2021.

Francesco Tonucci

La ville des enfants. Pour une [r]évolution urbaine

Éditions Parenthèses, 2019, 240 p.

Les enfants ont disparu de nos villes ! Francesco Tonucci, pédagogue italien mais aussi dessinateur connu sous le pseudonyme de Frato, nous livre ici son analyse de la situation ainsi qu'une boîte à outils pour y remédier. Il présente en particulier le projet « la ville des enfants » testé à Fano, sa ville natale, depuis le début des années 1990, ainsi que d'autres expériences internationales nées de cette initiative.

L'objectif du propos est de rendre aux enfants et adolescents, « grands oubliés de l'urbanisme et de l'architecture » comme le souligne Thierry Paquot dans la préface, la possibilité de sortir de chez eux tout seuls, étape essentielle pour leur développement à la fois social et cognitif.

Car si pour nous adultes, le déplacement n'est, le plus souvent, que le moyen de relier un point à un autre et, tant qu'à faire, le plus rapidement possible, les enfants « vivent leurs déplacements comme une succession de moments présents, chacun étant important en soi, chacun étant digne d'une pause, d'un émerveillement, d'un contact ».

Or, on ne laisse plus les enfants se déplacer seuls car la ville est jugée dangereuse, par méfiance à l'égard des autres, parce que les voitures encombrant les trottoirs, roulent à des vitesses jugées excessives... Paradoxe, pour protéger nos enfants de la voiture, on utilise celle-ci comme une « coquille de protection » pour les accompagner dans l'ensemble de leurs déplacements, ce qui limite leur autonomie tout en aggravant le trafic automobile !

Pour autant, Francesco Tonucci ne plaide pas pour un retour aux villages des années 1950, sa vision n'est pas passéiste, il s'agit pour lui de préparer un futur différent à nos villes.

Il préconise de redonner aux rues un rôle invitant aux rencontres, aux jeux, à la balade, à la pause et prône un changement radical dans la conception des projets : y inclure les enfants. Car adopter l'enfant comme nouveau paramètre de la transformation urbaine, c'est concevoir une ville adaptée et sécurisante pour tous, et redonner ainsi une vraie place au piéton.

En l'occurrence, il ne s'agit pas de faire la ville pour les enfants mais bien avec eux, en leur donnant la parole, en les écoutant et en prenant en compte ce qu'ils disent. Illustration de ce propos : la conception des aires de jeux destinées aux enfants mais pensées par des adultes, avec des espaces standardisés, protégés par des barrières, sempiternellement équipés des mêmes jeux... l'enfant y ressemble « davantage à un hamster qu'à un explorateur, un aventurier » et, sauf à détourner les jeux proposés, il s'y ennue.

Parmi les différentes pistes suggérées par l'auteur, l'initiative « J'vais à l'école tout seul à pied » ou « Je vais à l'école avec mes amis » nous interpelle particulièrement. La Charte des mobilités pour l'agglomération bordelaise, signée en 2015, promeut en effet cette démarche et l'a-urba en est le chef de file. Dans ce cadre, plusieurs actions ont été entreprises localement dont la fermeture d'une rue devant une école de Bègles pendant la semaine de la mobilité, ou l'expérimentation, par Bordeaux Métropole, du Challenge de l'écomobilité scolaire.

Et même si, comme le souligne l'auteur, certaines de ces actions relèvent plutôt du symbole ou d'un signal donné, et même si elles peuvent paraître à certains bien modestes, elles donnent aux adultes l'opportunité de changer de comportement et de percevoir à cette occasion que certaines pratiques relèvent de l'habitude et non de l'obligation. Cette lecture, sur un thème trop peu souvent abordé, nous invite à poursuivre nos réflexions et engagements avec enthousiasme.

Valérie Diaz



Jean-Marc Offner

Anachronismes urbains

Presses de Sciences Po, 2020, 208 p.

Jean-Marc Offner nous a depuis longtemps habitués à la pertinence de ses analyses, toujours exprimées sous une forme limpide, et permettant une entrée aisée dans l'approche à la fois distanciée et impliquée de ses postures intellectuelles. Nous retrouvons ces dimensions dans son ouvrage *Anachronismes urbains*.

Le choix de déconstruire sept « dogmes » de la pensée urbaine française contemporaine, afin de proposer de nouvelles « lunettes » pour comprendre la ville est pédagogique, efficace et salutaire. Point par point, l'auteur analyse ces thématiques, avec l'immense qualité de mettre en valeur de nombreux travaux de collègues chercheurs ou praticiens, et d'insérer des références littéraires rendant la lecture plaisante.

La colonne vertébrale de l'ouvrage est que la ville ne peut s'appréhender simplement comme une forme spatiale, qu'elle n'est pas non plus seulement affaire de constructeurs, d'architectes ni même d'urbanistes et que l'urbain ne se résume pas à « la ville ». Les grilles de lectures héritées des années 1960-1970 sont dépassées : pour appréhender l'urbain, intéressons-nous à la création de richesses, aux inégalités, à la conflictualité, aux questions de gaspillages et de pollutions, et comprenons qu'il est affaire de politiques publiques urbaines d'ensemble.

Parmi les sept chapitres, tous passionnants, le premier démontre que l'on ne peut miser la politique de mobilité sur les seuls transports publics et appelle à une mobilité plurielle (tous les modes de transport se complètent), envisageable seulement si l'on en invente la gouvernance.

Le dogme « Tous propriétaires » devrait être dépassé par le développement de la location et, dans ce domaine aussi, par une gouvernance plus territorialisée et innovante. Les excellentes démonstrations contrant la pensée magique de la densification versus l'étalement et le « périurbain » mettent le doigt sur la reconnaissance d'une diversité nécessaire des territoires.

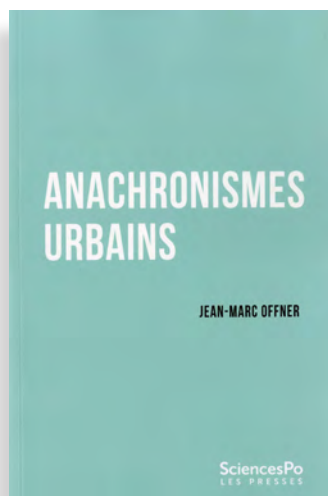
« Pas de vivre ensemble sans mixité résidentielle », cet anachronisme porté historiquement par la loi SRU et le PNRU a laissé de côté le fait que, si l'habitat est un sujet majeur, la question des inégalités impose de briser le cercle vicieux lieu de résidence-réussite scolaire-insertion économique pour réinventer un droit à la ville pour tous et concret, comprenant le travail, les loisirs, la consommation.

Jean-Marc Offner déconstruit aussi le dogme d'une proximité réputée refonder les liens sociaux et politiques : il pourfend l'idéologie du localisme et prône une représentation non seulement des habitants mais des usagers, pour appeler de manière forte à une nécessaire combinaison des échelles territoriales – dont les métropoles – seule capable de répondre réellement aux besoins. Miroir de la nécessité de concevoir de véritables politiques urbaines, l'analyse centrale des acteurs et des instruments est menée de façon particulièrement incisive dans le chapitre sur les institutions locales. « Pour mieux gérer les territoires, changeons les périmètres ! » disait-on : l'argumentation nous oriente au contraire vers l'approche en termes d'interdépendances, de flux et de mises en réseaux des territoires. Le développement du dialogue et des capacités relationnelles de tous les acteurs urbains, l'ouverture des catégories de l'espace politique, une approche territoriale centrée sur les conditions de vie, voilà autant de points qui imposent un renouveau de la représentation cartographique et une véritable réorganisation du travail et des métiers de l'urbain. Si la lecture de l'ouvrage est très agréable, ses conclusions sont sans appel sur les remises en cause profondes qu'impliquent ses analyses, et sur l'urgence de « plonger les mains et les

neurones dans la boîte des outils et méthodes ». Souhaitons que la lecture de ce livre éclaire le monde des urbanistes, des administrations territoriales, des élus, des cabinets de consultants, mais aussi des chercheurs, afin qu'ils suivent cette voie de rendre accessibles à tous leurs analyses, des citoyennes et citoyens qui se mobilisent de manière croissante dans les politiques urbaines et, bien sûr, des étudiantes et étudiants qui façonneront les politiques urbaines dès demain !

Deux interrogations complémentaires à l'issue de la lecture. Parmi les thématiques, la question numérique fait aussi l'objet d'idées à déconstruire, peut-être aurait-il fallu un chapitre entier sur les méfaits de l'image de la smart city : la ville n'est pas numérique, elle est dans les différentes politiques urbaines, toutes traversées par le numérique. Plus profondément mais non sans lien, une interrogation demeure sur le rôle des entreprises dans la ville, au-delà des opérateurs de réseaux : un anachronisme urbain est sans doute de faire semblant qu'elles n'existent pas dans le paysage, ou d'avoir du mal à situer leur positionnement. Son étude prolongerait l'analyse, peut-être dans un tome 2 d'*Anachronismes urbains* ?

Brigitte Fouilland



Vincent Chabault

Éloge du magasin. Contre l'amazonisation

Éditions Gallimard, 2020, 174 p.

Les magasins, petits ou gros, qu'ils soient implantés dans les secteurs périphériques irrigués par les grands axes de circulation ou qu'ils contribuent (encore parfois) à l'animation des centres-villes grâce aux pratiques piétonnes qu'ils génèrent et à leur influence aguichante et bigarrée sur le paysage urbain, sont-ils inexorablement voués à disparaître sous l'offensive du commerce en ligne ? Les combats menés contre la vacance commerciale dans les locaux en pied d'immeuble des villes petites et moyennes, mais aussi les batailles d'ores et déjà annoncées contre une possible prolifération de friches affectant les grandes « boîtes à chaussures » périphériques, sont-ils perdus d'avance et dès lors illégitimes ? En complément d'exemples de politiques publiques commençant à donner leurs fruits dans certains centres-villes (Libourne, Dax...) et d'études qui tendent à relativiser le développement de friches commerciales dans les grands formats commerciaux girondins¹, le mérite de l'ouvrage de Vincent Chabault, professeur à l'université de Paris et à Sciences Po, est d'offrir une contribution sociologique à ces questions.

Ce petit livre, dont la lecture est aisée et agréable, rapporte les résultats de nombreuses recherches et enquêtes réalisées ces dernières années par différents auteurs qu'il se propose de rendre plus visibles. Au gré de ses 22 chapitres, il invite le lecteur à se promener – presque à flâner – dans une multitude de types d'offres et de formats commerciaux : un marché du dimanche ou un vide-greniers mais aussi un centre commercial et un Ikéa, les bazars de Barbès ou les commerces ethniques de Château-Rouge mais encore les grands magasins parisiens et une boutique de luxe, etc.

Ce faisant, il met en évidence les nombreux à-côtés, souvent insoupçonnés, qui se faufilent subrepticement autour des relations marchandes nouées dans le commerce. Il insiste notamment sur les fonctions sociales que remplissent les magasins non virtuels, fonctions qui vont bien au-delà de la mise à disposition des marchandises. Alors que la culture associée aux plateformes de vente en ligne, parée du néologisme d'amazonisation, s'appuie sur des normes comme « la recherche de l'immédiateté, la quête de l'exhaustivité et souvent un prix compétitif », Vincent Chabault décrit les différentes formes que peut prendre la culture de l'accès aux offres « physiques ».

Prenons deux exemples. Par opposition aux magasins en ligne, ces dernières peuvent notamment servir de moyen de se rattacher à un quartier, à une ville, de rechercher une identité locale, de côtoyer des « proches ». Autre illustration, l'auteur pointe une nouvelle forme de distinction, l'ostentation du circuit de distribution fréquenté, qui se manifeste dans les discussions amicales ou familiales, voire sur les réseaux sociaux, et qui montre la fierté pour certains de fréquenter les petits commerçants du quartier, pour d'autres de faire de bonnes

affaires dans des grandes surfaces d'habillement discount, etc. L'offre nécessairement restreinte au sein d'un espace physique, donc la sélection opérée par le commerçant, permet de refléter un mode de vie.

Lorsqu'il synthétise, en conclusion, les différentes fonctions sociales des magasins qui « rythment le quotidien [des individus], (...) créent du lien, de la connivence, de la sociabilité, (...) contribuent à leur identité et répondent au désir d'authenticité, d'intégration sociale, de distinction », l'ouvrage convainc que le magasin physique ne disparaîtra pas du paysage urbain. On se dirige davantage vers une hybridation des cultures marchandes numérique et présentielle, comme certaines pages tendent à le montrer. Pour l'urbaniste, l'incertitude reste toutefois grande de savoir à quel niveau précis se situera le besoin futur de drives, d'entrepôts logistiques, de casiers de livraison et de points-relais, par rapport aux besoins en surfaces de vente, en places de stationnement et en rez-de-chaussée avec vitrines.

Nathanaël Fournier

1 | Cf. a'urba, « Vers des friches dans les grands formats commerciaux ? État des lieux en Gironde et orientations de politiques publiques », mars 2020.



Sylvain Grisot

Manifeste pour un urbanisme circulaire Pour des alternatives concrètes à l'étalement urbain

Éditions Dixit.net, 2020, 212 p.

À mesure que la ville se développe, elle perd ses fonctions premières de proximité, de contact et d'accessibilité. Structurée autour de la mobilité automobile, modèle qui prévaut depuis plusieurs décennies, elle est aujourd'hui étalée. Les distances s'étirent et les espaces urbanisés aussi, avec pour conséquences une surconsommation de terres agricoles, des impacts financiers importants, une pollution croissante et une accentuation des inégalités sociales. Elle fait face par ailleurs à une croissance paradoxale car les espaces urbanisés augmentent à un rythme bien plus rapide que sa démographie.

C'est ce développement des villes fondé sur l'étalement urbain que questionne Sylvain Grisot dans un ouvrage instructif et documenté où il revient sur les causes et les conséquences d'un modèle dont les limites semblent aujourd'hui atteintes. Il est temps, nous dit-il, de développer un modèle alternatif et il nous propose un concept prometteur : l'urbanisme circulaire.

Inspiré de l'économie circulaire, ici appliquée à la fabrique de la ville, il en reprend certains principes. Intensification des usages (en pensant, par exemple, la ville à partir de ses rythmes), transformation de l'existant (en privilégiant le réemploi des espaces vacants ou sous-utilisés et des matériaux), recyclage des espaces (quand il n'est plus possible de les transformer).

Il s'agit de bâtir la ville « sur elle-même » à partir de quatre enjeux. Faire une « ville frugale » en réduisant la consommation des sols et la consommation d'énergie. « (Re)créer de la proximité » en rassemblant les fonctions d'une ville aujourd'hui fragmentée et s'affranchir de la voiture. Développer une « ville résiliente », tant sur le plan matériel qu'organisationnel, pour être capable de s'adapter au changement climatique. Faire enfin une « ville pour tous », car une métropole attractive et vertueuse ne peut se construire aux dépens des périphéries (proches ou lointaines).

Réapprendre à construire la ville en changeant de modèle n'est pas chose facile, mais c'est pourtant indispensable et surtout possible ainsi que l'explique Sylvain Grisot.

L'urbanisme circulaire suggère de nouvelles clés de lecture de la ville qui s'appuient sur ses temps, ses espaces et ses acteurs. L'exercice n'en reste pas moins complexe. Au-delà du changement de point de vue qu'il implique, travailler sur l'existant demande de lever des freins. Économiques d'abord, car reconstruire la ville sur elle-même s'avère plus coûteux que l'étalement urbain : acquisition de sols, déconstruction et dépollution de tissus en reconversion, il faut accepter d'engager des moyens financiers importants et de redistribuer les marges de certains acteurs. Juridiques ensuite, car les cadres réglementaires restent contraignants dans les actions de réaménagement, de réhabilitation et de reconversion. Pour ce faire, il faudra développer de nouvelles compétences, de nouveaux outils tout en réorganisant les jeux d'acteurs dans la fabrique de la ville. Qu'ils soient aménageurs, opérateurs, architectes et/ou artisans, ceux-ci interviennent habituellement les uns après les autres, de manière cloisonnée et étanche. L'objectif est de basculer de ce modèle linéaire vers un processus itératif où toutes les étapes et décisions font l'objet de retours d'expériences qui alimentent l'amont des projets et permettent ainsi d'améliorer la coordination à toutes leurs phases.

En réponse à ces enjeux et objectifs, ce livre propose des leviers d'action concrets qui s'appuient sur des projets pionniers. Ainsi d'Archi Human à Bruxelles, qui développe la construction de logements dans les interstices inutilisés de l'espace public. Ou du projet BIMBY (*Build In My Back Yard*, construire dans mon jardin) qui vise à mobiliser du foncier déjà urbanisé en densifiant les espaces résidentiels et en insérant de nouveaux logements dans des jardins peu exploités. Ou encore de Plateau Urbain qui œuvre à l'occupation temporaire de bâtiments en les adaptant et en intensifiant leurs usages. À la lumière d'autres exemples encore, cet ouvrage nous ouvre les yeux sur une multitude de possibilités pour penser et faire la ville autrement.

Rodolphe Jeanblanc





Yvan Detraz

Zone sweet zone : la marche comme projet urbain

Wildproject, 2020, 175 p.

La marche et les territoires périurbains constituent désormais deux enjeux d'actualité. Il y a 20 ans, quand Yvan Detraz promeut, pour son projet de fin d'études du diplôme d'architecture, la possibilité de développer des sentiers de randonnées dans les périphéries, ce discours est beaucoup plus singulier. Le constat de départ est simple : dans les territoires périurbains des métropoles, les espaces publics font défaut alors qu'à contrario, les espaces délaissés – générés par le mode d'urbanisation dominant – sont très nombreux. Selon l'auteur, ces espaces sans fonction constituent pourtant de véritables ressources. Combinés entre eux, ils forment « une matrice d'espaces publics » à même de « recréer du lien et du liant » dans ces territoires fragmentés. Le texte publié ici représente le bréviaire des « randonnées périurbaines » développées par le collectif de création urbaine bordelais le Bruit du Frigo dont Yvan Detraz est l'un des fondateurs.

Cet ouvrage invite donc à « reprendre pied » dans le périurbain en imaginant de nouvelles formes d'espaces publics.



Michèle Delaunay

Le fabuleux destin des baby-boomers

Plon, 2019, 368 p.

La France compte aujourd'hui 20 millions de boomers. Michèle Delaunay, ministre déléguée chargée des Personnes âgées et de l'Autonomie dans le gouvernement Ayrault, narre ici l'histoire de cette génération dont elle fait partie. Le baby-boom a représenté un phénomène inédit à double titre : en raison du nombre exceptionnel de naissances et parce que l'espérance de vie s'est considérablement accrue – passant de 62 à 82 ans – avec les progrès de la médecine.

Si cette natalité et cette longévité caractérisent cette génération, l'évolution des mœurs et des modes de vie qu'elle a portée le font tout autant. L'auteur appelle ces personnes qui « ont fait » mai 68 à engager une autre révolution tout aussi importante, « la révolution de l'âge ». Il s'agit de mener un combat contre l'âgisme et pour cela le champ des possibles semble très large : silver économie, habitat de demain ou nouvelles formes de funérailles... autant de sujets évoqués pour réinventer la vieillesse.



Arnaud Brukhnoff

Bordeaux confiné 2020 1.0 : Bordovid, souvenirs de la Covid-19

Auto-édition, 2020, 176 p.

Avec cet ouvrage, le photographe Arnaud Brukhnoff nous offre un album photos d'un Bordeaux inédit, délaissé par toute présence humaine. Profitant de la période de confinement, l'artiste a arpenté la ville (en respectant les mesures imposées !) et pris 2 800 clichés pour garder trace de ce moment historique. La sélection opérée et retravaillée en noir et blanc offre une balade artistique dans la ville.

Les 170 photos, présentées sans aucun texte d'accompagnement, proposent une vision sensible de Bordeaux laissant le lecteur face à ses émotions : tantôt poétique, mystérieuse, paisible ou surprenante, c'est une ville singulière qui s'offre à lui. « J'ai souhaité que chaque cliché fasse retentir le plus bruyant des silences » : Brukhnoff ne pouvait pas trouver mieux que cet oxymore pour présenter ses photos de la ville confinée qui suscitent tant d'émotions antagonistes. Alors faute d'avoir pu nous déplacer à notre guise, feuilletons ce *Bordovid*.

Abonnez-vous !

Et recevez **CaMBo** chez vous :



1 an : 2 numéros = 20 €

2 ans : 4 numéros = 40 €

Collection complète* : 17 numéros = 150 €

*N° 3, épuisé - offre valable jusqu'au 15 mai 2021 - dans la limite des stocks disponibles

Oui, je souhaite m'abonner à la revue **CaMBo** pour ☐ 1 an ☐ 2 ans ☐ collection (1 à 18)
à partir du n° 18 (novembre 2020) ☐
à partir du n° 19 (à paraître, mai 2021) ☐

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. 72 | **Leslie Acentio**
géomaticienne à l'a-urba.

p. 26 | **Clara Barretto**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

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

p. 67 | **Lionel Bretin**
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. 19 | **Bob Clément**
ingénieur-urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 43 | **Didier Coquillas-Sistach**
docteur en histoire, médiateur scientifique spécialisé en histoire des environnements côtiers et estuariens.

p. 29, 37, 55 | **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 Duguët (ILD), université de Bordeaux.

p. 34 | **Chantal Detcherry**
écrivaine.

p. 14, 75 | **Valérie Diaz**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 40, 63 | **Michel Favory**
géographe, professeur émérite à Sciences Po Bordeaux.

p. 76 | **Brigitte Fouilland**
docteure en science politique, maître de conférences à Sciences Po.

p. 24, 77 | **Nathanaël Fournier**
économiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 27 | **Emmanuelle Gaillard**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 46 | **Anne Gassiat**
géographe, ingénieure chercheuse à l'Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement.

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. 49 | **Charles de Godoy Leski**
doctorant en sociologie à l'Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement.

p. 46 | **Baptiste Hautdidier**
géographe, ingénieur chercheur à l'Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement.

p. 78 | **Rodolphe Jeanblanc**
étudiant en master Gestion territoriale du développement durable à l'université Bordeaux Montaigne.

p. 17 | **Catherine Le Calvé**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 13 | **Françoise Le Lay**
directrice des études à l'a-urba.

p. 59 | **Claude Maillères**
directeur du développement à l'adrrn (agence d'urbanisme de Saint-Nazaire).

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

p. 10 | **Thierry Oblet**
sociologue, maître de conférences à l'université de Bordeaux.

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

p. 14 | **François Péron**
urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

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

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

p. 53 | **Vincent Schoenmakers**
urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 29, 40, 55, 63 | **Sandrine Vaucelle**
géographe, maître de conférences à l'université Bordeaux Montaigne.

LES ILLUSTRATEURS

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

p. 41, 51, 55-58 | **Olivier Chaput**
infographiste à l'a-urba.

p. 38 | **Christine Dubart**
infographiste à l'a-urba.

p. 7, 10-11, 71 | **Sylvain Tastet**
infographiste à l'a-urba.

LA PHOTOGRAPHE

Couverture : chaussée de pierre sur les hauts-fonds rocheux menant à la poterne du phare de Cordouan.
p. 1, 2, 12, 21, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 42, 44, 45, 49, 52, 54, 62, 65, 66 | **Hélène Dumora**
photographe à l'a-urba.

#18 | NOVEMBRE 2020

Vivre l'estuaire

le festin

a'urba

agence d'urbanisme
Bordeaux Aquitaine



10 €

Estuaire de la Gironde, étrange espace... Si proche et pourtant lointain, aussi omniprésent que méconnu, riche d'histoire et au futur incertain, il revient sous le feu d'une actualité plurielle, à la fois scientifique, sociale et politique.

Ce numéro de *CaMBo* invite à se plonger dans cet estuaire, à le (re)-découvrir à travers une série de regards croisés qui permettent de comprendre comment il se vit et qui laissent entrevoir des pistes d'un avenir partagé d'une rive à l'autre, de l'amont vers l'aval. Un voyage critique, culturel et sensible.

À paraître

#19 | MAI 2021

Ville intime, ville intense