



CA
m
BO

hiers de la

**MÉTROPOLÉ
BORDELAISE**

21 | MAI 2022

Les invisibles

Les invisibles

Publication semestrielle de l'a-urba
Hangar G2 - Bassin à flot n° 1
Quai Armand-Lalande - BP 71
33041 Bordeaux Cedex
www.aurba.org

une revue créée par Jean-Marc Offner

Directeur de la publication et de la rédaction

Françoise Le Lay
Gilles Pinson, rédacteur en chef adjoint

Équipe éditoriale

Élodie Maury, responsable d'édition
Sandra Rinjonneau, assistante de rédaction

Comité de rédaction

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

Coordination graphique

Olivier Chaput

Conception maquette

Catherine Cassou-Mounat,
Olivier Chaput, Véronique Schiltz

Iconographie

Hélène Dumora,
sauf mention contraire

Commercialisation et diffusion

Le festin

176, rue Achard
Zone d'activité Achard - Bât. F1
33300 Bordeaux
05 56 69 72 46
contact@mail.lefestin.net
www.lefestin.net

Diffusion

Estelle Fromy • 05 57 10 58 67
direction.commerciale@mail.lefestin.net

Abonnements

Karima Ganouri • 05 56 69 72 46
service.clients@mail.lefestin.net

Impression

Imprimerie Laplante (Mérignac)

Dépôt légal : mai 2022
ISBN : 978-2-36062-300-6
ISSN : 2260-9075



10-32-3010 / Certifié PEFC /

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



édito

Réfugiés, sdf, ou simplement gens ordinaires, travailleurs de l'ombre ou de la nuit, personnes aux « vies minuscules » (selon l'expression de l'auteur Pierre Michon) : les invisibles sont mis en lumière et en récit par les photographes, les écrivains, les cinéastes mais aussi par les journalistes. Ils attribuent à ces anonymes un prénom, révèlent un visage, font entendre une voix. Incarner ces personnes, leur donner une épaisseur charnelle et symbolique, raconter des parcours de vie, permet de les faire exister individuellement et collectivement.

Au cinéma, par exemple, le phénomène n'est pas nouveau – pensons au film *Elle court, elle court, la banlieue* réalisé en 1973 par Gérard Pirès – mais il paraît s'intensifier sur fond de crises inédites. Certains films récents sont particulièrement éloquentes. *Les invisibles* de Louis-Julien Petit (2019) qui aborde le sujet des femmes qui vivent dans la rue et *Quistrehem* d'Emmanuel Carrère (2022), consacré aux femmes agents d'entretien dans les ferries, ont quelque chose en commun : les personnages sont portés par des actrices professionnelles mais aussi par de « vraies » femmes qui jouent un rôle proche de leurs expériences vécues. Ces personnages sont aussi des personnes. Au plus près de la vérité, les corps et les âmes sont montrés dans leurs imperfections et leur humanité. Dans *À plein temps* d'Eric Gravel (2022), l'actrice principale incarne une mère célibataire dont les journées sous tension ressemblent à une course d'obstacles. S'il s'agit ici de pure fiction, le personnage rejoint les autres femmes précarisées, figures paroxystiques de l'invisibilité.

Ces films donnent à voir des territoires d'inégalités, parfois déclassés : des trains qui traversent la banlieue parisienne, des rues et des friches d'une ville du nord de la France, des zones portuaires, des lieux en limites géographiques où les vies sont ballottées dans une temporalité qu'elles ne maîtrisent pas (journées à rallonge, horaires décalés).

Les coups de projecteur sur des situations banales ou précaires, dans les métropoles ou les campagnes urbaines, fabriquent des héros du quotidien. Cela a au moins deux vertus : changer les représentations et construire de nouveaux récits. Mais, en regard de cette scénarisation de l'ordinaire forcément éphémère, la vie de ces invisibles (accès au logement, aux mobilités quotidiennes, aux services, droit à la ville...) ne semble guère s'améliorer. Aussi, ce dossier de *CaMBo* propose d'explorer les processus à l'œuvre et les différents visages des invisibles de la métropole.

Françoise Le Lay



DÉBATS

GRAND ENTRETIEN

Ariella Masboungi

4

| Gilles Pinson

CONTROVERSE

Les métropoles en France

8

Du monopole au vitriol

| Bastien Bezzon | Guillaume Pouyanne

IMPERTINENCE

Blues métropolitain

11

| Thierry Oblet

BRUITS DE LA VILLE

ÉPHÉMÈRE

Photographie | Hélène Dumora

13

ESPACES PUBLICS

Qu'est devenu Serge le lama ?

14

Les animaux dans l'espace public

| Emmanuelle Goïty

VOISINAGE

Saucats

17

La plateforme d'énergies renouvelables XXL fait débat

| Claire Dutilleul

INNOVATION

Mobilité urbaine aérienne

19

Le plus lourd reste à venir...

| Bob Clément

DOSSIER Les invisibles

coordonné par Françoise Le Lay | Gilles Pinson

31

Les invisibles Gilles Pinson	31	Les enfants, des habitant.e.s à part entière ! Expériences enfantines de la pandémie de Covid-19 dans les quartiers populaires Jessica Brandler-Weinreb	50
Dans l'envers des métropoles Économie ordinaire, classes populaires invisibles et renforcement des inégalités Ludovic Halbert Nicolas Raimbault	35	Rendre visibles les travailleurs itinérants Manon Loisel	53
Les Gilets jaunes Pierre Blavier	39	Le travail de subsistance Pilier invisible du quotidien populaire Collectif Rosa Bonheur : Anne Bory José-Angel Calderón Yoan Miot Blandine Mortain Juliette Verdière Cécile Vignal	57
Zones d'invisibilité De l'expérimentation post-soviétique à l'application française Stany Cambot	42	Zonards dans Bordeaux Des invisibles trop visibles ? Entretien avec Tristana Pimor Françoise Le Lay	60
Jeunes de quartiers Quand la mobilité génère l'invisibilité Léonie Bonnet Lola Sansac	46	Militaires de l'opération Sentinelle Présence invisible ou visibilité absente ? Arthur Oldra	62
Sous les pavés, les réseaux Olivier Chaput François Cougoule Jérôme Fuseau Sylvain Tastet	48		

ACTEURS

IDENTITÉS MÉTROPOLITAINES

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

MÉMOIRE

Yves-Farge à Terres-Neuves Refonder la mémoire des quartiers Patrice Godier	22
--	----

TRANCHE DE VIE

Bons souvenirs de La Bastide Nathanaël Fournier	25
---	----

FABRIQUE URBAINE

Bord'ha Entretien avec Frederik Daim et Yann Champion Clara Barretto	28
---	----

DÉCRYPTAGES

REPRÉSENTATION

La consommation d'eau potable Pablo Salinas Kraljevich	65
--	----

RECHERCHE

La ville vécue de la drogue Sandrine Vaucelle	68
---	----

MÉTHODE

Le récit, un outil au service des urbanistes ? Jean-Christophe Chadanson	70
--	----

CHIFFRAGE

0 : zéro Mireille Bouleau	72
---------------------------------------	----

LEXIQUE

Hospitalité Stella Manning	73
--	----

ACTUALITÉ DU DROIT

Quand le ZAN sème la zizanie... Michaël David	74
---	----

KIOSQUE

75

Ariella Masboungi

GILLES PINSON

Vous avez été la cheville ouvrière des ateliers « projet urbain » du ministère qui s'appelait à l'époque le ministère de l'Équipement, qui s'appelle aujourd'hui ministère de la Transition écologique. En quoi consistaient ces ateliers et comment pourrait-on définir le « projet urbain » ?

Ces ateliers sont nés d'une idée de Jean Frébault, alors directeur général de l'urbanisme et de l'architecture au ministère. Il voulait que l'on réfléchisse aux grands ensembles et à la manière d'y intervenir, de les aménager, en intégrant toutes les dimensions dont le social, l'économique, tout en se focalisant sur la qualité urbaine et architecturale. J'avais déjà beaucoup travaillé sur les grands ensembles à Saint-Éloy Woippy près de Metz, puis à l'agence d'urbanisme à Marseille. Il m'a fait venir au ministère et, dès le départ, j'ai souhaité que ces ateliers aient une dimension spatiale. Les ateliers ont donc fait une place importante aux concepteurs. Le premier était Lucien Kroll, puis il y a eu Paul Chemetoff, Bernard Huet et bien d'autres.

Assez vite, j'ai voulu dépasser le cas des grands ensembles car le projet urbain relève d'une stratégie urbaine et territoriale globale. Ce qui nous a amenés à étudier les différentes composantes du sujet avec un éclairage européen chaque fois que possible notamment sur les apports du paysage, de la lumière et de l'art contemporain

« Le projet urbain, ce n'est pas seulement une opération d'urbanisme, c'est l'art de relier les hommes, les fonctions et les espaces. »

à l'approche urbaine notamment en Italie, en Allemagne, en Angleterre, ce qui a permis d'enrichir le débat français. Et puis on a inventé cette nouvelle formule d'atelier in situ qui consistait à aller sur place, à prendre connaissance du territoire, à débattre avec les élus, les professionnels, à s'intéresser à ce qui avait été produit, à mettre en débat voire à critiquer certaines options prises. Le débat a toujours été la marque des ateliers.

Le succès a été croissant. Au départ, le public se composait de 70 personnes, puis 80, 100, 200, c'est monté très, très vite. Jusqu'à 700 à 800 personnes pour l'atelier « ville et voitures » puis « rez-de-chaussée urbains ». Je crois que les participants ont vite compris que ce lieu d'échanges et de débat était absolument libre, qu'on pouvait y critiquer aussi bien l'État que les villes. Ce qui a sans doute marqué est le fait de réaliser des publications. Un débat sans traces et surtout sans exercice d'écriture et de synthèse ouvrant sur des propositions, est quelque peu stérile. Les ouvrages, éponymes de ateliers, portaient sur des thèmes comme la représentation des projets urbains ou sur des villes. Cela a permis de capitaliser. Au départ, il s'agissait de brochures du ministère qu'on distribuait.

Et puis progressivement j'ai pris un éditeur. Et pour les ateliers récents ? tels ceux consacrés à Lisbonne, Amsterdam, Berlin et Madrid, les livres étaient réalisés avant l'atelier et souvent traduits en anglais ou dans la langue du pays concerné.

Ma propre définition du projet urbain est multiple mais elle est très certainement fondée sur l'art de relier les hommes, les fonctions et les espaces. Enfermer le projet urbain dans une opération d'urbanisme comme c'est souvent le cas me paraît non seulement erroné mais insuffisant ; d'une part parce que toutes les opérations d'urbanisme ne relèvent pas du projet urbain, n'établissant pas forcément du lien entre les hommes, les espaces et les fonctions ; et d'autre part car il s'agit plutôt d'une vision de la ville que l'on désire et à partir de laquelle il s'agit de décliner une série d'actions aussi bien hard que soft. Posez la question à un certain nombre de maires et vous verrez que tous ne portent pas forcément une telle vision. Puis surtout sans engagement politique il n'y a guère de projet urbain et de passage à l'acte qui exige un grand courage et une grande détermination.



Ariella Masboungi est une figure du monde de l'urbanisme. Son nom est notamment associé aux ateliers « projet urbain » qu'elle a animés de 1992 à 2016 au sein du ministère de l'Équipement, devenu aujourd'hui ministère de la Transition écologique. Ces ateliers deviennent vite un lieu majeur de la réflexion sur les modes de production de la ville, où se construisent des éléments d'une doctrine d'intervention souple et évolutive, sensible aux contextes et aux traces de la ville héritée. Bref, une doctrine alternative au fonctionnalisme qui a marqué – et souvent blessé – les villes au cours des Trente Glorieuses. Les ateliers ont laissé de nombreuses traces écrites, espace essentiel de capitalisation d'une pensée urbanistique renouvelée. Cette contribution au renouvellement de la pensée et de l'agir urbain vaut à Ariella Masboungi le Grand Prix de l'Urbanisme en 2016.

D'après vous, quels effets ont eus ces ateliers sur la pratique des acteurs qui font la ville ?

Cela a participé à populariser la notion de « projet urbain ». Au sein du ministère, cela a aidé à l'intégrer dans les textes qui encadrent l'urbanisme et dans les documents (SCoT, PLU). Cela a permis d'avoir une approche plus souple, plus évolutive de l'urbanisme et d'échapper à l'ère des plans masses rigides. Pour ma part, j'ai même écrit que l'art du projet urbain est celui du dérapage contrôlé car la nature même de la ville c'est l'évolution.

Les ateliers ont sans doute ouvert un débat au sein du monde des professionnels de l'urbanisme, élargissant le spectre de leurs références, des

modes de réflexion venus d'ailleurs. La mission projet urbain que je représentais consistait également à la mise en contact entre opérateurs. Par exemple, entre Le Havre et Euralille où Jean-Paul Baïetto inventait sa société de préfiguration. En fait, je pense avoir établi des réseaux entre professionnels y compris étrangers. Au début de la mission, Jean Frébault allait voir les villes et ce contact était essentiel pour sentir le territoire. Cela m'a offert un large spectre d'expériences et de contacts. Aujourd'hui, la présence de l'administration centrale sur le terrain est bien plus faible, ce qui la prive d'une complicité avec les élus et professionnels locaux.

Enfin pour moi, le projet urbain exige « l'art de passer à l'acte au risque de

se tromper », donc l'engagement des élus. Les ateliers ont mis en lumière des élus moteurs et innovants comme Joël Batteux à Saint-Nazaire ou Jean-Marc Ayrault à Nantes. À travers les ateliers « projet urbain », le territoire parlait à l'État. J'ai toujours pensé que ce dernier devait être à leur écoute pour définir ses propres politiques publiques.

Quels sont les freins qui existent encore au déploiement de cette démarche du projet urbain ?

L'absence de prise de risque sans doute ! Quand nous avons organisé en 1992 un grand colloque sur le projet urbain à Strasbourg, Catherine Trautmann, alors maire et très engagée dans un processus de projet

urbain notamment avec la piétonnisation du centre-ville et le développement du tramway, deux sujets qui rencontraient une certaine hostilité localement, affirmait que « le projet urbain est une violence faite à la ville ». Il y a des chantiers, on change les habitudes, on dépense de l'argent, on perturbe le système, autant de choses risquées pour les décideurs. Le projet urbain, aujourd'hui plus que jamais au regard des menaces auxquelles nous sommes confrontés, a besoin de décideurs qui prennent le risque de ne pas être réélus. Le contexte se complexifie avec la montée des exigences sociales. La prise de décision devient quasiment héroïque et pas toujours couronnée de succès. Ce que des maires exceptionnels ont été capables de faire, je ne suis pas certaine qu'ils pourraient le faire dans les mêmes conditions aujourd'hui.

Parmi les freins, il y a bien entendu les logiques sectorielles, celles imposées par la confrontation des différentes exigences techniques. S'il n'y a pas un pouvoir politique qui met le holà, qui arbitre en faveur du projet urbain, il y a soit blocage soit perte de qualité. Je ne mets pas en cause les services techniques qui sont montés en compétence, mais l'absence d'articulation entre eux, en faveur d'un projet.

Et puis, il y a le manque de continuité du portage politique notamment quand il y a alternance. Le projet urbain exige la durée et la continuité par essence. La recomposition de Baltimore aux États-Unis, s'est réalisée sur 30 ans, six maires se passant le relais ainsi que les urbanistes en chef du projet ! Comment tenir un cap dans la durée, tout en accueillant les évolutions nécessaires sans perdre ce qui en fait l'ossature, tel est le pari !

La prise en compte de la compétence des usagers est de plus en plus à l'ordre du jour et il est heureux que l'on tente à présent de dépasser la simple recherche de l'adhésion des usagers à

un projet déjà ficelé. Les habitants sont sans doute bien plus compétents que les urbanistes et les techniciens sur la manière dont ils vivent leur espace urbain et sur leurs attentes, mais non sur l'art de la conception urbaine. Il y a beaucoup d'innovations pour mobiliser cette compétence et partir des usages, notamment l'arpentage du site d'intervention avec l'usager. L'urbanisme transitoire est plein de ressources à cet égard.

Quel regard portez-vous sur l'urbanisme tel qu'il a été pratiqué à Bordeaux ? S'agit-il d'une mise en œuvre vertueuse de l'urbanisme de projet ?

Alain Juppé a été un très grand maire à mon sens. Je le dis d'autant plus librement que je ne suis pas vraiment du même bord politique. Il portait une vision pour son territoire. Son grand courage a été de passer à l'acte pour traduire sa vision. La réconciliation de la ville avec la Garonne est magnifique par exemple, comme l'est la conversion de l'espace public en faveur des piétons, du paysage et des modes doux. Il a su faire confiance à nombre de professionnels, tel le regretté et immense paysagiste Michel Corajoud qui a conçu le réaménagement des quais. Sans dogmatisme Alain Juppé a su dialoguer avec le président de la métropole, Vincent Feltesse, qui n'était pas du même bord avec de part et d'autre un art du compromis et le goût de mieux penser le territoire en sortant du périmètre strict de la ville de pierre. Le projet des 50 000 logements en témoigne. Il a fait venir Francis Cuillier à l'agence d'urbanisme, très grand professionnel, homme de gauche, doublé d'un homme à fort caractère qui n'était pas aux ordres ! Francis Cuillier savait prendre des risques, quitte à se faire des ennemis. Lui a succédé un grand chercheur, Jean-Marc Offner, autre pari osé ! Mais on peut citer d'autres fortes personnalités sur lesquelles Alain Juppé s'est appuyé : Francine Fort et son remarquable arc en rêve,

et Michèle Larué-Charlus qui a joué un rôle déterminant pour l'avenir de la ville. S'appuyer sur des personnalités fortes est le propre des grands élus qui ne craignent pas la concurrence.

J'aimerais citer une opération qui n'a pas forcément bonne presse à Bordeaux et que Juppé n'aimait pas mais que je trouve très intéressante, Ginko ! C'est la première fois qu'une opération de cette envergure était confiée au privé mais dans le cadre d'un cahier des charges aussi exigeant que pour un projet public. Et le choix de l'opérateur ne s'est pas fait en faveur des entreprises les moins disantes. Ginko, 20 ans après, tient plutôt la route. Le projet urbain ce n'est pas un *one shot*, il faut voir comment il vit dans la durée. Certains projets urbains vieillissent très bien et d'autres très mal. Je sais que l'opération est critiquée localement parce que située un peu au bout du monde, insuffisamment reliée au reste de la ville. Mais on est quand même arrivés à faire faire au privé une opération aussi maîtrisée que ce que fait le public.

Au rayon du moins bien, à Bordeaux, il y a un problème avec l'espace public. Contrairement à Lyon ou Barcelone qui ont mené une politique pour garantir un minimum de qualité et d'unité où que l'on soit dans l'agglomération, à Bordeaux, l'espace public n'est pas de même qualité partout. Je l'avais évoqué avec Vincent Feltesse quand il était président de la métropole en lui suggérant de s'inspirer de la méthode lyonnaise qui a fait ses preuves générant une qualité lyonnaise spécifique à l'échelle métropolitaine. L'enjeu est de bien faire la ville partout notamment en périphérie.

Portez-vous ce même regard positif sur des opérations plus récentes, comme les Bassins à flot ?

Les Bassins à flot, il faut attendre car c'est difficile de juger les opérations en cours de réalisation. Il me semble toutefois que cette procédure qui consiste

à éviter la ZAC n'est pas très efficace. Ensuite, je crois qu'il y a comme sur bien des opérations en France, un problème de modes architecturaux qui pourraient lasser avec le temps. Je plaide pour des architectures intemporelles qui établissent des dialogues entre elles.

N'a-t-on pas assisté dans la période plus récente à une sorte de banalisation de la démarche du projet urbain ? N'est-elle pas devenue la doctrine *mainstream* des politiques de reconquête et de gentrification des centres-villes ?

Ce n'est pas la démarche du projet urbain qui est le problème mais l'utilisation impropre du terme. Quand on qualifie toute opération d'urbanisme de projet urbain, on est vraiment à côté de la plaque. La production urbaine et architecturale est souvent répétitive et générique. Il y a un marketing du projet urbain qui est problématique.

Mais la démarche de projet urbain, c'est l'inverse de l'uniformisation. Elle s'adapte aux lieux, elle n'est pas figée dans le temps, elle s'enrichit, évolue. La généralisation des « macro-lots¹ » par exemple me paraît être l'antithèse du projet urbain. C'est une solution figée, clé en mains, pas évolutive pour un sou et qui est appliquée partout de manière très uniforme quel que soit le contexte. Souvent face à un macro-lot, vous vous demandez dans quelle ville vous êtes.

À l'inverse, le projet urbain est éminemment contextuel. Il consiste à s'interroger sur la manière de se relier à ce qui existe, à un paysage, aux pratiques des gens. C'est le contraire de la banalisation. La démarche de projet urbain s'est beaucoup enrichie avec l'urbanisme transitoire, avec des programmes comme Darwin à Bordeaux. Une « ville projet urbain » fait confiance à ce type d'initiatives. Je peux citer bien

des exemples à Amsterdam et surtout Lisbonne avec LxFactory, une sorte de tiers-lieu qui mélange le chic et le grunge, devenu le must de Lisbonne.

Je défends l'idée selon laquelle le projet invente le programme. C'est ce qu'Alexandre Chemetoff a beaucoup fait à Rennes puis sur l'île de Nantes, et aujourd'hui à Strasbourg sur le bâtiment de la COOP. Le projet urbain évolue, la manière dont on le réalise est toujours unique, attentive aux territoires et aux initiatives. Et puis, j'insiste encore : laisser de la place à l'évolutivité. Parce que les programmes sur lesquels on travaille aujourd'hui, on ne les connaissait pas il y a dix ans. Donc la souplesse s'impose pour laisser place à cette inventivité permanente et à l'adaptation aux usages et aux modes de vie.

Vous avez récemment écrit un manifeste pour, je cite, « la ville pas chiantie ». C'est quoi la ville pas chiantie ?

La ville pas chiantie crée de la surprise, est ouverte aux initiatives, recrée du labyrinthe, des accidents dans la fabrique urbaine, refuse d'être dessinée par la voiture. C'est une ville très ancrée dans son paysage et dans son identité, identité moderne, où l'on reconvertit plus qu'on ne construit. Je suis persuadée que la reconversion est la clé de l'avenir tant pour des raisons écologiques que pour des raisons de qualité urbaine. Cela favorise le mariage des âges de la ville, source d'identité et de qualité, à l'inverse de quartiers où tous les bâtiments dateaient de la même époque et vieilliraient en même temps. Alexandre Chemetoff a été sans doute le précurseur de cette attitude en préservant par exemple à Rennes, sur les bords de la Vilaine, des bâtiments que les gens jugeaient « moches » mais qui participent de la diversité urbaine.

La ville pas chiantie, ça n'est surtout pas la ville clés en main et celle des macro-lots. C'est surtout une ville jamais finie.

De ce point de vue, le travail de l'ancien architecte en chef de Barcelone, Oriol Clos, est exemplaire. Il y a place de la Catalogne, un marché aux puces qu'il aimait beaucoup mais qui était quand même un vrai bordel. Voulant le préserver pour l'activité intense et inclusive qu'il représentait, il a convaincu les élus de la ville de lancer un grand concours pour l'habiller et cela a donné un projet absolument spectaculaire et magnifique, devenu un nouveau spot urbain. La ville pas chiantie saisit intelligemment des opportunités, pour agir sur tout le territoire et pas uniquement sur des opérations ponctuelles, en faisant évoluer l'existant pour lui offrir de nouvelles fonctions et une autre esthétique urbaine.

Quelle est le combat qui vous anime aujourd'hui ?

Depuis deux ans, j'investis ce que j'appelle les « territoires oubliés », territoires en perte de vitesse éloignés des métropoles. Dans le cadre du Club Ville-Aménagement, nous avons exploré, au-delà des cas français, l'Espagne, l'Italie, le Portugal, la Suisse, pays qui se sont dotés, comme la France, chacun à leur manière de politiques très fortes en la matière, sources d'inspiration à mettre en commun. C'est sans doute la prochaine étape du projet urbain, où se joueront la sobriété, l'alimentation, la reconversion. Ces territoires seront les territoires de l'énergie, de la biodiversité. Cette nouvelle dimension de l'urbanisme, initiée par des « urbanistes aux pieds nus », tels Simon Teyssou, Pierre Janin, Félix Mulle, Boris Bouchet, et d'autres, permettrait aux gens de rester chez eux, de travailler là où ils sont, d'avoir accès à des services numériques décents. Préserver le patrimoine, le reconvertir et embellir ces territoires est à l'ordre du jour. Architectes, urbanistes, sociologues et autres innovateurs ont un rôle à y jouer. Depuis deux ans, c'est là mon engagement le plus important. —

1 | « Le macro-lot permet de réaliser une opération de construction ou d'aménagement sur un tènement foncier unique mais formée de plusieurs entités ou associant plusieurs maîtres d'ouvrage dont l'un est généralement le leader, avec (ou non) plusieurs architectes dont l'un est le coordinateur », Cerema, Les outils de l'aménagement, <http://outil2amenagement.cerema.fr/le-macro-lot-r312.html>.

Les métropoles en France

Du monopole au vitriol

BASTIEN BEZZON | GUILLAUME POUYANNE

Au cours des quinze dernières années, les métropoles ont connu leur heure de gloire. Cœur battant d'un dynamisme qui devait irriguer progressivement l'ensemble du territoire français par un effet de ruissellement, elles ont vu leur statut renforcé et leurs champs de compétences élargis par le législateur depuis 2010. C'était sans compter avec les ambitions et les atouts des territoires adjacents, non-métropolitains, qui ont su les faire valoir face à leurs parfois encombrantes voisines. Où en est le débat aujourd'hui ?

En posant la question « Le développement des métropoles : stop ou encore ? » le journal *Ouest-France* (6 mars 2022) soulevait une interrogation difficilement envisageable jusqu'à peu. En effet, les métropoles, apparues en 2010, constituaient des acteurs de premier ordre dans le dynamisme territorial et national et semblaient mériter de gagner en puissance. Leur mission principale était de rendre plus attractifs des ensembles urbains de 465 000 habitants et plus. Promues comme des modèles, le développement

prioritaire des métropoles semble aujourd'hui remis en cause. En effet, si l'apport économique et innovant des métropoles est reconnu, les critiques sont acerbes au sujet du logement et du cadre de vie. Pire, le contre-modèle de la France non-métropolitaine redevient attractif : l'échappée métropolitaine est rattrapée par le peloton.

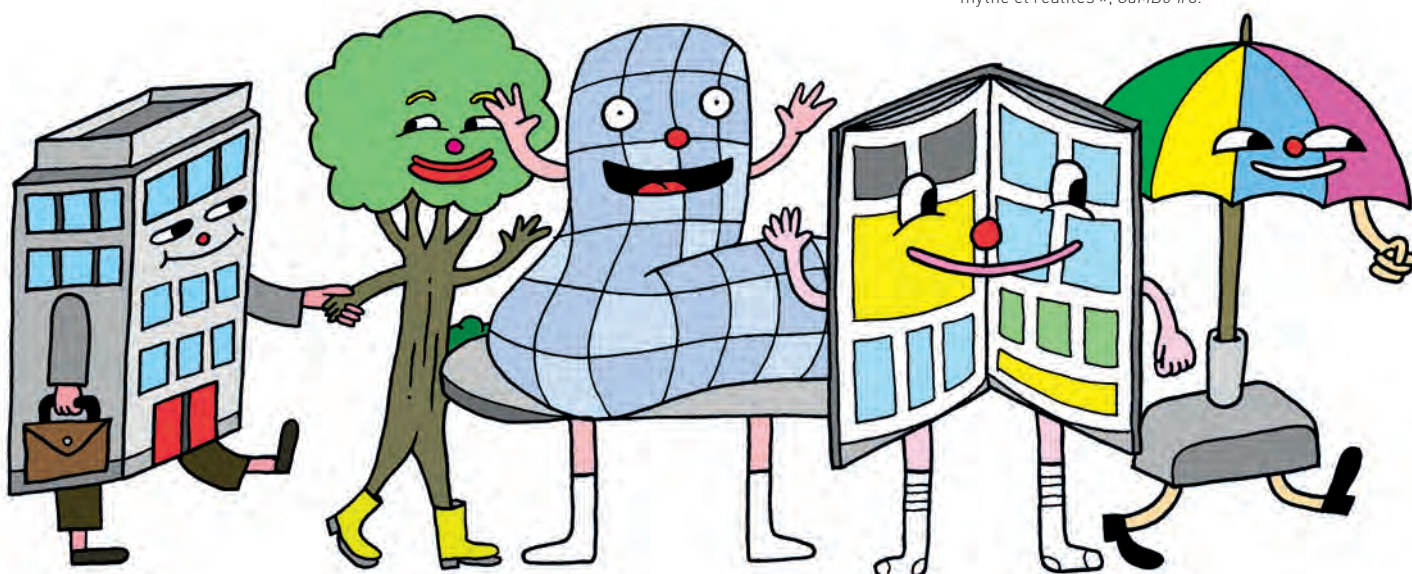
Les métropoles : voir en grand, être conquérant

Les métropoles ont été instituées pour redynamiser les tissus urbains et,

ainsi, tirer la croissance économique. L'idée sous-jacente, défendue notamment par Laurent Davezies et Philippe Estèbe, est que densifier les acteurs dans les zones urbaines les rend plus efficaces pour innover et produire¹. Aussi, les métropoles ont une autonomie et des moyens privilégiés pour attirer, concentrer et coordonner les acteurs : elles sont vues comme les fers de lance de la croissance et de l'emploi.

Ainsi, Bordeaux Métropole a cherché à structurer un écosystème qui mobilise et dynamise les compétences locales (R&D, conseil, finance, culture, informatique). Elle a coordonné son action avec les autres acteurs locaux (CCI, région Nouvelle-Aquitaine) et a aussi participé à la structuration de filières (technologies médicales, lasers). Bordeaux Métropole a soutenu les incubateurs et les pôles de compétitivité

1 | F. Gaschet, « La surproductivité métropolitaine, mythe et réalités », *CaMBo* #8.



locaux (comme Aerospace Valley). En 2015, elle s'était également engagée dans une stratégie de marketing territorial visant à attirer les entreprises (la marque *Magnetic Bordeaux*, aujourd'hui abandonnée). La création de 45 000 emplois sur la période 2008-2018 est venue valider la pertinence de ce modèle qui alimente en outre le dynamisme démographique.

Cette attractivité économique se traduit par environ 12 000 habitants en plus chaque année dans la métropole¹. Il ne faut donc pas négliger cette attractivité résidentielle : la métropole a dû opérer un réaménagement urbain en profondeur pour accueillir ces populations, en développant l'habitat (Bassins à flot) et le cadre de vie de proximité (préservation du patrimoine, piétonisation, commerces, loisirs...).

Métropolisation : des acclamations au pilori

Néanmoins, le modèle métropolitain, basé sur l'attractivité et la mise en concurrence des métropoles, a vu son efficacité être fragilisée. Les performances économiques métropolitaines sont très diverses et hétérogènes. Les métropoles peuvent sous-performer car leur stratégie de densification les rend moins attractives. Les effets de congestion se font sentir d'abord sur les transports, comme en témoignent les embouteillages et la saturation

des transports publics aux heures de pointe, qui font perdre des dizaines d'heures par an aux habitants. Par ailleurs, les confinements successifs liés à la pandémie de Covid-19 ont révélé l'aspiration des habitants des métropoles à accéder à des espaces de nature et la densité est parfois devenue une insupportable promiscuité.

Mais la congestion est aussi présente dans le domaine du logement. Les Bordelais assistent, impuissants, à une inflation immobilière directement liée à l'attractivité économique et résidentielle : les ménages ont vu leur pouvoir d'achat immobilier décroître (54 % de perte en 20 ans à Bordeaux²). Cette dégradation des conditions de vie, source d'insatisfaction profonde pour les habitants « historiques », est loin d'être compensée par les stratégies axées sur la qualité de vie ou l'amélioration du bien-être. Plus généralement, la concentration des activités rend parfois leur cohabitation très difficile. Les problèmes de logement et de transport ont un impact sur la productivité. De plus, créer un écosystème est difficile au sein d'un environnement perpétuellement remodelé. Enfin, il est sans doute plus facile d'attirer des entreprises grâce à des effets de réputation que de remodeler des infrastructures physiques et sociales.

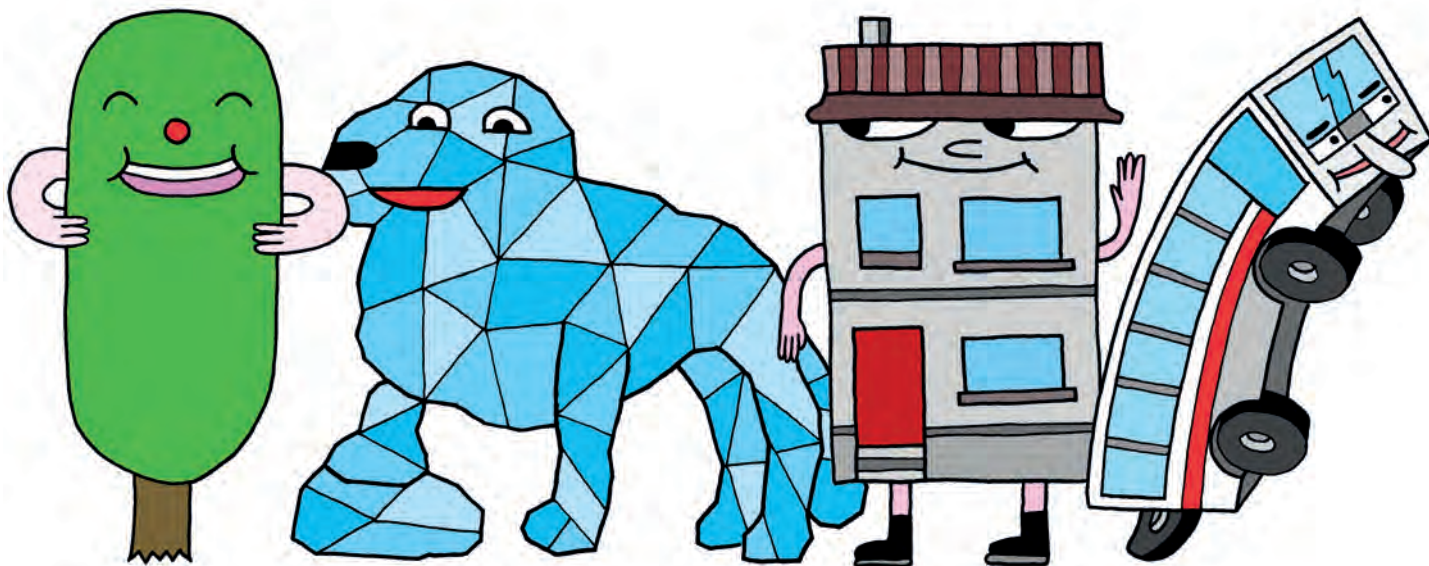
La France hors métropoles, une oubliée réhabilitée

On peut donc interroger l'apport des métropoles car leur promotion a conduit à faire oublier que les espaces non-métropolitains peuvent aussi être compétitifs, structurés et innovants sans pour autant être denses, échappant aux inconvénients de la grande taille. Ces territoires disposent de compétences techniques compétitives issues de l'histoire et de trajectoires spécifiques (assurances à Niort, photonique à Brive, luxe en Charente, tourisme littoral). De plus, les zones hors métropoles proposent de nombreux emplois qualifiés dans des tissus entrepreneurs (Agropole d'Agen). Par ailleurs, les réseaux productifs y sont souvent dynamisés par des acteurs privés et publics volontaristes (la Mécane Vallée à l'est de la Nouvelle-Aquitaine). Contrairement aux idées reçues, l'innovation est aussi présente dans les espaces non-métropolitains, comme le défend Richard Shearmur.

En outre, beaucoup de territoires non-métropolitains n'ont rien à envier au patrimoine des grandes villes. Ils ont en plus l'avantage d'offrir des espaces naturels riches et une sociabilité locale plus aisée, favorisant un cadre de vie agréable et recherché. Leur potentiel socio-économique en fait des leviers de croissance et d'emploi soutenus par de récents programmes comme « Petites Villes

1 | Taux de croissance démographique annuel moyen, période 2013-2018. Source : Insee.

2 | *France Bleu*, 20 janvier 2021.



de demain » (transition écologique, solidaire, numérique) ou « Territoires d'industrie » (innovation dans les tissus productifs en recomposition). Enfin, les territoires non-métropolitains expérimentent des méthodes de consommation et de production basées sur la proximité, l'entraide, l'autonomie et l'éco-responsabilité... ce qui intéresse les métropoles.

De l'opposition à la complémentarité : valoriser les interdépendances

Le rôle autonome des métropoles n'est qu'une fonction et tous les analystes pointent l'interdépendance entre les territoires métropolitains et non-métropolitains. Ainsi, les navetteurs et les touristes combinent souvent les avantages de chacun de ces espaces. L'interdépendance entre les territoires se nourrit de la fragmentation des processus de production : les entreprises en réseau coordonnent des unités dispersées et interdépendantes, dont certaines n'ont pas besoin d'être situées dans une métropole, notamment l'industrie qui exige beaucoup de foncier.

Finalement, le débat « métropoles versus territoires » semble peu pertinent, dépassé. Il n'y a pas d'un côté des métropoles attractives et compétitives et, de l'autre, des territoires à la traîne. France Stratégie a récemment montré que les métropoles n'entraînent pas

forcément leurs voisins dans leur sillage, n'agissent pas comme des « locomotives » du développement économique. Il n'y a pas de modèle générique de développement territorial applicable toujours et partout...

Une stratégie de développement interterritoriale

En conséquence, certaines stratégies métropolitaines ont été réorientées de l'attractivité, de la densité vers le renforcement des liens avec leur voisinage. L'objectif n'est plus de hiérarchiser, d'autonomiser ou de privilégier les territoires mais de les relier, de les faire « chasser en meute » afin de partager les fruits de la croissance et de stimuler leur résilience.

Ainsi, échaudée par la crise sanitaire et le constat d'une très faible autonomie alimentaire, la métropole de Bordeaux cherche à nouer des partenariats avec les territoires « vivriers » qui l'entourent (comme le Lot-et-Garonne). Un nouveau paradigme émergerait, qui ne serait pas celui de l'attractivité, mais qui viserait à tirer parti des ressources locales, des histoires, des compétences spécifiques de chacun, et à développer les complémentarités en valorisant les interdépendances. Mais pour le moment les métropoles, portées par un objectif d'autonomie et de résilience d'un côté, de développement économique et d'insertion

dans la mondialisation de l'autre, se voient confrontées à des injonctions contradictoires. La façon dont elles s'adapteront à cette nouvelle donne nécessitera des adaptations fortes, voire d'innover dans la définition de leur projet de territoire. —

POUR ALLER PLUS LOIN

- C. Altaber, B. Le Hir, « Dynamique de l'emploi dans les métropoles et les territoires avoisinants », *La Note d'Analyse de France Stratégie*, 2017, n° 64.
- O. Bouba-Olga, M. Grossetti, *La mythologie CAME (Compétitivité, Attractivité, Métropolisation, Excellence) : comment s'en désintoxiquer ?*, 2018, Hal-01724699v2.
- L. Davezies, P. Estèbe, « Les nouveaux territoires de la croissance : vers un retournement historique de la géographie économique ? », rapport d'étude pour le compte de l'Institut CDC pour la recherche et du PUCA, 2014.
- R. Shearmur, « Space, place and innovation : a distance-based approach », *Canadian Geographer*, 2010, 54 (1), pp. 46-67.
- M. Vanier, *Le pouvoir des territoires : essai sur l'interterritorialité*, Economica, 2015.



Blues métropolitain

THIERRY OBLET

« Faut-il quitter Bordeaux ? » titrait en couverture, le 4 novembre 2021, l'hebdomadaire *Le Point*. Interrogation pour le moins rhétorique puisque ne relayant ni une tendance étayée par des statistiques, ni une dégradation confirmée de l'image de la capitale girondine.

On ne fuit pas encore Bordeaux, même si, au grand dam de ses édiles, l'augmentation du coût de l'habitat y complique l'accession au logement des tant désirés jeunes ménages avec enfants. Même si, dans la littérature savante¹, Pierre Vermeren voit, dans l'impossibilité faite à de nombreux actifs indispensables à la bonne marche de la métropole bordelaise

1 | P. Vermeren, *L'impasse de la métropolisation*, Le débat, Gallimard, Paris, 2021.

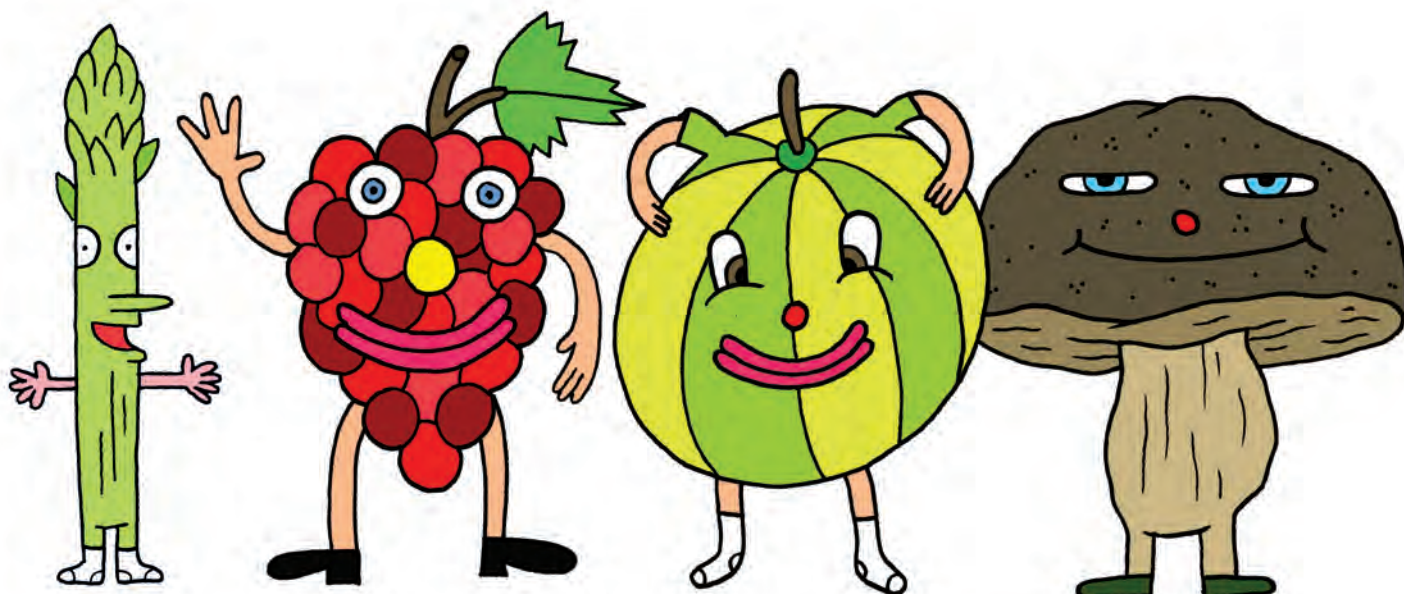
d'y résider, l'illustration des affres de la métropolisation. Bordeaux reste toutefois toujours bien placée dans le classement des communes établi par l'association « Villes et villages où il fait bon vivre ». La commune conserve en 2021 son 8^e rang et se retrouve la seule grande ville avec Nice dans un top dix où triomphent les communes de moins de 175 000 habitants².

Certes, la question du *Point* traduit une grogne palpable parmi les Bordelais. Mais les mécontentements rapportés n'instruisent le procès d'aucun responsable. La journaliste de l'hebdomadaire les expose comme la « rançon du succès » qui a auréolé Bordeaux ces dernières années. Davantage que

2 | Annecy, Bayonne et Angers forment le podium.

prédire une perte de population, la question revient à lancer « un grand débat ». Son ancrage sur une situation paradoxale promet qu'il soit sans fin. Ce paradoxe ressassé, être victime de sa réussite, sans être faux, ne rend pas compte de la globalité du problème. Si l'inflation des prix de l'immobilier ou les embouteillages quotidiens semblent bien la contrepartie mécanique de la force d'attraction exercée par la métropole bordelaise, si la montée de l'insécurité et une plus forte pollution peuvent y être en partie rattachées, les effondrements d'immeubles en centre-ville ou la perspective d'une ville noyée sous l'eau en 2050³ constituent des motifs de départs qui échappent à cette logique.

3 | Pour retrouver les cartes qui font peur : <https://coastal.climatecentral.org>.



Albert Hirschman distinguait deux manières de remédier à une situation insatisfaisante : la fuite (*exit*) ou l'interpellation des autorités (*voice*)¹. Prévenir la fuite requiert de valoriser la prise de parole. Dans cette voie, en accord avec la recommandation de la sociologie des organisations de fonder les consensus sur les problèmes plutôt que sur les solutions, demandons à ceux prêts à faire entendre leurs voix « ce qu'il ne faut plus faire ? » plutôt que « ce qu'il faut faire² ». Cette dernière question favorise ces vœux pieux qui peuplent la littérature à visée prospective : « construire plus, construire mieux » ; « aménager des espaces publics à vivre » ; « faciliter les déplacements ». La première question apparaît plus propice au recueil de témoignages précis et concrets. Nous l'avons testée dans notre entourage ; nous nous en tiendrons aux premières réponses obtenues. Ainsi réclame-t-on de faire cesser la pusillanimité de la métropole vis-à-vis des gestionnaires de réseaux souterrains (eau, gaz, électricité...).

Les autorisations de travaux sur la voirie accordées sans bien contrôler le travail de rebouchage des tranchées aboutissent à truffer les rues bordelaises de rustines éprouvantes pour les vertèbres des cyclistes. Doit également être contenue l'expansion de cette forêt non végétale composée par ces fameux potelets qui obligent à la minceur pour circuler sur les trottoirs.

L'on pourrait trouver ces propositions, toutes bien sûr discutables, un peu trop prosaïques. Ce serait négliger que le diable se loge dans les détails et que cette méthode n'interdit pas des déplorations de plus haute envergure. Ainsi cette invitation à ce que nos élus cessent ou du moins combattent leur tendance à n'appréhender qu'à la seule aune de leur territoire communal les inéluctables mouvements résidentiels et déplacements de population qui rythment la vie d'une métropole³. S'extirper de ces œillères communales apparaît nécessaire pour envisager une politique de peuplement

et un système de mobilité cohérents à l'échelle de l'aire métropolitaine.

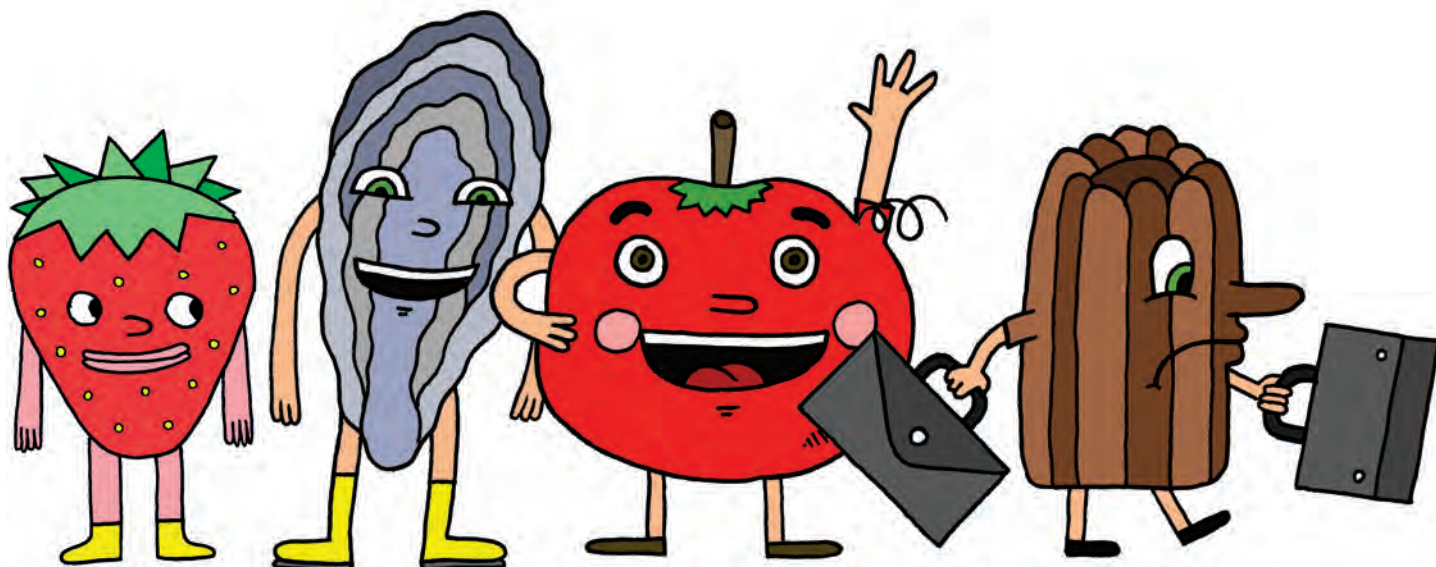
Faut-il quitter Bordeaux ? C'est « la revanche de Libourne, La Réole, Langon, Saint-André-de-Cubzac... » soulignait la couverture du *Point*. Souhaitons qu'une bonne régulation de la métropolisation cesse de faire percevoir comme un danger l'envie manifestée par des citoyens bordelais de céder au charme des villages. Cela pour le bien des grandes comme des petites villes. La revanche ne doit pas se muer en vengeance à laquelle elle est étymologiquement liée. Le dictionnaire historique de la langue française⁴ dévoile la difficulté de ce pari. La revanche, en son sens d'obligations réciproques pour un bien reçu, a disparu ou ne subsiste que via l'expression « à charge de revanche ». Que personne n'oublie la leçon du *Comte de Monte-Cristo* : une vengeance, même accomplie, ne mène jamais au bien-être. —

1 | A. O. Hirschman, *Défection et prise de parole*, Fayard Paris, 1995.

2 | G. Koenig, N. Gardères, *Simplifions-nous la vie !* Editions de L'Observatoire, Paris, 2021.

3 | Sur la présentation de ces mouvements résidentiels (Du village à la ville, de la ville au village, de la ville à la ville), voir le grand entretien avec le sociologue Jacques Donzelot in *CaMBo* #17, mai 2020, pp.4-7.

4 | (Sous la direction d'Alain Rey,) *Le Robert*, Paris, 2012.





Qu'est devenu Serge le lama ?

Les animaux dans l'espace public

EMMANUELLE GOÏTY

Restée dans la mémoire collective des Bordelais, la virée nocturne dans le tramway en 2013 de jeunes gens éméchés accompagnés d'un lama dérobé à un cirque voisin et surnommé Serge, a beaucoup fait sourire... Mais elle questionne aussi la coexistence animal/homme dans les villes : quelle place l'animal a-t-il dans l'espace public ? Les études des écosystèmes en milieu urbain et des relations avec les humains (*urban wildlife studies*) sont récentes, parce qu'elles deviennent une nécessité sanitaire, écologique, sociale, éthique. La société civile, quant à elle, se mobilise depuis très longtemps pour la cause animale et, plus ou moins rapidement, la loi suit. La première loi française sur la protection animale se positionne spécifiquement contre la maltraitance animale commise en public, en 1850 (loi Grammont), élargie au domaine privé un siècle plus tard. La dernière loi est votée le 30 novembre 2021 et chaque parti politique de s'en féliciter, sans forcément l'avoir votée. Sujet longtemps écarté, la coexistence entre les animaux et les humains est mise à l'agenda à toutes les échelles. Bon gré mal gré, en vue de l'élection présidentielle, les partis politiques investissent de plus en plus cette thématique qui tantôt concerne la faune sauvage et la chasse, tantôt la faune domestique, parfois les deux. Le parti animaliste a fêté ses 5 ans en 2021.

Le sujet des animaux dans l'espace public n'est pourtant pas nouveau. Après plus d'un siècle et demi, on repose la question, parce que les espaces des humains débordent sur les écosystèmes

et parce qu'une nouvelle faune investit la ville. Les animaux domestiques ou sauvages ont largement participé à la création des villes, les uns pour établir l'activité humaine, les autres pour définir des limites du territoire habitable. De nombreux récits historiques relatent la présence de porcs, de poules, de vaches, de chiens, de chats qui se baladent ; les problèmes de salubrité et les disputes de voisinage sont alors courants. L'action publique s'empare du sujet. Les règles sont sanitaires, militaires et de circulation. À partir du XIX^e siècle, le rapport aux animaux évolue. Plusieurs raisons peuvent l'expliquer : la démographie urbaine galopante et l'hygiénisme qui la suit, le nouveau rapport au « sauvage » lié aux colonisations et l'apparition des foires, expositions universelles et zoos, l'évolution des modes de transport, mais aussi les distinctions sociales plus fortes. On hiérarchise davantage les espèces, celles qui ont droit de cité ou pas, on envoie les abattoirs hors de la ville, « les animaux travailleurs sont devenus inutiles¹ ». Pour des questions de sécurité et afin de se hisser au rang des capitales européennes « civilisées », Istanbul en 1910 capture 30 000 chiens errants qu'elle transfère sur une île du Bosphore et les laisse livrés à eux-mêmes. Les descendants espagnols aux manettes de Mexico assoient leur domination par de grands massacres de

1 | E. Gouabault, C. Burton-Jeangros, « L'ambivalence des relations humain-animal, une analyse socio-anthropologique du monde contemporain », *Les passeurs de frontières*, vol. 42, n° 1, printemps 2010, Les Presses de l'Université de Montréal.



chiens en pleine rue¹. L'animal est une question politique dans l'espace public. Il est comparable à un indigent. Sauf quand il a un pedigree et est tenu par des mains propres et gantées.

L'animal est plus présent que les citadins ne le pensent, y compris dans l'espace public. Mais le seul terme « animal » ne peut suffire dans cette relation inter-espèces. Aujourd'hui sont distingués les animaux de compagnie et

les NAC (nouveaux animaux de compagnie tels que rats, reptiles, araignées, etc.), les animaux de rente (élevage ou abattage), enfin les animaux sauvages. Ceux de compagnie sont pour Charles Stépanoff les « animaux enfants ». Ils dépendent entièrement de leurs propriétaires. Voire ils sont adulés, ce que Kathleen Szasz appelle le *Petishism* (1968). Les chats et les chiens sont tolérés dans l'espace public, sous certaines conditions. Ils ne doivent pas être seuls à

plus de 1 000 mètres du domicile de leur propriétaire pour les chats et à plus de 100 mètres pour les chiens. Tous les sauvages n'ont pas la même « classe ». Si la faune sauvage est extrêmement diverse en ville, les représentations sociales du « sauvage » sont quant à elles le plus souvent associées aux moyens et grands mammifères européens, incluant la grande faune iconisée par le *big five*² de safari. On ne croise pas de lions ou d'éléphants dans les rues européennes,

1 | J. Estebanez, « Pour une ville vivante ? Les animaux dans la fabrique de la ville, histoire d'une requalification partagée », *Histoire urbaine*, n° 44, 2015/3.

2 | L'éléphant, le buffle, le rhinocéros, le léopard, le lion.



mais des renards, des sangliers, des cerfs viennent nous rendre visite. La petite faune (oiseaux, rongeurs, etc.) et les insectes pourtant présents dans l'espace public ne sont pas considérés comme « sauvages », souvent invisibilisés, ou vus comme des nuisibles. Les mouettes de Saint-Malo, les écureuils de Montréal, les canards du Jardin public bordelais font partie du décor urbain.

Joëlle Zask dans son essai *Zoocities*¹, face au constat de l'émiettement des milieux naturels, relate que des animaux sauvages investissent la ville et les espaces publics partout dans le monde. Les raisons : il y a plus de nourriture en ville, plus d'eau, moins de prédateurs. À l'abri des bâtiments, il y fait tantôt moins froid, tantôt moins chaud. La ville se verdit, moins soumise aux pesticides. Leur visibilité a été d'autant plus forte du fait du repli humain durant le premier confinement, lié à la crise du SARS-COV2. Ces ressources se trouvent « détournées de leurs fonctions initiales et injectées dans un écosystème animal (...) qui est indifférent, voire hostile à la présence de l'homme ». Ce qui aboutit pour l'humain à une « perversion complète de l'idéal du sauvage », voire à un regard avilissant sur l'animal qu'il surprend à faire les poubelles. L'auteure rappelle que ces animaux ne participent pas au « contrat social ». Ils ne se soumettent pas aux panneaux de signalisation, mais ils peuvent s'adapter. À Moscou, certains chiens font des migrations pendulaires pour se nourrir en centre-ville et rentrer le soir en banlieue. Les animaux s'inventent « des parcours et des usages qui sont de leur fait et dont la rationalité est sinon accessible, du moins étrangère à celle dont l'organisation urbaine est l'incarnation ». Nathalie Blanc² montre que

la création de réserves de nature dans la ville est déjà une façon d'attribuer une place et des fonctions nouvelles. Malgré tout, ces populations se jouent de tout zonage, elles sont mobiles. Ce qui rend les politiques urbaines des plus compliquées. L'espace public devient le lieu de tous les possibles, face à une population imprévisible.

Les actions des villes sont aujourd'hui marquées par un désir de proximité avec la nature et les animaux, qui passe par une visibilité, et une volonté de protéger, tout en considérant cette proximité comme un risque. Le rapport reste ambivalent selon le type d'espèces, auquel s'adaptent des politiques de communication spécifiques, une pour les animaux que l'on connaît et que l'on apprécie, une autre moins accessible au grand public autour de la biodiversité. On fait plutôt la part belle aux animaux de compagnie dans l'espace public. Non sans ignorer

« Penser l'ensemble de la faune dans l'espace public, c'est revoir entièrement notre modèle de vie. »

qu'ils peuvent poser problème, ils sont souvent gage de lien social et de rencontre. Paris³ autorise la promenade sans laisse dans 15 parcs et développe une stratégie « animaux en ville », dont seul un axe sur quatre concerne la faune sauvage (lutter contre le trafic, préserver, gérer les populations d'espèces commensales⁴). Grenoble veut adapter ses espaces verts aux chats et chiens, met en place des pigeonniers contraceptifs, des écurouds, veut créer une cellule animalière au sein de la police municipale et ouvrir un cimetière animalier. Élu en charge de la condition animale et du respect du vivant à Bordeaux, Francis Feytout travaille à différents axes pour

la cohabitation inter-espèces. Dans la perspective d'une vision innovante de la relation avec les animaux, il souhaiterait penser une trame spécifique pour la faune, jusqu'à aujourd'hui invisibilisée par la trame verte. Il est à l'origine d'un réseau d'entraide municipale sur cette thématique. Partout, les bergers urbains se développent comme au parc des Coteaux sur la rive droite bordelaise. Des chèvres sont embauchées pour tondre les pelouses. Le sauvage ne jouit pas généralement des mêmes tendresses. Les États-Unis voient fleurir une économie de l'éradication et de prévention des intrusions (abattages, dispositifs anticollisions pour les voitures, répulsifs sonores ou irritants...). L'appréhension de l'animal est partielle.

Penser l'ensemble de la faune dans l'espace public, c'est revoir entièrement notre modèle de vie, les représentations de notre pré carré humain, notre législation routière, ne pas imaginer que les animaux resteront dans la zone dédiée, intégrer plus de risque. C'est finalement gérer toutes ces populations, sous le regard des éthologues dans un modèle hybride façon Bruno Latour. Quant à Serge le lama, il a tiré sa révérence en juin 2021 après une vie bien remplie, nous explique John Bautour, directeur du cirque franco-italien. _

1 | J. Zask, *Zoocities, Des animaux sauvages dans la ville*, édition Premier parallèle, 2020.

2 | N. Blanc, « La place de l'animal dans les politiques urbaines », *Communications*, n° 74, Bienfaisante nature, 2003.

3 | M. Bénisty, « Le respect des animaux, domestiques comme sauvages, gagne du terrain en ville », *La gazette des communes*, 17 février 2021.

4 | Commensal : se dit d'un animal ou végétal vivant associé à un autre d'une espèce différente et profitant de ses aliments sans lui porter préjudice.

Saucats

La plateforme d'énergies renouvelables XXL fait débat

CLAIRE DUTILLEUL

Difficile de passer à côté du débat public et des nombreuses réunions de concertation autour d'Horizeo... Pour ce « méga-projet » d'énergies renouvelables dépassant (très largement) les 300 millions d'euros d'investissement, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a été sollicitée. Entre le 9 septembre 2021 et le 9 janvier 2022, elle a organisé plus de 60 initiatives : réunions publiques, visites de terrain et ateliers thématiques ont réuni au moins 3 000 personnes. Dans le même temps, plus de 70 articles de presse ont relayé la parole des défenseurs et opposants à ce projet énergétique hors norme. Cette plateforme d'énergies renouvelables, telle qu'elle est présentée par ses maîtres d'ouvrage Engie et Neoen, regroupe sur une superficie de 1 000 ha plusieurs équipements :

- Un parc photovoltaïque d'un gigawatt (GW), soit la puissance d'un réacteur de la centrale nucléaire du Blayais - qui en compte quatre.
- Une centrale de données (*data center*) de 10 à 20 mégawatts (MW) IT (puissance informatique installée), en partie alimentée par le parc photovoltaïque.
- Une unité de stockage d'électricité par batterie de 40 MW qui contribuerait à l'équilibrage du réseau autour de 50 Hertz (Hz) : lorsque la production est supérieure à la consommation, elle stockerait l'électricité, et inversement.
- Un électrolyseur d'une puissance d'environ 10 MW pour produire de l'hydrogène, en partie grâce à l'électricité issue des panneaux solaires.

- Un parc agrivoltaïque mixant production agricole et énergétique sur 10 à 20 hectares.

La mise en service de cette gigantesque plateforme énergétique est prévue à partir de 2026. D'ici là, la route sera longue et jalonnée de concertations, de démarches administratives et juridiques.

Pourquoi un tel gigantisme ?

C'est la principale interrogation et source d'opposition à Horizeo. Le projet s'étendrait sur une superficie de près de quatre fois celle du parc solaire de Cestas, également géré par la société Neoen. Les arguments des maîtres d'ouvrage et des défenseurs d'Horizeo reposent sur un constat assez impayable : la région Nouvelle-Aquitaine a besoin de ce projet pour atteindre



Parc photovoltaïque de Lugos. © neoen.

ses objectifs en matière de production d'énergies renouvelables. Ceux-ci sont fixés par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) : pour atteindre 100 % de production d'énergies renouvelables par rapport à la consommation régionale en 2050, la région mise sur une puissance photovoltaïque de 8,5 GW en 2030 et de 12,5 GW d'ici 2050. Or, en juin 2021, ce sont à peine 3 GW photovoltaïques qui sont opérationnels en Nouvelle-Aquitaine¹. En l'espace de quelques années, il faudrait multiplier par trois la puissance installée au cours des deux précédentes décennies. Comptablement parlant, Horizeo a donc l'avantage de permettre à la région de faire un grand bond en avant pour remplir les objectifs de la transition énergétique.

La préservation de la forêt avant tout ?

Second sujet qui cristallise les oppositions au projet Horizeo : son installation sur des parcelles forestières. La forêt des Landes de Gascogne a été fortement sollicitée pour l'installation de parcs solaires en Nouvelle-Aquitaine : la Gironde et les Landes (respectivement 841 et 717 MW installés en juin 2021) sont les deux premiers départements de Nouvelle-Aquitaine en termes de puissance solaire raccordée, principalement grâce à des parcs d'envergure en milieu sylvoicole comme Cestas (300 MW), Salaunes (82 MW) ou Losse (74 MW) plus grande centrale du monde à sa construction en 2010 ! La forêt a-t-elle assez donné ? Pour les associations SEPANSO et Horizon Forêt, la forêt de pins est un puits de carbone irremplaçable et un réservoir de biodiversité précieux². La transition énergétique ne doit donc pas, selon elles, se faire au détriment des surfaces naturelles, agricoles et forestières (NAF). Mais est-ce possible ? Pour préserver ces surfaces NAF, l'alternative serait d'installer

en priorité les panneaux solaires sur les toitures, parkings et autres terrains déjà artificialisés. Or, selon la DREAL Nouvelle-Aquitaine, le potentiel d'installation solaire sur les parkings et les délaissés est estimé à 2 200 ha sur l'ensemble de la région, soit une surface bien inférieure à celle nécessaire qui serait voisine de 5 600 ha. La mobilisation seule des sites artificialisés ne permettra donc pas d'atteindre les objectifs régionaux de production du photovoltaïque d'ici 2030³.

À projet hors norme, problématiques inédites

Les risques habituellement rencontrés par les aménagements, a fortiori par les centrales photovoltaïques, prennent avec Horizeo des dimensions inédites : incendie, inondations, tempêtes, création de couloirs de vent susceptibles d'endommager les massifs forestiers alentour, apparition d'îlots de chaleur pouvant potentiellement porter atteinte aux parcelles viticoles... Nous ne bénéficions d'aucun retour d'expérience sur les risques potentiels d'un projet d'une telle envergure sous nos latitudes (les centrales géantes existantes sont situées dans des déserts), et encore moins sur la cumulation de ces risques. Doit-on alors considérer ce projet comme un « laboratoire » où se construira le retour d'expérience sur des projets énergétiques innovants ? Autre défi de taille pour les maîtres d'ouvrage, celui de la compensation forestière : la réglementation exige un reboisement d'au moins 2 000 ha. L'utilisation de terrains forestiers non productifs ou présentant des peuplements déperissants est envisagée, ce qui pose la question d'une réelle plus-value en termes de création de nouvelles surfaces forestières et de biodiversité. La localisation de ces reboisements est à l'étude et nul doute que ce sujet sera regardé de près par les acteurs sylvoicoles.

L'envergure d'Horizeo ouvre également des perspectives intéressantes, comme l'opportunité de création de

nouvelles filières industrielles en Nouvelle-Aquitaine. La seule usine de recyclage de panneaux solaires en France aujourd'hui est en effet située dans les Bouches-du-Rhône ; elle sera fortement sollicitée par le projet Horizeo. La participation des collectivités et des citoyens au capital, à la gouvernance ou au suivi du projet est aussi un aspect positif. Cette plateforme énergétique innovante doit s'accompagner d'une réflexion sur l'implication des acteurs locaux privés, associatifs et des citoyens pour un véritable ancrage local et des retombées financières plus équilibrées.

Un projet local à portée nationale

Horizeo permettrait assurément de remplir une partie des objectifs d'énergies renouvelables régionaux et nationaux. L'électrification des usages liée au remplacement des énergies fossiles dans l'industrie et la mobilité ne fait désormais aucun doute, et des moyens de production renouvelables doivent être développés. Il s'agit néanmoins de faire des choix éclairés en termes d'aménagement du territoire et de paysage énergétique. Les critiques à l'encontre d'Horizeo dessinent ainsi des alternatives à ce projet privé, massif et centralisé : des unités de production plus petites, disséminées sur le territoire et portées par des acteurs publics. Ce scénario impliquerait une électricité plus chère car les économies d'échelle seraient moindres : les habitants et industriels français, habitués au prix d'une électricité nucléaire subventionnée, seraient-ils prêts à payer une électricité renouvelable à la hauteur de ce que coûte réellement une transition énergétique durable et locale ? Serait-ce le moyen de changer les comportements et de diviser par deux les consommations électriques, comme prévu par le Sraddet ? Cette sobriété, évoquée lors du débat public en opposition à l'« ébriété énergétique » est la pierre angulaire de la transition. Elle sera d'autant plus difficile à enclencher qu'elle ne crée pas de bénéfices monnayables sur un marché financier. —

1 | Voir panorama de l'électricité renouvelable du 30 juin 2021, RTE : <https://assets.rte-france.com/prod/public/2021-10/Panorama2021-T2.pdf>

2 | Voir le débat de clôture de la CNDP du 14 décembre 2021 : <https://www.debatpublic.fr/photovoltaïque-horizeo>

3 | Focus sur *Production d'électricité photovoltaïque sur délaissés et parkings en Nouvelle-Aquitaine*, DREAL Nouvelle-Aquitaine, novembre 2021.

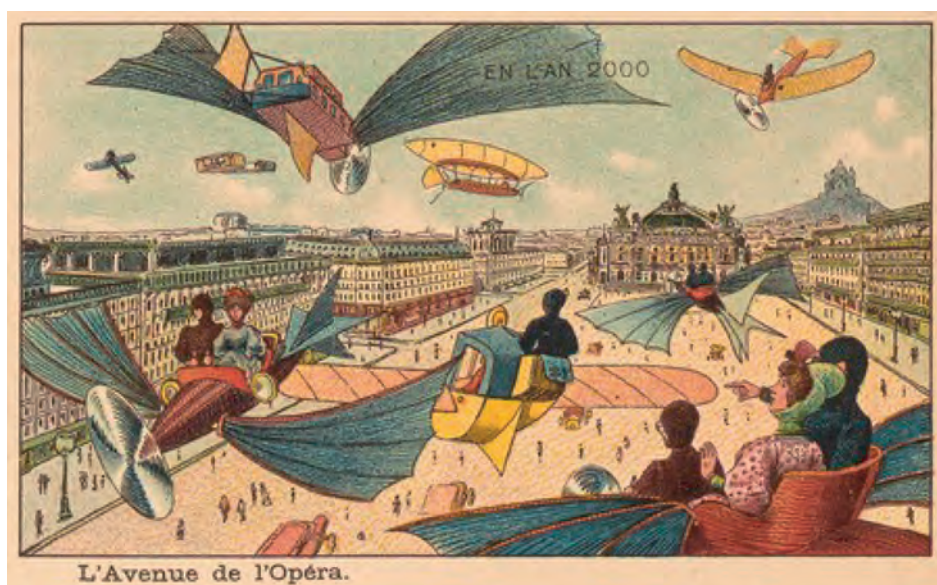
Mobilité urbaine aérienne

Le plus lourd reste à venir...

BOB CLÉMENT

Un fantasme intemporel

Au début du XX^e siècle, un fabricant de cigares commande au dessinateur Jean-Marc Côté une série de cartes postales figurant la vie en l'an 2000. L'on y voit ainsi des couples endimanchés survolant l'avenue de l'Opéra dans de petits engins volants sortis tout droit de l'univers de Jules Verne. L'an 2000 est derrière nous et nous sommes encore bien loin d'une mobilité urbaine par les airs, qu'elle soit individuelle ou collective. Et pourtant, les vieux rêves ont la vie dure... Certes, la recherche et développement des grandes entreprises aéronautiques a supplanté le bricolage du vieil Icare, mais la quête reste la même : voler, comme l'on marche ou roule.



En l'an 2000, l'avenue de l'Opéra à Paris, vue par Jean-Marc Côté en 1910. © Gallica/BnF.

Bientôt une réalité

Airbus planche sur le sujet depuis plusieurs années et a imaginé un multicopter¹ électrique pouvant transporter jusqu'à quatre personnes sur une distance de 80 km à une vitesse de croisière de 120 km/h. Les premiers essais en vol du prototype du Cityairbus NextGen sont prévus pour 2023. À décollage et atterrissage verticaux et ne comprenant aucune pièce mobile à l'exception des hélices, cet engin a été conçu de sorte à faciliter son intégration urbaine. L'on imagine en revanche aisément le casse-tête de la gestion de l'encombrement des couloirs aériens à basse altitude. Airbus s'est emparé de cette question en développant des



© Airbus Helicopters 2021 - Production Autrement Dit.

1 | Un multicopter est un engin volant comprenant plus de deux rotors pour une plus grande facilité de pilotage.

solutions numériques pour le pilotage et la sécurisation des espaces aériens, en particulier dans la perspective du développement des drones. D'une plus grande maturité technologique que les engins de transport de personnes, ces derniers pourraient trouver un champ d'application d'envergure dans le transport de marchandises en milieu urbain contraint.

Les marchandises d'abord

Mais l'innovation passe aussi parfois par la réactualisation de solutions héritées du passé et de vieilles connaissances pourraient bien réapparaître au-dessus de nos têtes. C'est en Gironde, à Laruscade, que sera construit, dès 2024, le plus grand dirigeable du monde, mis au point par la société Flying Whales. D'une longueur de 200 m, il sera capable de lever jusqu'à 60 tonnes de matériaux. Initialement imaginé pour le compte

de l'Office national des forêts afin de récupérer des billes de bois dans des sites d'accès difficile, il est particulièrement adapté au transport de grosses pièces, comme les pales d'éoliennes, sur des distances pouvant aller jusqu'à 1 000 km. Peut-être fera-t-il, un jour, son apparition dans le ciel de nos villes, à l'occasion de quelque chantier contraint, suscitant sans aucun doute l'émerveillement des petits comme des grands ! 

© FLYING WHALES.





Yves-Farge à Terres-Neuves

Refonder la mémoire des quartiers

PATRICE GODIER

Que reste-t-il de la mémoire d'un lieu quand le nom qui l'a longtemps incarné fait place à un autre et que, de ce lieu, seules subsistent quelques survivances matérielles et autres réminiscences d'un passé souvent présenté de façon nostalgique ? Le cas de la cité Yves-Farge à Bègles rebaptisé quartier des Terres-Neuves apporte un éclairage particulier sur cette question.

Quand en 2006 la municipalité de Noël Mamère décide à Bègles d'engager un grand plan de rénovation de la cité Yves-Farge, c'est un processus lourd de transformation de l'habitat et de l'espace public qui est initié. Au programme : la démolition de quatre tours sentinelles de 14 étages chacune, la reconstruction de plusieurs centaines de logements et la mise en œuvre d'une nouvelle forme urbaine avec un grand projet piloté par une architecte de renom Tania Concko. L'objectif urbanistique est à la fois de s'appuyer sur l'arrivée du tramway pour réorganiser l'espace bâti autour d'une vaste esplanade accueillant une station de tram et des commerces, et d'élargir le périmètre de la cité pour l'inclure de fait à un nouveau quartier baptisé Terres-Neuves, composé d'un « site créatif » dédié aux technologies de l'image et du numérique, là où se trouvaient des bâtiments militaires à vocation sanitaire et pharmaceutique dont on préserve la structure. Ainsi nommé, le quartier Terres-Neuves offre dorénavant aux automobilistes

circulant sur les boulevards et aux voyageurs du tramway de la ligne C, plus qu'un ensemble résidentiel rénové, une vitrine des activités high-tech de la métropole en lieu et place de l'ancienne cité.

Quinze ans après cette vaste opération de renouvellement urbain, il s'avère – pour reprendre notre question préalable – que les mémoires continuent de s'entrechoquer. La référence faite à l'histoire de la ville et à son passé morutier par la municipalité pour rebaptiser le quartier, nourrie de surcroît de sous-entendus de conquête (Terres) et de modernité (Neuves), s'impose encore difficilement. En effet, persiste l'image négative associée à divers actes répréhensibles (incivilités, trafics) dans un quartier populaire d'habitat collectif des années 1960 qui s'est progressivement paupérisé jusqu'à être qualifié de ghetto.

La fin d'une cité, les promesses d'un quartier

La cité Yves-Farge (du nom d'un ancien résistant, ministre du Ravitaillement à la Libération) a longtemps représenté pour la ville de Bègles qui fut dirigée 60 ans durant par des municipalités communistes, le témoignage d'une histoire associée au monde ouvrier. Elle était traditionnellement la cité des employés des postes et du rail, devenue aussi au fil du temps celle des ouvriers originaires du Maghreb et de Turquie travaillant dans les usines situées à proximité. Sa démolition inscrite dans

les agendas successifs de la politique de la ville et le nouveau nom donné au quartier par le projet de rénovation suscitèrent d'abord l'inquiétude des habitants de la cité relayée par un tissu associatif riche et actif. Des paroles fortes furent prononcées : « On a voulu nous faire disparaître, on nous a même enlevé le nom de notre quartier ! » ; « Pourquoi une cité, parce qu'elle est réhabilitée, on lui enlèverait son passé¹ ? ». Et on ne manqua pas d'évoquer à ce propos la gentrification en cours de la ville de Bègles dont les élus de la nouvelle majorité écologiste seraient les agents objectifs. La mise en œuvre d'un dispositif de participation des habitants au processus de transformation du quartier, notamment avec la mise en place d'un atelier mémoire, la création d'événements festifs comme les rendez-vous des Terres-Neuves, permirent d'atténuer ce sentiment en consignait les paroles et histoires de vies comme éléments d'un héritage immatériel à transmettre aux générations futures. Beaucoup trouvèrent dans le projet une nouvelle respiration donnée au quartier avec un parc de logements modernisés et une meilleure intégration à la ville et à Bordeaux, sans pour autant lever tous les doutes quant à l'état de friche prolongé de certains endroits, au verdissement limité à des wagons jardinières, et surtout à la création du parc d'économie créative, centre d'activités et de services situé à proximité, peu pourvoyeur d'emplois locaux.

1 | Source : www.centre sociaux.fr : « Paroles d'habitants et politiques de la ville », Rapport national 2012.

Aujourd'hui, les Terres-Neuves se révèlent surtout terres de contrastes dont la promesse reste encore incertaine, accentuée en cela par l'implantation symbolique de la Cité numérique et son millier de salariés, situés à l'emplacement de l'ancien centre de tri postal.

Cohabiter aux Terres-Neuves

Lorsqu'il est lancé en 2010, le projet Terres-Neuves se veut d'abord singulier en instituant le premier parc créatif de la métropole au cœur d'une zone habitée. Son objectif est double : moderniser l'image de la ville en la situant dans la sphère des entreprises du secteur créatif tout en maintenant l'importance des valeurs collectives et solidaires dans la tradition de l'histoire béglaise. On y retrouve à la fois l'expression des principes chers au maire

de l'époque, Noël Mamère, ancien journaliste à la réputation nationale, dans sa volonté de faire des friches militaires un espace culturel et multimédia, et l'influence dans les principes de conception du nouveau quartier de l'architecte Patrick Bouchain, conseiller sur l'opération, pour qui l'urbanisme contemporain doit permettre de retisser la ville à partir de son histoire. Partant de ces principes portés par la collectivité et l'opérateur historique du logement social à Bègles depuis 1961 (Saemcib), l'attractivité du projet va rapidement s'imposer dans la ville et au-delà. Pour autant, sa réussite dépendra en grande partie des formes de cohabitation existantes au sein de l'environnement social et urbain de la cité rénovée. Et les faits montreront que cette cohabitation va demeurer quelque peu chaotique, prise entre

les deux réalités du quartier, celle contemporaine d'une activité associée à de nouvelles catégories de population autour de l'image et du cinéma (baptisées un temps « la tribu ») et celle restée accolée à une image dévalorisée de l'ancienne cité liée aux actes délictueux qui ont perturbé ces dernières années de manière récurrente la quiétude du quartier (deal, incendies, dégradations, etc.). Le recours au décalage sociologique entre « jeunes des quartiers » et nouvelles catégories issues du secteur high-tech est alors tentant pour expliquer la situation, comme le rappelle la municipalité béglaise pour qui l'enjeu demeure encore aujourd'hui de « façonner une nouvelle identité pour ce quartier dont certains jeunes qui n'ont jamais connu Yves-Farge se revendiquent pourtant » (Sud Ouest, 15 juin 2021).



Le quartier des Terres-Neuves en septembre 2010, la tour E de la cité Yves-Farge sera démolie le mois suivant.



Les bâtiments de l'ancienne caserne transformés en parc d'économie créative.

La mémoire du quartier comme bien commun ?

Plus globalement, le cas des Terres-Neuves permet d'ouvrir la réflexion à tous ces noms donnés par les municipalités aux quartiers nouveaux qui s'installent dans les sillons d'anciens, ou à ces appellations qui accompagnent le renouveau des quartiers. Bègles a été en la matière précurseur dans l'agglomération bordelaise comme le montrent les quartiers de Rives d'Arcins, autrefois Tartifume, ou de Terres-Sud recoupant une partie du quartier de Birambits. C'est aussi vrai pour Bordeaux avec les Bassins à flot (une part de l'historique Bacalan) au profil de rénovation proche des Terres-Neuves dans le recours à l'innovation (Cité du Vin) et dans la volonté de s'inscrire dans l'histoire

avec la permanence de grues et docks associés à l'image portuaire. Car ces changements de noms ne sont pas entièrement synonymes de *tabula rasa*. Ils répondent aussi à une demande de certains groupes sociaux quant à la nécessité d'élaborer des récits historiques à destination de tous les habitants, capables de répondre aux questions posées par la transformation des lieux (le quartier comme bien commun) et d'éviter le risque de produire des espaces par trop standardisés et atemporels. Nombre d'associations regroupant d'anciens et de nouveaux habitants tentent ainsi aujourd'hui, à travers événements et documents, de fonder une mémoire commune, susceptible de rassembler et d'accorder les références actuelles et les témoignages des époques révolues. Cela se

traduit aussi par des espaces qui leur sont spécialement dédiés au sein des quartiers : ici un square au nom d'Yves Farge (aux Terres-Neuves), là une place consacrée au passé industriel et portuaire (place Pierre-Cétois à Bacalan / Bassins à flot).

Ces initiatives seront-elles suffisantes pour que prenne la greffe ? S'agit-il seulement d'un vœu pieux ? Sans doute l'Histoire nous le dira-t-elle... —

Bons souvenirs de La Bastide

NATHANAËL FOURNIER

Grand collectionneur de cartes postales et fervent défenseur du passé industriel et ouvrier de La Bastide, Francis Moro habite une maison nichée entre le quartier Niel et le Jardin botanique.

« Je suis né en Espagne en 1939. Mais dès deux mois j'habitais Bordeaux ! Mes parents ont fui pour des raisons politiques mais aussi économiques. Ils sont arrivés un an après le principal flot de réfugiés parce que ma mère était enceinte et ont rapidement emménagé à Saint-Michel : c'était là que les Espagnols se regroupaient. On habitait rue Camille-Sauvageau d'abord, puis rue Porte-de-la-Monnaie. Donc je suis resté dans ce quartier, de l'autre côté de l'eau, jusqu'à 20 ans.

J'allais à l'école rue Jules-Guesde, là où est l'extension du marché des Capucins maintenant. À 14 ans, j'ai passé des concours pour être formé dans la métallurgie. J'en ai réussi quelques-uns. À l'époque c'étaient les parents qui décidaient ! Donc ça a été Motobloc ! Au début du siècle, Motobloc faisait des voitures. Mais, dans les années 1950, on fabriquait surtout des moteurs pour deux-roues. C'était rue des Vivants, à La Bastide, juste avant Cenon. J'y suis resté quatre ans, dont trois d'apprentissage.

Donc dès 14 ans, j'étais bastidien. Matin et soir, je faisais le trajet à vélo. Entre midi et deux heures, on mangeait rapidement pour se balader. Avec nos vélos, on allait partout ! Ça fait que je connaissais bien La Bastide, à force

de me trimballer. Surtout, il y avait des usines avec des filles ! Sur les quais, là où ensuite était le dépôt de Conforama, il y avait une fabrique de boîtes de conserve. On allait discuter avec elles sur les bords de la Garonne.

Fin 1958, Motobloc licenciait 300 personnes... Mais à l'époque, on retrouvait facilement du travail ! Le vendredi j'étais licencié, le lundi j'avais du boulot.

J'ai travaillé quelques mois dans une petite boîte de fabrication de matériel de boulangerie. C'était dans l'ancien Mériadec, rue Roquelaure. Il y avait toutes ces femmes qui faisaient le tapin, qui m'appelaient à chaque fois que je passais à vélo : "Eh petit !" Puis, juste avant mon service militaire, j'ai intégré une boîte de réparation navale, la STEMA. Et j'y suis revenu après mes 28 mois en Algérie, pour travailler à bord des bateaux. C'était sale. Mais ça me plaisait. On faisait beaucoup d'heures, je gagnais bien ma vie.

Puis des copains de Saint-Michel m'ont dit : "Tu sais, chez Dassault ils embauchent." J'ai envoyé ma candidature et, je ne l'ai su qu'après, mais à l'époque ils passaient dans le quartier pour faire des enquêtes de moralité. Je suis rentré chez Dassault en 1962 et j'y

suis resté 34 ans, jusqu'à la retraite. D'abord à Talence, puis à Martignas.

En 1962, je me suis marié aussi. On a trouvé un logement rue de la Benaugue. Mais il fallait vraiment être jeune ! C'était dans une cour à l'arrière d'une échoppe, les propriétaires avaient construit trois pièces en enfilade. C'était en briques et pas doublé... Donc l'hiver, les murs intérieurs suintaient. C'était insalubre... Et il n'y avait qu'un seul water pour toute la maison, au fond de notre cour. Mais pour nous La Bastide c'était aussi le cinéma L'Éden, place Stalingrad, et son dancing en sous-sol. Et, entre mai et septembre, beaucoup de fêtes de quartier très animées, avec des manèges et des bals sous chapiteau.

Ensuite, grâce à l'employeur de ma femme, qui cotisait au 1 % pour les logements, nous avons habité dans une HLM. Rue Brascassat, derrière la gare Saint-Jean. On était content, on avait nos propres WC ! Et même une douche ! On y est resté 6 ans. Aujourd'hui, quand je raconte à des jeunes qu'on était content d'aller dans une HLM, ils vous regardent avec de ces yeux !

Et bien sûr, après, on aspire à la propriété... Chez Dassault, j'avais des

copains qui commençaient à acheter des terrains, à faire bâtir. Moi je voyais les choses différemment. Depuis quelques années, mes parents s'étaient installés dans une petite échoppe à La Bastide, rue Reigner. J'ai toujours eu l'esprit famille. Donc je passais les voir quasiment tous les soirs. Et un jour ma mère me dit qu'une maison était à vendre tout près de chez eux... C'était en piteux état. Mais du coup ce n'était pas cher. Et finalement ça fait 53 ans qu'on y habite ! Mais on y a fait beaucoup de travaux...

Depuis que je vis ici, j'ai vu les industries et les entreprises fermer les unes après les autres. Dans les années 1970 et 1980, il y avait des friches et des ruines un peu partout. À un moment on appelait La Bastide "le petit Beyrouth" ! Au mieux, Chaban faisait démolir mais il ne faisait rien derrière... Il y avait souvent des caravanes et des gens du voyage sur les quais.

Il faut se rappeler que dans le projet de Bofill, une grande partie de La Bastide devait être littéralement rasée ! Depuis une vingtaine d'années la politique a changé quand même. Pas loin de chez moi, rue de la Rotonde, il y avait la Halle aux farines. Un beau bâtiment en pierres, un des plus anciens de La Bastide, qui servait d'abord d'entrepôt commercial puis qui avait été racheté par la SNCF avant d'être désaffecté. Il y a eu des squatteurs et toute la toiture a brûlé. Mais Juppé a décidé d'y implanter les archives municipales, et aujourd'hui c'est très joli.

Le Jardin botanique, moi, ça ne me plaît pas tellement. Mais je reconnais

que ça apporte une touche de verdure dans le quartier. C'est un plus. Les quais ont été très bien aménagés. Donc il y a des choses positives. Mais après, quand on voit les nouveaux immeubles d'habitation... Ici, dans les années 1960, c'était un petit faubourg où il n'y avait pratiquement que des échoppes. Aujourd'hui... Comme dit ma femme, d'une fenêtre à l'autre, on peut se ser- rer la main...

Et puis il faut être vigilant avec les promoteurs. Il y a quatre ou cinq ans, une association du quartier s'est montée pour suivre l'évolution des projets. Par exemple, au bout de ma

« Depuis que je vis ici, j'ai vu les industries et les entreprises fermer les unes après les autres. »

rue, sur main gauche, il y a des nouveaux immeubles. Or certains permis de construire avaient été accordés par la mairie pour sept étages alors que normalement c'est limité à six. C'est un vrai scandale... Grâce à l'action de l'association, ils ont dû revenir en arrière. On comprend bien l'intérêt des promoteurs... Mais c'est au détriment des habitants. Pareil, à deux pas de chez moi, il y avait un petit square avec des toboggans pour les tout jeunes. Et il était question de rogner dix mètres sur ce jardin. Là on a manifesté. On était une trentaine. Et on est allé à la maison cantonale, à la mairie de quartier, discuter avec un représentant de la mairie. En fin de compte, on a obtenu gain de cause. Donc heureusement qu'on l'a créée, cette association !

Je collectionne depuis toujours. J'ai commencé comme tous les gosses

avec les timbres. Puis ça a été des monnaies, des armes... Le départ, je pense, c'est que je ne jette rien ! Au cas où ça puisse servir. Mon père était comme ça. Alors est-ce que c'est héréditaire ? Je ne sais pas ! (rires) Un jour, dans le vestiaire de l'usine Dassault, un collègue m'a montré sa collection de cartes postales de Bordeaux début 1900. Et il m'a donné le virus ! Alors j'allais au marché Saint-Michel les dimanches matin. Et après, ça a été un enchaînement : les brocantes, les bourses, les clubs... Je collectionne les cartes anciennes illustrées, celles qui ont été publiées avant 1920. Parce qu'après, avec la série, la qualité s'est dégradée. Mais les cartes du début du siècle, je vous assure, ce sont des clichés d'une grande netteté. C'est vraiment magnifique.

Je me suis spécialisé sur La Bastide. J'ai environ 1200 cartes différentes. Malgré la transformation du quartier, j'y suis très attaché et je fais notamment des recherches sur les industries et les commerces qui ont disparu. Et j'ai de la chance : il y a beaucoup de cartes postales sur ces activités. Je récupère aussi des documents sur les anciennes entreprises de La Bastide, pour mieux les situer : des factures, des bostols, des bons de commande, etc. J'ai le certificat d'études et un CAP d'ajusteur... Eh bien, ça ne m'empêche pas d'avoir co-écrit deux livres sur le quartier, illustrés avec mes cartes. Ça fait revivre cette époque, ça permet de laisser des traces... Je suis heureux de faire connaître aux Bastidiens et aux autres ce qu'était ce quartier, de remettre au jour le passé. » _



Bord'ha

Entretien avec Frederik Daim et Yann Champion

CLARA BARRETTO

Avenue Thiers à Bordeaux. Entre l'impressionnant édifice de la future clinique ophtalmologique et le gymnase Thiers d'empreinte moderniste, se dresse Bord'ha, un étonnant immeuble monolithique en béton brut et aux facettes biseautées. De cet objet architectural singulier, se distinguent son socle bariolé de tags, ses percements aléatoires, des terrasses presque invisibles d'où s'échappent des plantations foisonnantes.

Le signal architectural de ce bâtiment et son intégration au sein du quartier sont à l'image de ce projet initié en 2012 : une aventure humaine, une programmation hétéroclite et le portage d'ambitions communes. C'est un projet collectif de vie en ville, où sont installés depuis 2020 six familles, l'agence d'architecture Hobo et un espace de co-working. L'ensemble des parties prenantes est réuni au sein de l'association Bord'ha. *CaMBo* a rencontré deux des fondateurs et occupants de ce projet d'habitat participatif mené en autopromotion, Frederik Daim et Yann Champion. Un modèle de fabrique urbaine qu'ils espèrent reproductible.

Quelle est la genèse du projet ?

Le projet est issu de la rencontre entre des opportunités, des situations de vie personnelles et des professionnels qui étaient tentés par l'expérimentation de l'habitat participatif, son côté innovant, pour casser les marges financières de la promotion, pour faire en circuit court. En général, les aménageurs préfèrent travailler entre professionnels car c'est plus simple que de discuter avec des habitants « qui posent trop de questions ». L'idée était de définir nous-mêmes le programme et de nous mettre d'accord sur cette « auberge espagnole ». La rencontre avec Philippe Laville, un ingénieur convaincu de la première heure, a été déterminante et a permis de générer ce projet qui s'est fait « en marchant ». À partir de ces envies initiales, les valeurs se sont installées progressivement.

Le programme était-il ficelé avant de trouver le site du projet ou le bâtiment de l'ancien Éconamat de la gare d'Orléans¹ et sa capacité constructive ont-ils été déterminants ?

L'association Bord'ha avait rédigé un manifeste précisant les ambitions du projet et nous avons adressé une lettre d'intention à la Ville de Bordeaux. On voulait faire un projet d'habitat participatif en autopromotion, pouvoir travailler et habiter au sein d'un même lieu. L'enjeu était donc de construire un immeuble mixte de bureaux et logements, intergénérationnel, avec des logements en accession à la propriété et d'autres en locatif social porté par une SCI en commun. Et ce projet, on voulait le faire en ville. On avait un peu dimensionné les choses : on ne voulait pas être plus que 8-9 familles car au-delà d'un certain nombre, ça devient trop compliqué. C'est aussi le gabarit du bâtiment de l'Éconamat qui nous a orientés. Finalement, il y a six familles aujourd'hui.

1 | Épicerie qui était destinée aux agents de la SNCF.

La localisation du projet sur la rive droite était-elle une volonté ? Le choix d'un bâtiment à réhabiliter, une opportunité ?

Michel Duchêne² fut notre interlocuteur bienveillant pour porter le projet auprès de la ville, et Bordeaux Métropole Aménagement (BMA) nous a proposé ce bâtiment. On s'est dit « c'est vraiment le sens de l'histoire » : une réhabilitation, un futur quartier, pour développer notre future agence d'architecture. La localisation était stratégique, la difficulté était plutôt technique et architecturale mais le lieu en valait vraiment la peine. Le plan guide imposé par MVRDV³ était une complexité supplémentaire à gérer. Aujourd'hui, tous ceux qui travaillent à Hobo architecture vivent à Bord'ha ou à proximité, notre bilan carbone est excellent ; tout le monde arrive en tram ou à vélo.

2 | Ancien adjoint d'Alain Juppé, et ancien vice-président de Bordeaux Métropole en charge des grands projets d'aménagement urbain.

3 | L'agence d'architecture de Winy Maas est en charge de l'opération d'aménagement du quartier Bastide-Niel.



Le montage en autopromotion était-il une condition préalable ?

Oui, la volonté était de contourner le système, de faire nous-mêmes en circuit court. La seule chose que l'on a demandé à la ville, c'est de nous proposer le foncier. On a réuni un notaire et un cabinet d'avocats pour monter la structure et définir le modèle juridico-économico-financier. Le plus compliqué a été la question bancaire : pour réussir un tel projet, il faut être rassurant. On s'est arrangé entre nous, les plus âgés et solides financièrement ont servi de caution aux plus jeunes, bien que chacun ait emprunté pour partie pour son logement. La création de l'association Bord'ha a servi à faire avancer le projet, à payer l'agence

Brachard de Tourdonnet architectes qui a dessiné le bâtiment selon nos besoins et notre programme. On a monté une société civile immobilière d'attribution (SCIA) pour se répartir virtuellement les biens. Étant nous-mêmes architectes, on a dû se mettre à distance de la conception, adopter une posture plutôt d'assistance à maîtrise d'ouvrage.

Dans le processus, aucune réunion entre nous ne s'est terminée par un vote. On a fait comme les Indiens, on faisait une pause, on reportait les prises de décision au lendemain, on attendait, jusqu'à ce qu'on arrive à être tous d'accord. La clef étant que l'on était tous gagnants et libres de quitter le projet au moment où on le souhaitait.

Cette liberté a permis de donner l'envie d'y rester, de trouver des solutions qui conviennent à tout le monde.

Comment s'organisent l'animation du collectif, la gestion des espaces partagés ? Conjuguer lieu de vie et lieu de travail se fait-il aisément ?

Le seul vrai espace partagé, c'est l'atelier de bricolage. C'est d'ailleurs le lieu le plus occupé le week-end. Tout le reste est dissocié mais nous avons intégré des transparences et des perméabilités. Nous n'avons pas de charte d'utilisation, on fonctionne au bon sens, à la bonne volonté, on se connaît, on utilise les locaux de manière respectueuse. Notre agence propose des animations et les autres

membres de Bord'ha organisent aussi des concerts, des expositions. On a décidé de mutualiser l'espace d'accueil, mais on n'a pas d'équipements communs comme une laverie, ce genre de choses que l'on avait prévues dans le programme initial et que l'on a finalement abandonnées après en avoir débattu collectivement. Tout a été construit avec l'idée que « si ça ne marche pas, il y a une échappatoire », il n'y a rien d'irréversible. La gestion du lieu se veut perméable. Même les enfants sont hyper-respectueux de l'activité de l'agence, par exemple quand ils rentrent de l'école ; ils savent à quel moment ils peuvent occuper l'accueil et à quel moment on travaille. C'est un plaisir de les voir.

Nos appartements ne sont cependant pas ouverts à tous vents, on tient à préserver nos vies privées pour que l'ensemble tienne. Finalement, il y a beaucoup de bénéfices, on connaît nos voisins, on travaille et on habite sur le même lieu, cela évite beaucoup de déplacements inutiles. Mais c'est possible parce que l'on est en pleine ville, avec toutes les aménités autour.

Et la cohabitation avec les habitants du logement géré par l'association Habitat et Humanisme¹ ?

Les locataires de ce logement ont un bail de trois ans et payent leur loyer à Habitat et Humanisme qui à son tour garantit le versement du loyer à Bord'ha. C'est un coup de pouce pour permettre à des personnes de retrouver un logement. On a eu Jean-Marie qui est resté avec nous pendant un an, il a réussi à retrouver un logement très rapidement après, il participait à certains événements de convivialité de Bord'ha. Ce logement social était un élément du programme : être collectivement responsable d'un logement supplémentaire que l'on porterait ensemble.

Après quelques années vécues au sein de Bord'ha, quel bilan en tirez-vous ? Bord'ha, un projet à reproduire ?

Notre intention de départ, c'était en effet la reproductibilité du concept, faire en sorte que ce qu'on a éprouvé sur nous-mêmes puisse se généraliser et être une option possible pour construire la ville.

1 | <https://www.habitat-humanisme.org/>. La gestion d'un des logements du projet a été confiée à Habitat et Humanisme qui vient en aide aux personnes en situation de précarité / en difficulté pour se loger.

La maîtrise foncière est fondamentale. On ne peut pas faire un projet d'habitat participatif en un claquement de doigts, il faut immobiliser le foncier pour laisser le temps à la discussion et à la recherche de financements. On peut remercier la Ville de Bordeaux et BMA de nous avoir laissé ce temps.

À Bord'ha nous avons atteint une taille assez idéale. On a généré des choses sur mesure, qui correspondent au moment où on vit, au plus proche de nos besoins. L'essentiel, c'est de savoir distinguer ce qui fait partie du collectif, ce qui appartient au bien commun et ce qui fait partie de l'aménagement spécifique. Ce n'est pas simple mais c'est possible, même en n'étant pas architecte. Et de toute façon, quand on réunit des gens, il y a toujours dans le groupe des experts du quotidien qui sont capables de négocier et d'aider le collectif à avancer.

L'intention du projet était aussi politique, c'est-à-dire de faire la démonstration que l'on peut fabriquer la ville autrement qu'en confiant des projets à des promoteurs. Le logement n'est pas un produit comme les autres, ce n'est pas un produit financier, la ville ne se fabrique pas avec des marges et des rentabilités. Il y a une part de « doctrine » dans le projet Bord'ha, une volonté de changer les choses et surtout une volonté de faire. —

Les invisibles

GILLES PINSON



L'humeur collective est à la réhabilitation des invisibles. Invisibles dans la société et l'économie, invisibles dans la ville. Que ce soit dans la presse, dans la fiction ou même dans le discours politique, les gens ordinaires sont réapparues dans le cadre de l'attention publique. La fébrilité qui a accompagné la parution du nouvel opus de Nicolas Mathieu, *Connemara*, lauréat du prix Goncourt avec *Leurs Enfants après eux*, en dit long sur l'engouement pour une littérature néo-naturaliste chroniquant la vie des « gens de peu » peuplant les zones rurales ou périurbaines. La presse se fait aussi de plus en plus l'écho des difficultés de cette France des marges. Le succès du *Quai de Ouistreham* de la journaliste Florence Aubenas ou encore de la récente série de *Libération* sur les populations « flottantes » de la gare du Nord en sont l'illustration.

La politique n'est pas en reste. La percée de courants se revendiquant d'un « populisme de gauche » et même la renaissance dans certains pays de la social-démocratie doivent beaucoup à la réhabilitation, au moins dans les discours, des « gens ordinaires ». Jean-Luc Mélenchon parle davantage des « gens » que du peuple de gauche. Olaf Scholz, nouveau chancelier allemand social-démocrate, doit sa victoire récente à sa capacité à mettre au cœur de son discours et de ses propositions les problèmes et aspirations des « gens ordinaires », des « vrais gens ».

En France, le regain d'intérêt pour ces invisibles a été précipité par deux événements fracassants : le mouvement des Gilets jaunes et la pandémie de Covid-19. Le premier a replacé au centre du débat public les difficultés matérielles et la « misère de position¹ » de segments entiers de la population que le discours

¹ | Chez Pierre Bourdieu, le terme désigne la frustration née d'une impossibilité à satisfaire ses aspirations au bonheur et à l'épanouissement. Il la distingue d'une « misère de condition » liée à l'insuffisance de ressources matérielles. Cf. P. Bourdieu [dir.], *La misère du monde*, Paris, Seuil, 1993.

politique dominant avait eu tendance à négliger : périurbains, petites classes moyennes confrontées au déclassement, précaires, etc. Pierre Blavier évoque dans ce dossier l'invisibilisation et la délégitimation de modes de vie dans lesquels la voiture occupe une place centrale. De son côté, la pandémie de Covid-19 et l'expérience du confinement ont suscité un grand mouvement de réévaluation de la valeur sociale des professions. Le monde peut continuer de fonctionner même si les managers et les consultants restent à la maison et télétravaillent. Ce n'est pas le cas si ce sont les ouvriers, les logisticiens et les infirmières qui s'arrêtent... Tout à coup, on applaudit collectivement les « premiers de corvée » ; soudain, « ceux qui ne sont rien », et dont les « premiers de cordée » ne repéraient à peine la présence quand ils les croisaient dans les halls de gare, deviennent des héros sans qui la machinerie sociale et urbaine ne pourrait pas fonctionner. Quant à savoir sur quoi a pu déboucher cette épiphanie du point de vue des politiques publiques, c'est une autre histoire...

De qu(oi) parle-t-on ?

Mais qui sont les invisibles au juste ? Autant l'annoncer d'emblée, pour celles et ceux qui ont coordonné

ce dossier et y ont contribué, le terme d'« invisibles » n'a rien d'une catégorie sociologique stabilisée. « Invisibles », c'est un peu comme « bobos ». L'expression vaut davantage par sa puissance d'évocation que par sa précision. Elle permet de poser des mots provisoires sur des problématiques et des dynamiques dont on pressent l'importance, avant de les avoir théorisées.

Tentons de lister des figures de l'invisibilité métropolitaine, en gardant en tête que la liste n'est pas exhaustive et que les regroupements sont tous sauf étanches entre eux.

Être invisible dans la métropole, cela peut s'entendre au sens le plus évident du terme. C'est avoir des pratiques quotidiennes, professionnelles ou non, qui vous soustraient au regard de la majorité de la population. Parce qu'elles se font nuitamment ou à huis clos, dans des lieux où l'on ne va pas si l'on n'a rien à y faire. Un individu ou un groupe peut être également invisible parce que ses pratiques le conduisent à pratiquer l'espace public uniquement lors des déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou d'études.

Manifestation des Gilets jaunes à Bordeaux le 22 décembre 2018. © Fabien Cottureau.



La contribution de Léonie Bonnet et de Lola Sansac évoque ces jeunes qui habitent les quartiers populaires mais dont les pratiques sont tellement banales, et par ailleurs très centrées sur le foyer, qu'elles les invisibilisent. On est ici à mille lieues des stéréotypes encombrants sur les jeunes qui « zonent » ou « tiennent les murs » souvent associés aux cités et dont la présence s'impose à tous. Manon Loisel nous parle, elle, des travailleurs itinérants – logisticiens, techniciens, agents d'assurance, agents d'entretien, etc. – qui opèrent dans les métiers et secteurs relevant de « l'économie métropolitaine ordinaire ». Ces travailleurs assument les fonctions supports de cette économie mais sont souvent invisibles. Ils sont la plupart du temps en mouvement, travaillent parfois en horaires décalés et ont pour camp de base des zones d'activités soustraites au regard du citoyen lambda.

Être invisible, cela peut aussi procéder d'une volonté de vivre caché (pour vivre heureux). La ville a toujours abrité des activités plus ou moins interlopes qui n'ont rien à gagner à la visibilité : trafics en tous genres, prostitution, pratiques ludiques plus ou moins licites, etc. Mais pas besoin d'aller fouiller les bas-fonds pour trouver des pratiques d'auto-invisibilisation. Les principaux invisibles dans les villes sont parfois aussi les plus nantis. Les quartiers résidentiels des riches sont souvent les plus difficiles à atteindre, les plus discrets. Il suffit de penser aux rues privées dans les quartiers chics, aux manoirs et villas dissimulés derrière des hauts murs ou des rideaux de verdure et, plus récemment, aux *gated communities*.

On peut aussi être invisible du fait d'une présence tellement évidente dans la ville qu'elle finit par se faire oublier. Difficile d'oublier les enfants – surtout quand on en a... – mais, bizarrement, leur omniprésence dans la ville et dans les vies s'accompagne d'une relative absence dans les discours sur la ville et dans les politiques urbaines. Il y a des services et des équipements pour la petite enfance, mais les besoins et les pratiques des enfants sont loin de constituer le prisme qui donne corps aux politiques urbaines. En tout cas en France... Jessica Brandler-Weinreb vient utilement rappeler à quel point l'enfance est un angle mort des débats publics et des réflexions sur la ville. Pourtant, son travail sur l'expérience de la pandémie et du confinement par les enfants montre que ces derniers ont été eux aussi affectés dans leur vie sociale, dans leurs pratiques, par cette période traumatique. Et comment ces petits invisibles ont supporté une partie de la charge mentale induite par les restrictions sanitaires.

L'invisibilité peut aussi procéder d'un projet politique implicite. Elle peut frapper des populations que l'on voit peu mais que l'on voudrait encore moins voir ! Il y a bien des groupes qui font l'objet de stratégies d'invisibilisation mises en œuvre à bas bruit par les autorités qui gouvernent la ville. C'est le cas des migrants que l'on fait déguerpir des espaces les plus centraux sans toujours leur offrir des solutions d'hébergement alternatives. Des gens du voyage dont la présence sur le campus bordelais incommoder les gens honnêtes. C'est encore le cas des « zonards » qu'évoque Tristana Pimor dans l'interview qu'elle nous a accordée. Ces stratégies d'invisibilisation touchent aussi ces populations flottantes d'ouvriers de la construction et du recyclage qui participent à la métropolisation de Moscou et sont cantonnés dans des cités de garages et autres villages de containers décrits avec force par Stany Cambot dans ce dossier.

Et puis n'oublions pas toutes ces situations inclassables dans lesquelles les stratégies d'invisibilisation finissent par créer de l'hyper-visibilité voire de l'incongruité. Dans ces lignes, Arthur Oldra évoque le cas insolite des militaires de l'opération Sentinelle. Leur tenue camouflage généralement vouée à les cacher leur permet ici d'être repérés pour rassurer les uns et dissuader les autres. Jusqu'à ce que leur présence banalisée les fasse retomber dans l'invisibilité. On pourrait aussi évoquer la Herbertstrasse, la rue barrée du quartier de Sankt-Pauli à Hambourg. Haut lieu des activités liées à la prostitution, elle fut barrée par des chicanes dès les années 1930 et interdite aux femmes et aux mineurs, malgré son statut de voie publique. Toutefois, cette stratégie d'escamotage en a rapidement fait une des destinations phares de toutes sortes de touristes.

Une affaire de récit et de discours

Plus généralement, l'invisibilisation est affaire de discours. Les discours sur la métropole, qu'ils soient portés par des élus, des experts ou des acteurs économiques, procèdent souvent par sélection et exclusion. Ludovic Halbert parlait à ce propos des « errements de la ville d'exception¹ ». On a souvent tendance à penser que parce que les métropoles sont des villes qui possèdent des fonctions et des équipements rares et accueillent des professions qu'on ne retrouve pas dans des villes plus modestes, elles ne sont faites que de ces fonctions, équipements et professions « rares ». Dès lors, et c'est ce que Ludovic Halbert et Nicolas Raimbault rappellent dans ce dossier, on a vite fait de tenir pour partie congrue les fonctions et professions plus banales que l'on retrouve aussi dans la métropole.

1 | L. Halbert, *L'avantage métropolitain*, Paris, PUF, 2009.



Punks et « marginaux » sur le cours Victor-Hugo à Bordeaux, une des artères de la ville où ils se rassemblent souvent. © Fabien Cottureau.

On réduit trop facilement l'économie métropolitaine au cadre, à l'ingénieur, au « créatif » et on finit par penser que les politiques publiques doivent être calibrées en fonction des besoins de ces seuls groupes. Pourtant, la métropole est toujours aussi pour partie une « ville ordinaire », qui ne pourrait fonctionner sans les activités banales assurées par des gens qui ont des niveaux de qualification et de rémunération moyens voire bas, et qui pour certains vivent dans la précarité.

Les politiques métropolitaines doivent faire une place dans leurs préoccupations aux conditions de vie de ces invisibles ordinaires. Cela commence par une connaissance plus affûtée de ce qui fait l'ordinaire de ces invisibles. La contribution du collectif Rosa Bonheur sur l'économie de subsistance est de ce point de vue salutaire. Elle nous rappelle que l'entraide, la débrouille, les échanges économiques non monétaires sont essentiels à la survie de populations fragiles sans lesquelles il n'y aurait pas d'économie métropolitaine.

Les invisibles et la ville légitime

Finalement, ce dossier nous parle de deux villes : la ville légitime et la ville illégitime. Il traite aussi en filigrane des discours et des pratiques qui contribuent à dessiner ces deux villes. Il faut toujours le rappeler : la ville n'est pas qu'un ensemble d'artefacts matériels, de voiries et de bâtiments. La ville est aussi le produit de discours et récits. Discours sur qui a le droit d'être ici ou là. Discours sur ce qui rentre dans

le cadre des pratiques urbaines légitimes et ce qui doit en être banni.

La sociologue américaine Sharon Zukin disait pour s'amuser – mais pas seulement – que la gentrification, c'était la pacification des centres-villes par le capuccino¹. De fait, à un moment donné, certains groupes ont réussi à imposer leurs pratiques – la consommation du capuccino – dans les quartiers centraux des villes occidentales, parfois aidés en cela par les politiques urbaines. Ce faisant, ils ont contribué à délégitimer d'autres présences et pratiques, celles des classes populaires, et à susciter l'appétence croissante des classes moyennes et supérieures pour ces espaces centraux jusqu'alors répulsifs.

Les villes sont bien des espaces où se livrent ces luttes symboliques – et parfois plus violentes – pour savoir qui a le droit d'être là et qui devrait être, à l'inverse, contraint à l'invisibilité et au final, à la relégation dans d'autres espaces, hors de la vue de ceux qui ont le pouvoir d'arbitrer les élégances urbaines. Et au bout du compte, c'est à l'édile et à l'urbaniste d'arbitrer et de dire quelles sont les pratiques urbaines qu'il faut rendre visibles et légitimes et celles qu'il faut, au contraire proscrire et invisibiliser. Mais pour cela, il faut que l'un et l'autre y voient clair dans ces luttes symboliques afin de concevoir des espaces qui ne soient pas trop marqués par les goûts, les pratiques et les aspirations de tel ou tel groupe. —

1 | S. Zukin, *The Culture of Cities*, Oxford, Blackwell, 1995.

Dans l'envers des métropoles

Économie ordinaire, classes populaires invisibles et renforcement des inégalités

LUDOVIC HALBERT | NICOLAS RAIMBAULT

La crise sanitaire a jeté une lumière crue sur le fonctionnement des régions métropolitaines. D'un côté des tours de bureaux à demi vides, des transports en commun désertés et des cadres d'entreprises et ingénieur.e.s réfugié.e.s à leur domicile ou « au vert » grâce au télétravail ; de l'autre, les travailleur.euse.s longtemps invisibles à qui revenait la tâche, dans les secteurs des transports, de la logistique, du commerce, mais aussi du soin, de l'enseignement, ou encore des grands services urbains et du bâtiment, d'assurer le bon fonctionnement de la machinerie métropolitaine. La mise au ralenti d'une économie infiniment mondialisée par un virus infiniment petit, une économie qui repose notamment sur des métropoles concentrant des fonctions de commandement et de contrôle, a alors permis de redécouvrir, pour qui les auraient oublié.e.s, que les travailleur.euse.s soudainement désigné.e.s par les médias et les gouvernants comme « essentiel.le.s », y jouaient une place nécessaire, à défaut d'être visible.

Avant que le retour du *business as usual* triomphant ne les renvoie tout à fait dans l'ombre, nous explorons les activités, lieux et mondes sociaux constituant « l'économie métropolitaine ordinaire » (Béhar et al., 2015). De cet envers, qui s'appuie notamment sur le travail des classes populaires, dépend en effet une partie de la prospérité des points d'ancrage du capitalisme tardif que sont les métropoles. Ce faisant, nous interrogeons les ressorts politiques de son invisibilité et ses effets. L'accumulation de richesse au sein des métropoles repose, on le sait, sur le contrôle de chaînes de valeur mondialisées, et donc l'exploitation à longue portée géographique du travail et des ressources naturelles. Mais il existe également des formes d'exploitation *internes* aux métropoles, affectant en particulier des classes populaires considérées comme subalternes. L'invisibilisation de cet envers métropolitain, notamment par l'adoption d'un agenda entrepreneurial du développement territorial, contribue en retour à désamorcer la critique de ces formes internes d'exploitation.

L'envers des économies métropolitaines

Les métropoles organisent et contrôlent des réseaux de production mondialisés, assurent la circulation des capitaux à travers la planète, constituent des bassins de consommation polarisant les flux de marchandises, et offrent une réserve de biens immobiliers et équipements à des investisseurs les transformant en actifs financiers. Ce faisant, elles concentrent des activités et emplois clés du capitalisme mondialisé et financiarisé¹.

La statistique publique les réunit en grandes fonctions métropolitaines. En Île-de-France, qui nous servira d'illustration, ces activités relevant principalement de la production abstraite représentent 39 % des emplois. L'Insee recense également les cadres de ces fonctions métropolitaines : ils comptent pour 22 % des emplois en 2018 contre 11 % en moyenne à l'échelle nationale, et pèsent pour plus de deux tiers des cadres régionaux. La géographie de ces fonctions métropolitaines est hyper-sélective, ramassée dans les quartiers d'affaires (péri-)centraux, à l'image de Paris et des Hauts-de-Seine, et dans quelques pôles périphériques, comme des activités technoscientifiques en direction du plateau de Saclay.

Cette vision de la métropole conduit à ignorer de nombreuses activités économiques et espaces des métropoles, ainsi que les mondes sociaux qui leur sont associés, en dépit de leurs interdépendances évidentes avec les « fonctions métropolitaines ». Qu'est-ce que la consultante en partance pour New York sans le manutentionnaire sur le tarmac de l'aéroport ? Qu'est-ce que le secteur de l'événementiel international sans les services de ménage, sécurité, restauration et logistiques mobilisés dans le fonctionnement d'un parc des expositions ? Plus fondamentalement, quelle est la place accordée à la « ville ordinaire » constituant l'envers fonctionnel des métropoles², c'est-à-dire de toutes ces

1 | L. Halbert, « Ce que les métropoles doivent au capitalisme, et réciproquement », *Regards croisés sur l'économie*, 2022, 28(1), p. 37-45.

2 | A. Amin & S. Graham, *The ordinary city. Transactions of the institute of British geographers*, 1997, 22(4), 411-429.



Des agents d'entretien nettoient le miroir d'eau. Ou l'envers de l'attractivité retrouvée de la métropole bordelaise. © Fabien Cottureau.

activités prétendument non-métropolitaines ? D'un point de vue sectoriel, il s'agit notamment des services de proximité, plus largement des services liés à la reproduction sociale (éducation, santé, action sociale), sans oublier les activités logistiques et de production concrète, ainsi que l'entretien et la maintenance. Plus largement, quelle est la place accordée aux 80 % d'emplois qui ne relèvent pas des cadres constituant l'élite des fonctions métropolitaines de l'Insee et qui œuvrent au sein des activités présentées ci-dessus ?

Contrairement à l'image véhiculée parfois¹, les classes populaires regroupant actifs ouvriers et employés² conservent un poids important dans l'économie des métropoles, avec respectivement un quart et un huitième des actifs franciliens. Si on peut estimer qu'environ 25 % d'entre eux travaillent directement dans des fonctions métropolitaines, les employé.e.s se retrouvent avant tout dans les secteurs du commerce et de la restauration/hôtellerie, ainsi que des services aux particuliers (plus d'un tiers des employé.e.s chacun). Parallèlement, les ouvrier.ère.s francilien.ne.s correspondent de moins en moins à l'image du travailleur à la chaîne, l'industrie ne représentant que 15 % du total des emplois ouvriers. Être ouvrier.ère aujourd'hui dans la métropole francilienne, c'est dans un cas sur deux, et à parts à peu près égales, travailler soit dans le domaine de la construction, soit dans la logistique (au sein d'un entrepôt ou dans le transport de marchandises). Le reste des effectifs revient à l'artisanat

bien sûr, à des services publics également, comme le transport collectif ou les grands services urbains (eau, déchets, énergie...), ainsi qu'à des services privés en pleine expansion, tels que le nettoyage³. Le travail de ces employé.e.s et ouvrier.ère.s est manuel, répétitif, contraint et caractérisé par une forte pénibilité. Ces mondes populaires et leurs activités sont toutefois traversés par des lignes de faille sociales, notamment de genre (les professions ouvrières sont très majoritairement masculines, les professions employées féminines). Les frontières sont également très ténues avec certains emplois indépendants, à l'image des sous-traitants des livraisons et des auto-entrepreneurs pour les plateformes numériques. Enfin, à la lisière de ces emplois reconnus par la statistique nationale, loge un autre « travail populaire », celui d'individus considérés par l'État comme inactifs : le travail non-déclaré, illégal ou non-rémunéré qui offre pourtant une partie parfois importante des ressources à ces classes populaires⁴. Leurs lieux de vie, quartiers de logements sociaux ou couronne périurbaine éloignée, sont clairement distincts de ceux des classes supérieures⁵, de même que leurs lieux de travail. L'économie métropolitaine ordinaire s'incarne dans les zones industrielles et du commerce de gros des banlieues proches, dans les zones commerciales suburbaines et les nouvelles zones logistiques aux franges des agglomérations.

3 | N. Raimbault, « Nouveaux emplois ouvriers, nouveaux territoires ouvriers ? Une comparaison des géographies professionnelles et résidentielles des ouvriers de l'industrie et des ouvriers de la logistique en Île-de-France », *Travail et Emploi*, 2020, [162], p. 71-102.

4 | Collectif Rosa Bonheur, *La ville vue d'en bas. Travail et production de l'espace populaire*, Éditions Amsterdam, 2019.

5 | A. Ribardière, « Les territoires populaires du Grand Paris : entre paupérisation, gentrification et moyennisation », *Métropolitiques*, 2019. <https://www.metropolitiques.eu/Les-territoires-populaires-du-Grand-Paris.html>

1 | C. Guilluy, *La France périphérique. Comment on a sacrifié les classes populaires*, Flammarion, 2014.

2 | Y. Siblot et al., *Sociologie des classes populaires contemporaines*, Armand Colin, coll. « U Sociologie », 2015.

Autant d'espaces souvent éloignés ou mal desservis en transport en commun, et en réalité peu fréquentés, si ce n'est pour les traverser, par des populations plus aisées vivant dans le centre des agglomérations. Enfin, même si l'on manque cruellement de données statistiques pour le confirmer, ce sont également des mondes où la part des populations racisées est importante. Faute de meilleurs indicateurs, rappelons que 35 % des classes populaires franciliennes en activité sont immigrées, soit largement plus du double que pour les cadres.

Si elles contribuent à entretenir l'invisibilité des activités et populations de l'économie métropolitaine ordinaire (que n'y a-t-il un indicateur des « travailleurs de première ligne » à contraster avec celui des « cadres des fonctions métropolitaines » ?), les catégories de la statistique publique ne suffisent néanmoins pas à l'expliquer. Par hypothèse, l'invisibilisation à l'œuvre reflète la poursuite d'un agenda entrepreneurial du développement territorial qui, loin de réduire des dominations propres au capitalisme tardif, semble les exacerber.

L'invisibilisation de la ville ordinaire

Comme dans d'autres pays, des institutions centrales ont promu un agenda pro-métropolitain en France¹. Pensons à la Datar lorsqu'elle réoriente le néo-keynésianisme spatial qui avait fait ses grandes heures pour mettre l'accent sur la polarisation des ressources au profit de métropoles considérées comme mieux placées dans la concurrence mondiale. Nombre de gouvernements locaux ont également endossé cet agenda de la « ville néolibérale² ». En témoignent des politiques d'attractivité et de marketing territorial, ainsi que des opérations d'aménagement de prestige, visant à attirer entreprises à rayonnement international, investisseurs des marchés financiers, ménages aisés et touristes à fort pouvoir d'achat.

Il n'est guère étonnant en retour que l'économie métropolitaine ordinaire soit considérée, du moins en dehors de périodes de crise du fonctionnement métropolitain (crise sanitaire, émeutes), comme relevant tantôt d'un rôle ancillaire, tantôt d'enjeux de simples solidarités sociales ou territoriales. Sur le premier aspect, par contraste avec les fameuses fonctions métropolitaines et leurs cadres perçus comme des locomotives, l'agenda entrepreneurial considère une large part de l'économie ordinaire comme relevant d'activités *induites* par la présence des firmes et des salariés insérés dans le contrôle des chaînes de valeurs mondialisées. Au mieux cet agenda s'efforce-t-il de renforcer

l'employabilité des populations défavorisées par des programmes de formation, et de négocier des emplois à travers des clauses d'embauche locales, à l'image de l'entretien des bureaux fraîchement sortis de terre dans les quartiers péri-centraux.

Sur le second aspect, les espaces et populations restants font l'objet d'un traitement principalement social, l'enjeu étant d'éviter que les locomotives métropolitaines ne les laissent sur le bord de la route. D'un côté, bien souvent pensées face à des crises et des urgences, les politiques redistributives prenant la forme de transferts financiers de l'État ou au sein des intercommunalités restent néanmoins de portée limitée. Ceci tient notamment aux concurrences entre institutions politiques locales, ainsi qu'à l'effet de frontières institutionnelles, au demeurant changeantes, laissant de côté des espaces situés en dehors des périmètres. D'un autre côté, cet agenda légitime des politiques sécuritaires, comme lors des « émeutes urbaines » des années 2000 qui ont moins inquiété, semble-t-il, pour le caractère inacceptable des relégations sociales, spatiales et ethnoraciales dont elles étaient la manifestation, que pour leurs effets sur l'image internationale nécessaire au *branding* territorial.

Il y a bien sûr des évolutions depuis une dizaine d'années, dont la crise sanitaire constitue un révélateur, voire un accélérateur. Ainsi découvre-t-on des difficultés rencontrées par les populations locales face à la cherté de la vie, et en particulier du logement, ou encore à la dégradation de l'environnement (pollutions, artificialisation, perte de biodiversité). Et du risque d'un vote avec les pieds qui enrayerait la machinerie métropolitaine, à l'image des actifs peinant à supporter les coûts de la vie métropolitaine, mais suffisamment riches pour élire d'autres agglomérations moins chères (métropoles régionales, villes de taille moyenne ou petite). L'exit avec les pieds reste néanmoins inégalitaire : financièrement plus captifs, les ménages des classes populaires ne peuvent guère envisager une telle stratégie, ce qui les amène à gonfler les bataillons de navetteurs contraints de s'éloigner aux confins de l'aire métropolitaine, ou de se concentrer dans des quartiers spécialisés dans l'accueil des populations défavorisées.

Les travaux documentant ces recompositions socio-spatiales, dont la dégradation du solde migratoire, nourrissent une prise de conscience politique, à travers principalement la mise en problème public de la cherté du logement. Cette évolution de l'agenda est cependant encore loin de placer les travailleurs invisibles des métropoles au centre des politiques du logement. La puissance publique peine encore ne serait-ce qu'à recenser les « travailleurs clés » qu'elle voudrait désormais loger. Mais les difficultés de prise

1 | N. Brenner, *New state spaces: Urban governance and the rescaling of statehood*, OUP Oxford, 2004.

2 | G. Pinson, *La ville néolibérale*, Presses Universitaires de France, 2020.



Omniprésents mais invisibles, les livreurs à vélo font désormais partie du « décor métropolitain ». © Fabien Cottureau.

en charge politique ne se limitent pas qu'à l'accès au logement, elles concernent également la desserte en transports en commun vers les lieux de travail et la prise en compte des horaires décalés, la sous-dotation structurelle des territoires où les classes populaires métropolitaines logent et les difficultés résultantes d'accès aux services publics.

Le renforcement des inégalités subies par les subalternes des métropoles

En les cantonnant à un rôle ancillaire ou à une question sociale, c'est-à-dire à des processus de redistribution de la richesse (par les effets de la consommation ou par la solidarité fiscale), les agendas urbains focalisés sur la compétitivité et l'attractivité territoriale invisibilisent inmanquablement des activités, lieux et mondes sociaux qui œuvrent au fonctionnement ordinaire de la métropole, y compris au service de fonctions dites métropolitaines. De ce point de vue, les inégalités produites par le capitalisme tardif, au travers des hiérarchies socioprofessionnelles dans le cadre du travail ou en raison des effets ségrégatifs des marchés immobiliers, se trouvent confirmées, voire renforcées par un tel agenda. Non sans de nombreux effets.

En réduisant ces fonctions et ces emplois à un rôle subalterne, il contribue tout d'abord à jeter un voile sur des formes d'exploitation *internes* aux métropoles. Il est entendu que leur capacité à extraire des richesses de la maîtrise de chaînes de valeurs mondialisées est au cœur du pouvoir des métropoles. Néanmoins, la présence d'une main-d'œuvre nombreuse, cumulant des facteurs de fragilité, où s'ajoutent aux rapports de classes des dominations de genre ou d'origine

ethno-raciale, contribue à comprimer les coûts au bénéfice des activités dites métropolitaines, tout en assurant le niveau de vie des classes moyennes-supérieures qui y prospèrent. De ce point de vue, les asymétries nord-sud qu'organisent les métropoles à l'échelle du monde, se rejouent en leur propre sein.

Par ailleurs, une telle invisibilisation délégitime l'expression des mondes sociaux de l'envers métropolitain, et possiblement sa prise en charge politique ou plus largement militante. Quelle reconnaissance pour les urgences vécues par les classes populaires face à la priorité accordée par des gouvernements locaux à des mondes où leurs activités, travail et aspirations sont marginalisés ? Il n'est guère surprenant que les espaces métropolitains n'apparaissent finalement pas comme des horizons émancipateurs, alors même que les linéaments d'un pouvoir métropolitain se dessinent désormais en France.

De telle sorte que, s'il y a un renouvellement des luttes, force est de constater, pour celles qui sont médiatisées, qu'elles portent moins contre une métropolisation accroissant les inégalités socioéconomiques et spatiales, que sur le champ du travail flexibilisé et précairisé, c'est-à-dire contre les plateformes numériques, dans les entrepôts¹ ou par la grève du nettoyage dans les hôtels. Alors que la fragmentation des classes populaires s'approfondit, en raison des différences de métiers, statuts et géographies, aucun agenda politique local ou régional n'est manifestement désireux de prendre en charge leurs identités, difficultés et revendications. _

1 | N. Raimbault, « Zones logistiques » in Adam M., Comby E. (dir.), *Le Capital dans la cité*, Éditions Amsterdam, 2020, p. 393-406.

Les Gilets jaunes

PIERRE BLAVIER

Le mouvement des Gilets jaunes commencé à l'automne 2018 a fait date en raison de son ampleur, de l'originalité de cette forme d'action qu'est l'occupation de rond-point, mais peut-être surtout en raison de la visibilité qu'il a soudainement donnée à des franges de la société française largement invisibilisées jusqu'alors dans le débat public. Quelle ne fut pas la surprise des habitants de métropoles comme Bordeaux, Toulouse ou Paris de voir chaque samedi des cortèges de Gilets jaunes battant le pavé, s'affrontant avec les forces de l'ordre, et désorganisant les commerces du centre-ville. Cela était d'autant plus surprenant que cette mobilisation continua durant plusieurs semaines et mois après que le gouvernement eut reculé sur la revendication la plus clairement identifiée : une taxe supplémentaire de quelques centimes sur le carburant qui devait voir le jour en janvier 2019, et dont le retrait fut annoncé une dizaine de jours après l'acte initial du 17 novembre 2018.

Dès lors, comment interpréter ce mouvement de révolte ? À quoi renvoyait-il ? Notre thèse est qu'il s'inscrivait dans des modes de vie qui étaient jusque-là passés « sous les radars » médiatiques et politiques, et qui tendent aujourd'hui à être remis en cause par un ensemble de politiques publiques, par l'aménagement actuel du territoire métropolitain et l'état du marché du travail, et par des enjeux écologiques.

La centralité du transport en voiture

L'automobile constitue sans doute la pierre angulaire de ce style de vie : chaque jour, aux heures de pointe, c'est grâce à ce moyen de transport que des millions de personnes se rendent de leur domicile à leur lieu de travail. D'où un logique rallongement des temps de parcours, du fait d'embouteillages toujours plus importants. Toutes les enquêtes de terrain ont établi la surreprésentation de professions se rattachant aux « mondes de la route », et qui sont bien souvent

liées sur le marché matrimonial : des chauffeurs et des mécaniciens du côté des hommes, des professions de la santé et des services à la personne du côté des femmes. Celles-ci sont en première ligne des difficultés que connaît le secteur médico-social depuis plusieurs années, qu'il s'agisse d'un sous-financement chronique (cas des Ehpad), de mauvaises conditions de travail (port de charges lourdes pour les aides-soignantes notamment) et d'emploi (CDD, temps partiel), d'un manque de reconnaissance se traduisant par des rémunérations médiocres.

En enquêtant sur les ronds-points, nous nous sommes rendu compte que la taxe sur le carburant et plus globalement son prix qui continue d'augmenter n'étaient finalement que « la goutte d'eau qui fait déborder le vase », selon l'expression populaire souvent entendue. En effet, la régulation routière renvoie en réalité à de nombreuses dimensions au-delà de cette seule question budgétaire.

Un premier point concerne les contrôles de vitesse en général et en particulier ceux opérés par les radars automatiques. Ces derniers incarnent un sentiment de persécution de l'État, notamment lorsqu'ils concernent le trajet domicile-lieu de travail effectué le matin ou en fin d'après-midi, sur des routes concernées par la récente limitation à 80 km/h. Les statistiques des radars corroborent en partie cette perception, puisque plus de 90 % des dépassements de vitesse sont inférieurs à 20 km/h (source : statistique de sécurité routière). Ces contrôles sur le chemin du travail sont perçus comme particulièrement injustes : « C'est pas normal de payer autant pour venir travailler » (ouvrier qualifié dans l'aluminium, 43 ans).

Un second enjeu a trait au « durcissement du contrôle technique », également annoncé par le gouvernement pour 2019. Celui-ci a été beaucoup moins

médiatisé que la taxe sur le carburant, mais sur les ronds-points il en était très souvent question. Ce point est décisif puisqu'il remet en cause le contrôle technique de nombreuses voitures d'occasion, en particulier les plus vétustes comme celles qu'utilisent de nombreux Gilets jaunes. Tout l'enjeu ici est de savoir si ces véhicules pourront encore passer le contrôle technique, ou s'ils devront être remplacés par des véhicules plus récents, ayant plus recours à l'électronique, et donc plus coûteux et difficiles à réparer soi-même. C'est bien à une lutte de marché que l'on assiste ici, entre d'un côté les grands constructeurs qui ont intérêt à contrôler le service après-vente, et de l'autre toute une économie dite « informelle » d'autoréparation, de revendeurs de pièces détachées et de petits garagistes parfois non déclarés.

L'aménagement du territoire entre lieux de résidence et de travail : la question immobilière

Pour être bien compris, tous ces enjeux liés à l'automobile doivent être mis en relation avec la question du lieu de résidence. D'un côté, les emplois tendent à se concentrer dans les métropoles et leurs abords (zone commerciale, zone artisanale), où les prix immobiliers ont beaucoup augmenté ces dernières années. Ceci a pu générer des phénomènes de départ des classes populaires des centres-villes vers des banlieues toujours plus lointaines. Dans le cas de Bordeaux, Jérôme Fourquet¹ a bien montré que les occupations de ronds-points se sont déroulées loin du centre-ville, pratiquement aux limites du département de la Gironde. Ainsi des ménages comme ceux des Gilets jaunes ont pu accéder à la propriété, mais au prix d'un endettement immobilier conséquent et d'un éloignement des centres-villes qui rallonge d'autant leurs trajets.

Mais, d'un autre côté, beaucoup de ménages aspiraient à acquérir leur maison individuelle, de préférence avec un jardin permettant tout un ensemble d'activités : garer des véhicules, avoir de l'espace pour pouvoir les réparer, profiter des beaux jours, entretenir un potager voire une basse-cour, installer un barbecue, stocker du bois et divers matériaux de récupération pour faire de petits chantiers. Dans cette aspiration à la maison individuelle s'intriquent donc des logiques mêlant ethos populaire, recherche d'autonomie, volonté de « s'en sortir » en quittant notamment des quartiers urbains réputés mal famés.

1 | J. Fourquet, J.-L. Cassely, *La France sous nos yeux*, Seuil, 2021, p. 120-124 « Oasis bordelaise versus Gironde périphérique ».

C'est en ayant cette configuration résidentielle à l'esprit que doit se comprendre la place centrale de l'automobile et l'invisibilisation de ces franges de la population habitant en périphérie des métropoles. La voiture est devenue centrale en rendant proches des choses qui ne l'étaient pas dans le passé, et en modifiant par conséquent l'évaluation des distances. Cela vaut pour le trajet entre le domicile et le travail, mais aussi lorsqu'il s'agit de faire ses courses, dans de grandes zones commerciales en bordure de ces mêmes métropoles, ou lorsqu'il faut aller chercher



un emploi ou des services publics (maternité, train, office des impôts, etc.) de plus en plus loin de son domicile.

Disposer d'au moins un véhicule à moteur est également indispensable du fait que ces zones d'habitat périurbaines sont peu desservies par les transports en commun : sans ce moyen de déplacement, ce sont plusieurs heures qui seraient quotidiennement passées dans les transports et à marcher entre zones commerciales et terres cultivées. Du reste, la

fréquente possession d'un véhicule supplémentaire joue un rôle de remplacement au pied levé en cas de défaillance d'un autre véhicule, a fortiori lorsqu'il est ancien, afin d'éviter d'arriver en retard au travail. Ceci renvoie là encore à la question des contrôles de la présence au travail et des éventuelles sanctions encourues (perte de primes de présence notamment, réprobation du supérieur, heures à rattraper, etc.).

Points de vue situés sur les politiques publiques

C'est donc toute cette organisation inextricablement domestique et socio-spatiale qui est aujourd'hui remise en question par un ensemble de politiques publiques adoptées ces dernières décennies. Celles-ci peuvent s'interpréter comme une offensive contre un mode de transport mais plus largement de vie, de la part des gouvernements successifs – bien que cet état de fait actuel n'ait sans doute pas été voulu, et encore moins coordonné, par chacun d'eux. Cette situation est susceptible d'entraîner des tensions budgétaires pour les ménages concernés, mais complique toute tentative de réforme radicale, telle que l'instauration de péages urbains auxquels le gouvernement a renoncé, suite justement aux Gilets jaunes. Dès lors, ceux-ci révèlent une crise de la représentation de la société française, dans la mesure où des pans entiers demeurent pour partie peu visibles et intelligibles dans une sphère publique dominée par des métropoles où résident la plupart des journalistes, des politiques et des intellectuels. —



Novembre 2018, des Gilets jaunes ont coupé l'autoroute A10 à la hauteur du péage de Virsac. © Fabien Cottureau.

Zones d'invisibilité

De l'expérimentation post-soviétique à l'application française

STANY CAMBOT

En 2013, alors que je commençais mon travail de recherche et création autour de l'urbanisme informel de Moscou, une chercheuse rencontrée lors d'une soirée me confessait, presque amusée, que pour elle, plus de 80 % de la ville constituait une véritable *terra incognita*. D'abord surpris par cette sortie, je compris vite que les changements qui, au cours des années 1990, avaient transformé la ville soviétique en ville post-soviétique, avaient été si violents et chaotiques qu'il demeure encore aujourd'hui difficile d'avoir une vision globale et encore moins synthétique de l'espace urbain moscovite. Notamment, bon nombre d'habitants y vivent encore comme des passagers clandestins sous la menace d'un projet politique et urbain qu'à l'ouest de l'Europe on appelle « métropolisation ».

Qu'est-ce que la métropolisation russe ?

La métropolisation des villes post-soviétiques, et en particulier de Moscou, n'est pas le résultat d'une politique cadrée par des lois comme en France. Apparemment, non décidée ni planifiée, cette métropolisation semble, du point de vue russe, une évolution naturelle des grandes villes. Le terme de « métropole » n'est d'ailleurs que rarement employé et n'a pas vraiment de sens pour la population. Sous la présidence de Boris Eltsine, mais surtout sous la pression des conseillers du FMI, des réformes sociales et économiques importantes vont voir le jour : éclatement des monopoles industriels, privatisation des entreprises de réseaux, recul du *welfare state* et des services publics en général. Une véritable déshydratation du territoire en termes de services s'opère et on voit se reconcentrer dans quelques pôles urbains, biens, services et richesses.

Ces réformes préconisées par le « consensus de Washington » donnent peu à peu forme à la ville post-soviétique. On y vient pour survivre. On y apprend l'économie de marché, et l'initiative privée

vient combler les manquements de l'État en matière de transport ou d'approvisionnement. C'est la ville du système D. Les citoyens inventent ou réinventent des routes commerciales, notamment vers la Turquie. Ils improvisent des marchés pour y vendre les produits importés et la ville se couvre de kiosques dans lesquels on vend tout ce qui peut y entrer. Les ouvriers fuient l'industrie en crise et bricolent à leur compte dans les cités de garages de la ville. Les Moscovites sont devenus propriétaires de leur logement mais les nouveaux venus peinent à y trouver un toit. Ils sont pourtant nombreux ces nouveaux citoyens en provenance des anciennes républiques et des régions sinistrées de la fédération russe. Non déclarés auprès des autorités, ils sont invisibles au regard de la statistique publique et trouvent refuge – pour certains – dans les cités de garages dont ils aménagent les box en logements de fortune.

Les Moscovites aménagent des logements de fortune dans des box en tôle.
© Stany Cambot.





Vue sur une cité de garages à Moscou. © Stany Cambot.

Parallèlement, la ville se couvre de banques étrangères et les grandes enseignes européennes développent des centres commerciaux aux points nodaux de la métropole. Ainsi, jusqu'en 2015, deux villes parallèles croissent et s'ignorent. L'une, celle des kiosques, des garages, des *marchroutki* (petits vans aménagés par des privés en transports en commun), permet au peuple de Moscou de survivre au changement, quand l'autre, officielle, développe ses zones résidentielles fermées et ripoline les façades de quelques quartiers centraux, branchés et cosmopolites. Les prix de l'immobilier s'envolent et nombre de retraités dont les pensions sont trop faibles pour survivre dans la nouvelle Moscou, vendent ou louent leur logement. Ils partent vivre dans leur *datcha*, éloignée de la ville, dans des zones considérées comme non habitables, points aveugles de la statistique urbaine, et où l'eau courante et l'électricité arrivent rarement.

Ici, l'invisibilité métropolitaine n'est donc pas uniquement un problème ophtalmique de la recherche, ni un défaut de représentation de ces invisibles, mais bien un phénomène consubstantiel aux grands remaniements urbains qui débutent dans les années 1990. Et la métropole russe est moins une modernisation d'une politique territoriale qu'une forme urbaine adaptée au monde d'une économie dérégulée.

Moscou semble bien loin des métropoles françaises. Pourtant, dans leurs recoins les plus pauvres, une économie de la survie faite de troc, de mécanique de rue, de marchés invisibles ou d'économie de bazar a aussi prospéré en France ces dernières années. Et depuis que je l'observe, c'est-à-dire 2009 au moins, le nombre de personnes chassées ou fuyant les espaces métropolisés, ou en voie de métropolisation, embarqués en habitat léger ou mobile (caravane, van, camping-car, etc.) ne cesse de croître. Parallèlement, les chantiers urbains et infrastructurels appellent massivement des travailleurs mobiles et détachés encampés en base vie, mobil-homes et containers. Comme par exemple à Flamanville, dans le Cotentin, où 8 000 travailleurs campent depuis parfois plus de sept ans pour construire le nouveau réacteur nucléaire qui devra alimenter en électricité la métropole rennaise. Déplacés, détachés, non domiciliés sur place, non cadastrés, ils sont, du point de vue du droit, des habitants fantômes ou *off shore*.

Simplification, planification, élimination : un discours de reconquête

Quand l'architecte-urbaniste Antoine Grumbach, déjà protagoniste de la consultation sur le Grand Paris et l'Axe Seine, répond avec Jean-Michel Wilmotte à la consultation internationale sur le Grand Moscou, c'est par une simplification qu'ils l'emportent.

Simplification qui tient moins de la synthèse ou du génie du lieu que de l'imagerie publicitaire dont la candeur ne peut qu'étonner le familier de la capitale russe : « En découvrant le plan de Moscou et les vues aériennes, j'ai trouvé que la ville avait une forme de cœur, et aussi que la forêt et la Moskova qui la traverse constituent l'ADN de la capitale. En réaménageant la ville et son extension, on pouvait rendre la joie de vivre à ses habitants. On a donc beaucoup communiqué sur cette *joy of life*. C'était notre leitmotiv. » Voilà comment Jean-Michel Wilmotte décrivait ce « petit plus qui a séduit le jury¹ ».

Bien que ce projet lauréat n'ait pas encore vu le jour, au ras du sol, dans la ville véritable, la simplification de l'espace et du plan apparemment nécessaire à la *joy of life*, est déjà à l'œuvre. Dans la nuit du 9 février 2016, que les Moscovites appelleront « la nuit des longues pelles », les pelleteuses détruisent 97 kiosques et échoppes regroupés autour des bouches de métro. Sans même laisser le temps aux propriétaires de les vider de leur contenu. Plus tard, au pied de la tour de l'Université d'État MGU, c'est sur 8 000 garages transformés en ateliers artisanaux, commerces, services mais aussi logements, que marcheront les pelleteuses. En quelques jours à peine disparaissait cette « ville dans la ville » où depuis quatre ans je travaillais et où depuis le début des années 1990 se sont réfugiés les exclus du « miracle métropolitain ». Ce que ces deux productions typiques urbaines des années 1990 (kiosques et garages habités) ont en commun, c'est de ne pas apparaître au cadastre. Fruits de la débrouillardise et d'un certain génie pour la survie de l'*homo-sovieticus*, kiosques et garages sont l'envers du phénomène de métropolisation de la ville post-soviétique. C'est cette « contre-ville » nécessaire à la survie de ses habitants, cette *terra incognita* évoquée plus haut que la nouvelle grande Russie semble vouloir effacer.

Les exemples de remaniements urbains brutaux sont légion dans cette métropole russe qui devrait bientôt atteindre officiellement les 26 millions d'habitants. Officiellement. Car ni ceux qui pâtissent de ces destructions, ni – le plus souvent – ceux qui les opèrent, ne comptent parmi ces 26 millions. Non représentés, occupant des espaces non cadastrés, ils demeurent invisibles au regard statistique. Ainsi, *Garajniki* (occupants ou habitants des cités de garages), *Kioskistes* et *Vagonchiki* (ouvriers du bâtiment et travaux publics encampés en containers et

déplacés au gré du chantier urbain) sont tout à la fois les invisibles produits par le chantier métropolitain, et les invisibles expulsables par ce même chantier.

Planifier l'invisibilité, un zonage métropolitique

Ces épisodes de bouleversement métropolitain ne sont certes ni nouveaux ni essentiellement moscovites. On les observe déjà dans la France du XIX^e siècle pendant la mise en chantier du premier Grand Paris, celui d'Hausmann. Alors que le chantier urbain expulsait à tour de bras le petit peuple du Paris que le baron détruisait, ce même chantier attirait une importante main-d'œuvre de différentes régions de France comme de l'étranger. Ce sont, entre autres, ces populations qui viendront s'établir dans la zone *non aedificandi* des fortifications de Paris. Cette zone, longtemps non cadastrée, que les projets urbains ne parviendront à « éradiquer » totalement qu'au milieu des années 1970 en couvrant la majeure partie par le boulevard périphérique. Mais la particularité du phénomène métropolitain contemporain est qu'il « contamine » un espace bien plus large que lui-même comme le montre l'histoire russe. Et que, revu à la sauce européenne, il entend aussi gérer les invisibles en leur attribuant des zones d'exception ou dérégulées.

Ainsi en est-il du projet « Axe Seine », cher à Antoine Grumbach et Jacques Attali, qui propose, sur une idée originale de Napoléon Bonaparte, de faire de Paris un port de haute mer en transformant la Seine et ses berges en une seule métropole s'étendant de Paris au Havre. Car il faut bien nourrir la bête. La ville monde du Grand Paris joue surtout dans la concurrence internationale en vendant les déchets que ses chantiers produisent. Ainsi a-t-on vu augmenter les capacités des entreprises de recyclage de métaux implantées sur le port fluvial de Limay, à une cinquantaine de kilomètres en aval de Paris. Augmentation accompagnée d'une expansion du port lui-même et du « déplacement » des familles de ferrailleurs, voyageurs installés sur ce site depuis des années. Ici, le principal acteur de la métropolisation du fleuve est HAROPA, groupement d'intérêt économique issu de la réunion des ports du Havre, Rouen et Paris et qui se présente déjà volontiers à l'international comme « HArbor Of PARis ».

Dans les centres-villes (ou « cœurs de métropole »), ce nouvel intérêt pour le fleuve sonne la volonté de « reconquête des berges » pour les riverains (ignorant notoirement, comme à Rouen, ceux, forains, voyageurs,

1 | Interview. Le Grand Moscou d'Antoine Grumbach et Jean-Michel Wilmotte. Par Alexandra Laugier, publié le 04/04/2013 sur le site <https://www.cotemaison.fr/>



retraités en camping-car, etc., qui y vivaient de façon saisonnière depuis des années). Ailleurs le long du fleuve, les mêmes populations se font déloger pour faire place aux investisseurs et industriels étrangers à qui HAROPA offre gîte et couvert. Quand la Région Normandie n'offre pas aux acteurs de l'industrie carbonée d'hier la première zone économique spéciale de France. Implantée à Port-Jérôme-sur-Seine, cette zone, développée depuis une vingtaine d'années dans différents pays de l'ex-glacis soviétique, a déjà prouvé ses effets délétères sur les conditions de travail et les libertés individuelles et syndicales. À Moscou, ce sera une de ces zones qui s'implantera en lieu et place de « Shanghai », plus grande cité de garages habitée de Moscou.

À les observer sur près de dix ans, les évolutions russe et française semblent jouer une même mélodie sur deux rythmes différents, voire en canon, ce qui fait parfois ressembler la ville russe à l'avenir de la nôtre. Le mirage d'une nouvelle économie

urbaine semble bien reposer sur l'invisibilisation et la gestion de la part maudite des populations qui en construisent la chimérique possibilité. Et ici comme là-bas commencent à se planifier, et c'est sans doute la nouveauté métropolitaine, de véritables zones d'invisibilité, à l'instar des camps ouvriers russes, de ceux de Flamanville ou des chantiers infrastructurels du Grand Paris. Autant de zones d'exception qui permettent de construire l'espace dense, fluide et inclusif, que promet le projet métropolitain. Consubstantielle du phénomène métropolitain et de son chantier, cette invisibilisation n'est probablement pas réformable. Le phénomène d'expulsion, attraction, survie puis liquidation d'une population invisibilisée est l'ADN même du projet urbain. Il semble amplifié par une actualité métropolitaine décomplexée, une fuite en avant qui constitue, bien au-delà du territoire circonscrit des métropoles, un nouveau mode de gestion des espaces et des individus : une certaine métropolitique. —

Une économie informelle, de survie s'organise dans les cités de garages de Moscou. © Stany Cambot.



Jeunes de quartiers

Quand la mobilité génère l'invisibilité

LÉONIE BONNET | LOLA SANSAC

Évoquer l'invisibilité pour se référer aux jeunes des quartiers populaires peut paraître en total décalage avec l'image qui leur est associée : une jeunesse visible, qui « deale », « zone », « tient les murs », fait des « rodéos », génère des nuisances et fait la une des journaux télévisés. Pour autant, certains jeunes habitent ces lieux mais n'appartiennent pas à cette catégorie, les rendant imperceptibles dans leurs quartiers ainsi que dans le reste de la métropole. Qui sont-ils ? Pourquoi sont-ils si peu visibles ?

Une jeunesse invisible dans son propre quartier

Une très large partie des jeunes habitant les quartiers d'habitat social ont une pratique de l'espace public qui diffère largement de l'image habituellement véhiculée des jeunes des quartiers populaires. Il est ainsi possible d'identifier deux catégories : la jeunesse visible et la jeunesse invisible. « Y a tous ceux qui sont au travail, en apprentissage, à l'université. Ceux que nous voyons, en journée, sont ceux qui ont une vie différente. C'est ceux qu'on voit le plus. Les 15-25 qui ne vont plus au lycée, qui sont déscolarisés. Ce sont souvent ceux-là qui donnent l'image au quartier, en fait » explique un agent municipal. Pour le sociologue Thomas Sauvadet¹, certains jeunes investissent l'espace public dans les quartiers populaires et l'utilisent comme un lieu de vie. Ils vont jusqu'à retourner les stigmates dont ils sont le plus souvent affublés – machisme, agressivité, délinquance – en autant d'emblèmes. Les jeunes qui « traînent » développent une intense socialisation « de rue » qui se veut souvent « ostentatoire² ». Pour Jacques Donzelot, cette immobilité revendiquée, cette appropriation du territoire par la stase peut être interprétée comme une manière de compenser l'impossibilité d'accéder à tous ces espaces qui leur sont interdits dans la ville. « Ils essaient de contrôler

leur espace, vu qu'ils ne peuvent pas contrôler leur vie », nous dit un agent municipal, bon observateur de cette jeunesse.

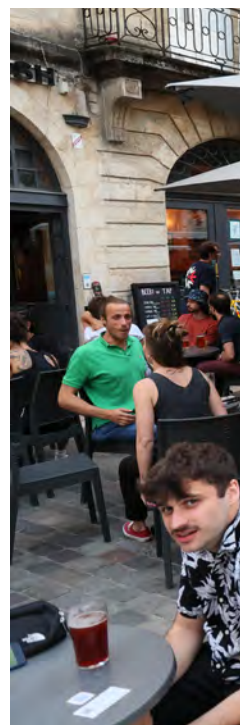
Mais il existe une autre jeunesse dans ces quartiers. Des jeunes qui utilisent les espaces publics des grands ensembles essentiellement comme un lieu de passage et préfèrent investir l'espace privé et explorer d'autres zones de la métropole : « Ils font leur vie, ils vont rue Sainte-Catherine, ils vont à la Victoire, ils vont à la plage à Arcachon. Comme beaucoup » nous dit encore cet agent municipal. Ainsi, Léa, habitante du quartier Carriet à Lormont, explique qu'elle considère son quartier avant tout comme un lieu de transit qu'elle traverse pour rentrer chez elle. Samir, qui habite au Grand Parc, raconte ainsi ses week-ends : « on monte à la maison, on joue à la Play, et après on part vite en ville ».

Une pratique de la ville invisibilisante car banale

Ainsi, bon nombre de jeunes des quartiers sensibles constituent une jeunesse invisible du fait de pratiques quotidiennes assez banales où l'espace domestique joue un rôle central. Cette banalité qui, à bien des égards, témoigne d'une certaine « intégration », on la retrouve aussi dans leur pratique des espaces plus centraux de la métropole. En effet, beaucoup d'entre eux ont des pratiques de la ville qui s'apparentent tellement à celles des jeunes vivant hors des quartiers prioritaires, qu'elles en deviennent triviales, et partant imperceptibles. « La plupart du temps je vais aller acheter des habits, manger au centre-ville... (...) » nous dit Samir du Grand Parc. Rien ne le distingue en cela de Claire qui elle n'habite pas dans un quartier prioritaire et détaille pourtant les mêmes pratiques : « J'ai tendance à aller dans le centre-ville de Bordeaux pour me balader, faire les magasins, faire des activités ».

1 | T. Sauvadet, *Causes et conséquences de la recherche de « capital guerrier » chez les jeunes de la cité*, *Déviante et Société*, 29, 2005, p. 113-126, <https://doi.org/10.3917/ds.292.0113>.

2 | J. Donzelot, *La ville à trois vitesses*, Villette, 2009.



Cette banalité dans la pratique de la métropole, on la voit aussi dans d'autres déplacements qui peuvent être contraints par la nécessité de se rendre en cours, au travail ou chez le médecin. Pour ses études, Inès, habitante du Grand Parc, se rendait à la Victoire pour sa licence en sociologie, puis sur les quais de Bordeaux, dans une école de commerce pour poursuivre son parcours étudiant.

S'il est des lieux où l'on ne voit pas ces jeunes, à les entendre, c'est parce qu'ils ne trouvent pas d'intérêt à s'y rendre. Dans leur discours, on ne perçoit pas d'empêchement à pénétrer des quartiers, pas de frustration face à des frontières spatiales symboliques qui leur interdiraient certains quartiers, notamment les plus aisés. Si un espace ne suscite pas d'intérêt évident ou ne répond pas à un besoin ou une envie particulière (beauté du lieu, proximité, ambiance, tissu de sociabilité, usages, etc.), s'il n'y a pas d'injonction à s'y déplacer, alors même qu'il est possible de le faire (proximité géographique, présence de transports en commun...), les jeunes rencontrés ne s'y rendent pas. Marie, résidente du quartier de Thouars à Talence, ne va pas à Forum, le centre de Talence parce qu'elle n'a « rien à faire là-bas » et que les commerces offerts sont également proposés dans son quartier : « Je vais pas aller plus loin alors que y en a un à côté de chez moi » nous dit-elle. Ces jeunes deviennent simplement invisibles dès lors qu'ils adoptent une pratique de la ville semblable à celle des jeunes vivant dans des

zones plus aisées de la métropole : des déplacements rationnels et banals.

Ainsi, au-delà du cliché des jeunes qui « tiennent les murs », les quartiers d'habitat social de la métropole bordelaise abritent une jeunesse que ses pratiques et ses aspirations rapprochent des autres jeunes. Une jeunesse que la banalité de ses pratiques tend à rendre invisible. Dans leurs quartiers, ces jeunes vivent beaucoup « en intérieur », occupés à leurs loisirs et à leurs études. Leurs activités extérieures les conduisent dans les espaces de la métropole que les autres jeunes fréquentent : les centralités commerciales de Bordeaux, les lieux d'études et de loisirs communs à leur génération.

Il ne s'agit pas ici de nier les difficultés de la vie quotidienne ou les contraintes financières qui pèsent sur ces jeunes des quartiers populaires. L'enquête montre surtout que, dans la métropole bordelaise, l'augmentation des inégalités ou encore les processus de métropolisation n'ont pas encore trop affecté les pratiques de l'espace métropolitain des différentes jeunes. En tout cas, pas au point de rendre certains lieux inaccessibles pour la jeunesse des quartiers populaires. Il existe encore des lieux de centralités qui fédèrent des jeunes que de plus en plus de choses séparent par ailleurs. Sans doute est-ce là un patrimoine que les politiques urbaines doivent préserver. —



« Il existe encore des lieux de centralités qui fédèrent des jeunes que de plus en plus de choses séparent par ailleurs ». © Fabien Cottureau.

Cet article se base sur des entretiens menés entre mars 2020 et février 2021 dans le cadre d'une enquête portant sur l'insertion des jeunes de quartiers populaires dans la métropole bordelaise. Cette enquête s'intégrait dans la 3^e édition de la Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines (POPSU) conduite conjointement par le Forum urbain et Bordeaux Métropole dans le cadre d'un programme porté par le PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture) du ministère de la Transition écologique.

NB : Les noms des personnes interrogées ont été anonymisés. Ils sont modifiés pour les jeunes et retirés pour les professionnels rencontrés pour des entretiens exploratoires.

Sous les pavés, les réseaux

OLIVIER CHAPUT | FRANÇOIS COUGOULE | JÉRÔME FUSEAU | SYLVAIN TASTET

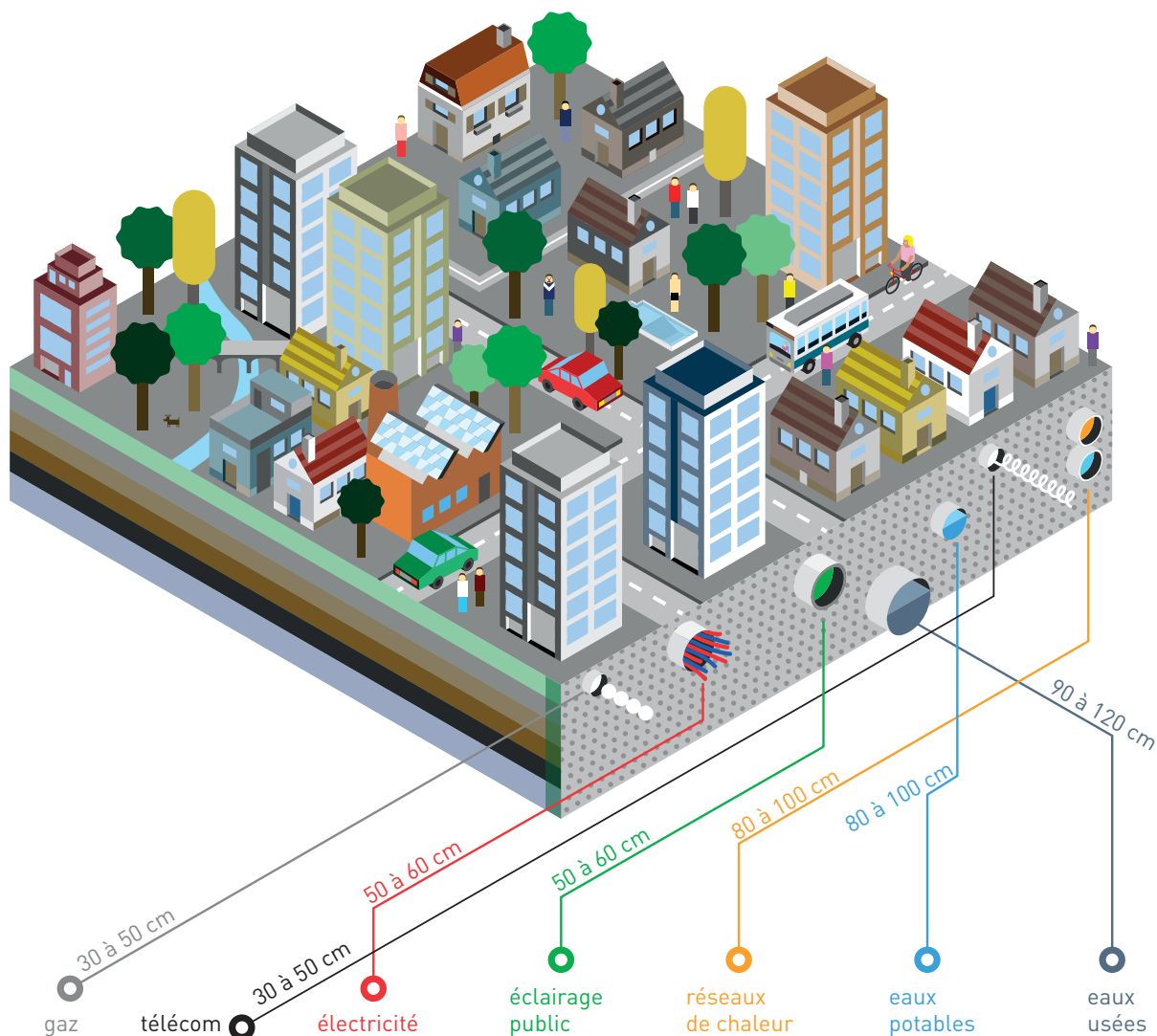
La ville invisible est aussi celle des VRD (Voiries et Réseaux Divers). Cet acronyme technique recouvre l'entrelacs de tubes, de gaines, de canalisations qui sillonnent les entrailles des villes. Chaque réseau qui permet la circulation des flux de matières, d'énergie et de données numériques, répond à des normes très précises : diamètre du tube, profondeur d'enfouissement, proximité des uns aux autres.

Bien souvent, les réseaux suivent le tracé des principales artères en dessinant la ville souterraine, cette ville invisible. Le réseau de distribution d'eau potable se cale parfaitement sur le tracé des rues bordelaises. Celui d'électricité à haute tension est canalisé en dessous de quelques rues importantes. Il est relayé en dehors du centre historique par des

câbles aériens. La fibre optique reste en cours de déploiement et dessine un réseau beaucoup plus lâche, tout en laissant apparaître une plus grande densité dans le quartier de Mériadeck.

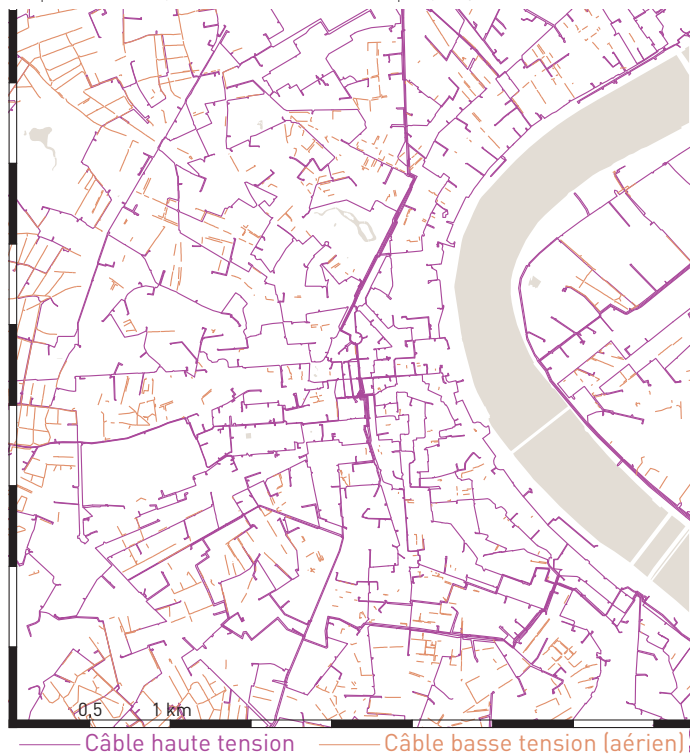
Enfin, la ville des réseaux invisibles est aussi celle des servitudes d'utilité publique aériennes : les PT1 et PT2¹ sont des couloirs aériens où l'implantation d'objets perturbateurs d'ondes électromagnétiques ou de bâtiments de grande hauteur qui rendraient difficiles les liaisons de télécommunications, est interdite. Ces couloirs convergent vers des sites stratégiques (préfecture, armées, etc.).

1 | PT1 : servitude de protection des centres de réception radioélectrique contre les perturbations électromagnétiques.
PT2 : servitude de protection des centres radioélectriques d'émission et de réception contre les obstacles.



Électricité

© OpenData Enedis, 2020 | SIG - Bordeaux Métropole, 2013.



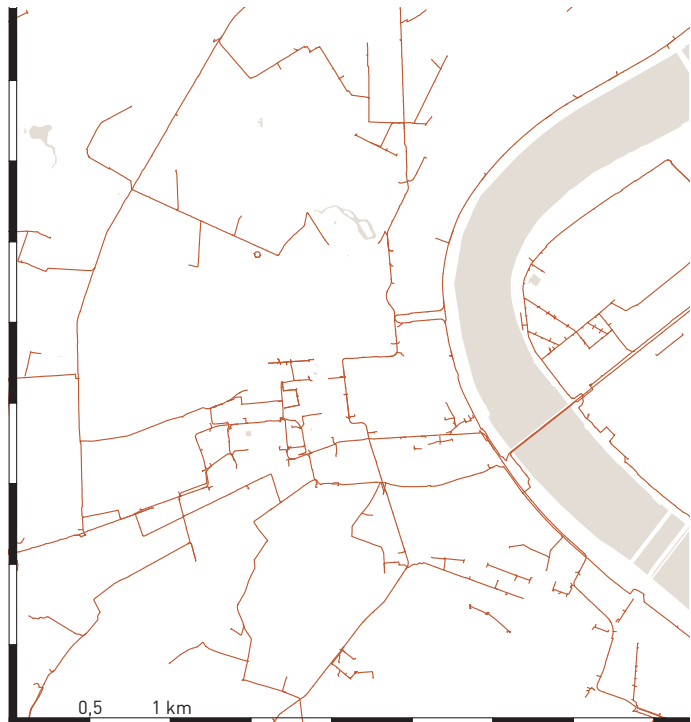
Eau potable

© SIG - Bordeaux Métropole, 2013, 2021.



Fibre optique

© SIG - Bordeaux Métropole, 2013, 2019.



Servitudes d'utilité publique

© SIG - Bordeaux Métropole, 2022, BxMétro 2020, Orthophoto plan de Bordeaux Métropole.



Les enfants, des habitant.e.s à part entière !

Expériences enfantines de la pandémie de Covid-19 dans les quartiers populaires

JESSICA BRANDLER-WEINREB

À première vue, les enfants sont omniprésent.e.s dans la ville. Par la part importante des équipements publics qui leur sont dédiés, par la manière dont les temps scolaires rythment la vie urbaine. Mais que sait-on vraiment de leur expérience de la ville, de leurs quartiers ?

Après tout, lorsque l'on fait une place aux enfants dans l'expression publique, c'est souvent en tant que « citoyens et citoyennes en devenir¹ ». Les politiques urbaines sont de plus en plus justifiées au nom du souci des « générations futures »... à la place desquelles les adultes du présent prennent la parole. Quand on les mobilise dans des conseils municipaux, c'est bien souvent pour les préparer à l'exercice futur de leurs « responsabilités citoyennes ». Bref, les enfants sont

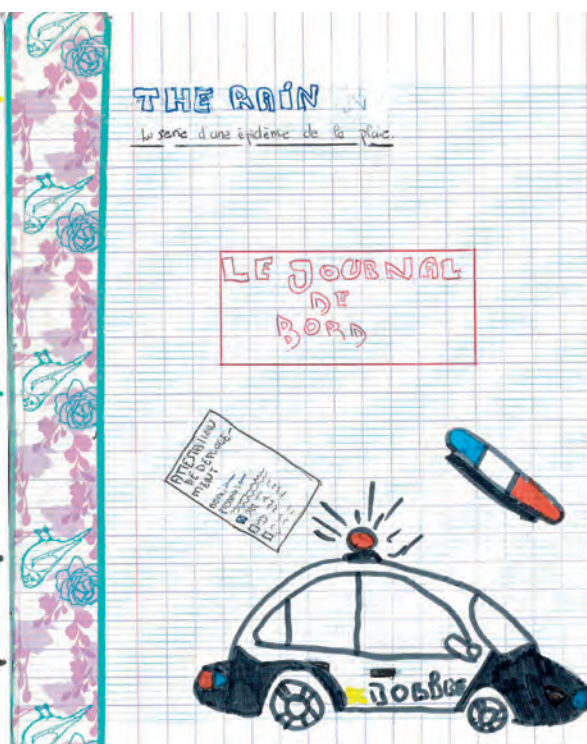
souvent réduit.e.s à ce rôle de citoyens et citoyennes potentiels. Et c'est leur expérience du présent, en tant qu'enfant, qui s'en trouve souvent invisibilisée.

La crise sanitaire est une nouvelle occasion de rejouer cette scène de l'invisibilisation de l'enfance en ville. La plupart des travaux interrogent le point de vue des adultes², qu'il s'agisse des parents ou des professionnel.le.s qui les accompagnent dans les différentes sphères de leur vie quotidienne.

Pourtant, pour peu que l'on y prenne garde, c'est une tout autre vision de l'enfance en ville qui se dégage. C'est ce que nous avons tenté de faire en demandant à des

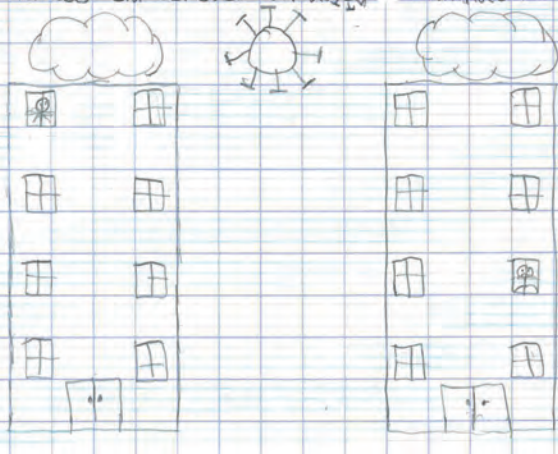
1 | Question amplement étudiée dans : Constans S. et al., « Des enfants citoyens ou des citoyens en devenir ? Enjeux et paradoxes de l'éducation à la citoyenneté », *La revue internationale de l'éducation familiale*, 1(1), 2017, p. 23-44.

2 | Voir les études Coconel (EHESP-IFOP, 2020), Confeado (Santé Publique France, 2021) et Sapis (INSERM, 2021).



Ce que je pense du
confinement c'est...
parce que...

On ne peut pas sortir donc
c'est un peu nul mais c'est utile car
les cas du corona-virus diminuent.



enfants âgé.e.s de 10 à 12 ans de tenir un journal de bord rendant compte de leur expérience de la pandémie¹. Ces carnets de collégiens rendent visible la manière dont les enfants préados « prennent part » à la situation de pandémie de Covid-19 et, plus largement, à la vie sociale et politique d'un quartier populaire de la métropole bordelaise.

Forte lucidité et (sur)responsabilisation

Ces extraits donnent à voir la lucidité avec laquelle ces préados abordent leur rôle dans la société. Ils et elles s'expriment sur les comportements citoyens à adopter pour traverser ensemble cette pandémie : « Le confinement déplaît à beaucoup de personnes mais il est utile. Si tout le monde respecte les lois du confinement, le coronavirus doit diminuer. Chaque personne doit être responsable et assumer ses actes. Pour certaines personnes, il est difficile de rester confiné. À cause de ça, des personnes sont devenues dépressives », explique cette jeune fille dans son carnet.

Bien que nos espaces de liberté aient été réduits, dans ce contexte, la pandémie a favorisé une socialisation des enfants à l'entraide et à la solidarité. Certain.e.s ont fabriqué des boîtes à activités pour leurs ami.e.s, pour s'occuper et prendre soin de soi. D'autres ont compris que malgré leur jeune âge, il était possible de soutenir leur entourage, en prenant

1 | Cette recherche participative a été réalisée pendant 6 mois, en 2021, avec 25 élèves d'une classe de 6^e du collège Lapierre de Lormont. Elle a été menée dans le cadre du projet de recherche-action SCIVIQ. Porté par le Forum urbain et le centre Émile Durkheim / Sciences Po Bordeaux, il est financé par la région Nouvelle-Aquitaine.

part aux tâches domestiques ou en se chargeant de la gestion des plus petit.e.s. Ils et elles ont pu découvrir ou connaître davantage les acteurs et actrices de ce domaine tout en participant, de près ou de loin, aux « actes » de solidarité familiaux et de voisinage : des dessins des Restos du cœur figurent dans plusieurs carnets et les préados mentionnent aussi la mobilisation des familles auprès d'associations de quartier qui viennent en aide aux personnes sans domicile fixe, par exemple. Mais, paradoxalement, ces enfants se sentent peu accompagné.e.s pour affronter leurs difficultés, notamment scolaires, et certain.e.s éprouvent un sentiment d'échec qui dégrade l'estime de soi, tel que l'exprime ce garçon : « J'ai raté 3 mois et demi de mon CM2. Sincèrement, j'ai envie de retourner en primaire. »

De l'inquiétude pour les siens au sentiment de solitude

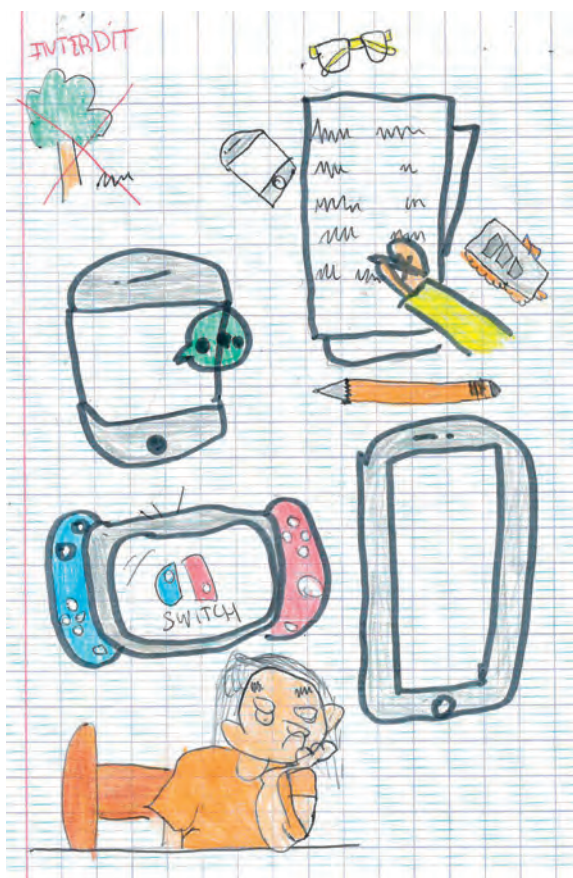
Les mesures appliquées sur les personnes touchées par le virus (notamment l'isolement à l'hôpital ou à domicile) n'échappent pas aux enfants qui expriment la peur ressentie depuis le début de la pandémie, pour eux et pour leurs proches. À cela s'ajoute leur très forte inquiétude vis-à-vis des parents. S'il est fréquent d'entendre parler de l'inquiétude des parents à l'égard des enfants, l'inverse est moins courant alors que ces dernier.e.s sont conscient.e.s des pertes de revenus, des difficultés au travail et des risques encourus par certains parents « à risque » : « J'ai peur que mes parents n'aient pas autant de clients qu'avant et qu'ils n'aient pas les moyens ni assez d'argent pour payer le loyer », confie cette préado.

Ces témoignages montrent la capacité des enfants à décoder le mal-être des parents, et plus largement de leur entourage proche, sans pour autant pouvoir le partager avec leurs ami.e.s, s'agissant d'une tranche d'âges qui n'était pas vraiment équipée de téléphones portables lors du « grand confinement ». Certain.e.s ont été coupé.e.s de leurs oncles, tantes, cousin.e.s et grands-parents qui sont des personnes ressources importantes dans leur vie. Ainsi, malgré le fait d'être confiné.e.s en famille, un sentiment de solitude et d'ennui se dégage des récits recueillis, renforçant le repli sur soi et la surconsommation d'écrans². Ce sentiment a pu être accentué dans le cas des enfants uniques alors que les médias et les discours politiques se tournaient vers les familles nombreuses occupant les logements surpeuplés, dans les quartiers – réalité ayant également de lourds effets dans la vie des habitant.e.s.

2 | Pour de nombreux collégien.ne.s, la situation de pandémie a favorisé leur accès aux séries télévisées et aux smartphones et donc aux sociabilités téléphoniques.

Dans la pandémie,
ce qui me fait le plus
peur, c'est...
parce que...

que je sois contaminé car je risquais d'en mourir. En plus de ça je devrais aller à l'hôpital, et je pourrais plus voir ma famille. Et aussi c'est de rester en quarantaine dans les hôpitaux ça doit être ennuyant. Puisse



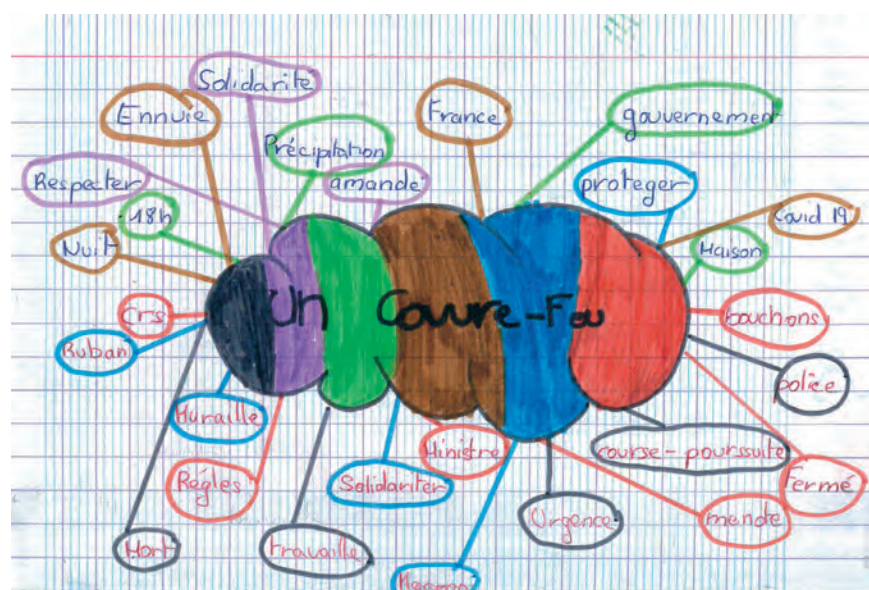
Espace public et politisation en temps de pandémie

Ce temps est marqué par le danger que peuvent représenter l'espace public et tout espace extérieur au foyer, rappelant l'avènement de « l'enfant d'intérieur¹ » (*indoor child*) dont l'enfance se déroule principalement dans le décor de la chambre et du foyer. Dans ce contexte, le quartier change de statut : d'espace de loisirs et de sociabilité, il devient un lieu frappé d'interdits. C'est le cas avec l'impossibilité de se rassembler autour des fêtes familiales et religieuses. C'est ce qu'explique ce garçon : « Pendant le ramadan, tout le monde sortait mais à cause du confinement tout le monde restait chez lui. » C'est le cas aussi avec l'interdiction d'occuper le quartier, devenu un espace sous contrôle policier, comme le rappelle cette fille : « Dans mon quartier, ce qui a changé c'est que la police passe tous les jours à 20 h pour voir si tout le monde est rentré. » L'approche policière de la santé publique, accentuée sur certains quartiers prioritaires, marquera fortement leurs lieux de vie et leurs expériences de la situation de pandémie, comme celle décrite par cette enfant : « Dans la pandémie, ce qui me met en colère c'est quand le jour de l'an la police a jeté des bombes lacrymogènes dans le parc en bas de chez moi donc on ne voyait plus rien. »

1 | L. Karsten, W. Van Vliet, « Children in the City: reclaiming the street », *Children, Youth and Environments*, Vol. 16, No. 1, p. 151-167.

Cette intrusion étatique dans toutes les sphères de la vie quotidienne a entraîné une politisation des enfants qui expriment clairement leurs perceptions des décisions politiques et l'intérêt porté à la gestion de la pandémie. Si le confinement de la population est reconnu comme une mesure de protection, le couvre-feu est fortement critiqué et vécu comme une sanction privant les habitant.e.s des quelques liens sociaux se nouant en fin de journée, dans la vie du quartier. Enfin, « l'impression de ne plus être libre » est un sujet qui revient très souvent dans les récits, ce sentiment de privation de liberté qui marque encore les esprits semi-confinés derrière les masques qui rappellent que nous sommes encore en temps de pandémie.

Qu'il s'agisse des conséquences de la pandémie de Covid-19 sur la vie des enfants, sur les rapports qu'ils et elles entretiennent avec leur entourage, sur leur(s) territoire(s) de vie, ces témoignages donnent à voir la capacité des enfants à réfléchir voire à agir face aux situations sociales et politiques que nous vivons. Alors même que, dans les instances participatives à destination des enfants et des jeunes, leur implication est souvent qualifiée d'apolitique pour signifier le fait qu'elle soit à l'abri des logiques partisans. Cela interroge sur la construction du rapport au politique des jeunes générations et sur l'invisibilisation de leurs vécus, de leurs paroles et de leurs visions, notamment dans un contexte pandémique qui fragilise les conditions de vie des habitant.e.s dont ils et elles font partie, « à part entière ». _



Rendre visibles les travailleurs itinérants

MANON LOISEL

Chaque jour, 40 % des actifs bordelais effectuent entre 45 et 120 kilomètres au cours de leur journée de travail. Une partie d'entre eux ont des métiers proprement mobiles (livreurs, ambulanciers, chauffeurs...). Les autres se déplacent pour effectuer leurs tâches quotidiennes. Qui sont-ils ? Dans quels domaines travaillent-ils ? Quelles sont les problématiques qu'ils rencontrent ? Et pourquoi sont-ils aussi peu visibles ?

C'est un des chantiers exploratoires sur lequel travaille la Fabrique de Bordeaux Métropole (La Fab, société publique locale, créée en 2012) depuis plusieurs mois. En nous commandant une actualisation de l'étude sur l'économie métropolitaine ordinaire¹ publiée en 2015, il s'agissait d'accorder de l'attention à l'économie discrète de la métropole bordelaise, pour mieux en comprendre le fonctionnement.

L'hypothèse, élaborée avec Magali Talandier, est qu'au-delà des traditionnelles « fonctions d'excellence » (liées aux exportations mondialisées) et des activités « présentesielles » (en lien avec la consommation de proximité) qui focalisent l'attention des pouvoirs publics, il existe une « économie métropolitaine ordinaire » qui regroupe des activités fonctionnant spécifiquement à l'échelle métropolitaine. Et parce que ces activités fonctionnent à l'échelle métropolitaine, elles sont, par nature, plus mobiles que les autres.

Quel est le point commun entre les activités de nettoyage, de gestion, d'études techniques, le BTP, l'événementiel, la logistique urbaine ou encore la réparation informatique ? C'est le fait que les actifs qui travaillent dans ces secteurs se rendent in situ, chez les donneurs d'ordre, et parcourent donc chaque jour des dizaines de kilomètres. Pour eux, la logique du domicile-travail chère aux enquêtes ménages déplacements ne fonctionne pas. Il faut donc tenter

de se mettre dans leur peau pour comprendre quels sont leurs besoins (d'action publique) au quotidien.

Qui sont les travailleurs itinérants à Bordeaux Métropole ? Difficile à dire, car il n'existe pas à proprement parler de catégorie « travailleurs itinérants » parmi les données de l'Insee. En considérant que les secteurs de l'économie métropolitaine ordinaire² sont en grande partie concernés par la variable « travail itinérant », on peut souligner les caractéristiques suivantes :

- près de 40 % des actifs de l'aire métropolitaine de Bordeaux sont concernés, soit environ 170 000 personnes, ce qui est proche de la moyenne des métropoles françaises. C'est moins qu'à Nantes (45 %) et plus qu'à Grenoble (34 %) ;
- la plupart de ces actifs travaillent pour des entreprises basées dans le cœur de la métropole, près des grands axes de transport routiers. Parmi les communes les mieux dotées, on trouve Mérignac (près de 30 000 emplois en 2020) mais aussi Pessac, Bruges, Canéjan, Le Haillan, Bègles ou Gradignan ;
- les secteurs les plus représentés dans l'aire métropolitaine bordelaise sont la logistique et les transports (23 500 personnes en 2020), les activités d'assurance (17 000 personnes), les activités d'interim (17 500 personnes), les activités d'ingénierie (13 000 personnes), les entreprises de nettoyage (14 500 personnes), les activités de services informatiques (11 500 personnes), le BTP (9 500 personnes)³. Ces travailleurs ont donc des statuts, des niveaux de compétences et de rémunérations très hétérogènes.

Pourquoi considérer que ces travailleurs itinérants sont invisibilisés ? D'abord parce que ces entreprises remplissent des missions externalisées par les entreprises et par les collectivités. Par des effets de sous-traitance en cascade, les chaînes de prestataires

2 | L'EMO regroupe 84 secteurs d'activités, qui ne sont ni dédiés à l'exportation, ni dédiés à la consommation locale.

3 | Traitements réalisés par Magali Talandier : détail sectoriels de l'EMO dans l'aire métropolitaine de Bordeaux, répartition des emplois en 2020, sur la base de données Insee.

1 | Loisel, Rio, Talandier, *La ville ordinaire saisie par l'économie : entre système mondialisé et ancrage local le cas de l'Île-de-France*, PUCA, octobre 2015.

s'allongent et produisent une anonymisation des actifs. Cette anonymisation s'accompagne également de leur éclatement géographique. Chacun va sur son site, pendant quelques heures par jour. Ils ne croisent pas de collègues et sont peu représentés par des syndicats. Cette invisibilisation spatiale s'additionne avec un décalage temporel. Fonctionnant à contretemps du reste de l'économie, les actifs de ces secteurs sont nombreux à être soumis aux horaires décalés : travail de nuit, tranches horaires réduites... Et tout cela n'est pas sans conséquence sur le statut de ces actifs et sur leurs conditions d'emploi. Ces travailleurs sont souvent soumis à des temps partiels et à des contrats en multi-employeurs.

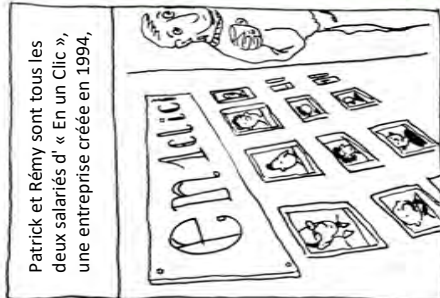
Alors comment prendre en compte les besoins des travailleurs itinérants dans la fabrique de la ville ? Au-delà de la compréhension (quantitative et qualitative) du phénomène, la Fabrique de Bordeaux Métropole explore, avec ses partenaires, des pistes pour contribuer à leur faciliter la vie/ville au travers des projets qu'elle pilote.

Elle s'efforce en particulier de caractériser les problèmes concrets rencontrés par les travailleurs itinérants pour repérer les besoins d'aménagement. Pouvoir se reposer, se restaurer, se déplacer sur des horaires décalés, accéder à des sanitaires, stocker des affaires ou du matériel, recharger son téléphone, stationner son véhicule dix fois dans la journée, rencontrer des collègues ou des confrères, rentrer et sortir de la ville-centre à différentes reprises... Des problématiques pratico-pratiques, mais aussi complexes.

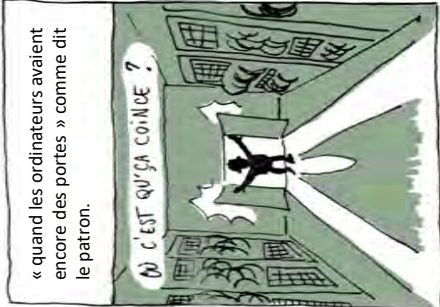
Il s'agit ensuite de prendre en compte ces enjeux dès les phases de programmation urbaine et immobilière. Comment imaginer des lieux de repos accessibles aux travailleurs itinérants sur le modèle des salons Grands Voyageurs de la SNCF ? Peut-on les intégrer, en réseau, aux hubs de la métropole ? Quels sont les leviers activables pour multiplier les réponses à leurs problématiques de déplacements ? Des emplacements pour des flottes « vertes » en auto-partage ? Des voies de circulation professionnelle privilégiées ? La priorisation du stationnement « en service » en extension des places « livraison » ? Autant de pistes à mettre en discussion, en partenariat avec une variété d'opérateurs.

Cette réflexion interpelle donc la métropole, en charge d'aménager « les lieux et les liens », en suivant l'expression chère à l'économiste Pierre Veltz. Offre de locaux professionnels adaptés, territorialisation de l'offre de logements sociaux, adaptation de la politique des transports en commun, invention de services sur mesure pour faciliter la vie de ces actifs trop peu visibles. Elle peut également s'adresser à deux autres types d'acteurs locaux. Les syndicats et les chambres consulaires d'une part, pour faire avancer les questions sociales et les enjeux de bien-être au travail (lutte contre les horaires décalés, mise en œuvre du code du travail pour les actifs ayant plusieurs employeurs...). Et les élus locaux de l'autre, pour déterminer la place à donner à ces activités et à ces travailleurs dans le projet politique. —

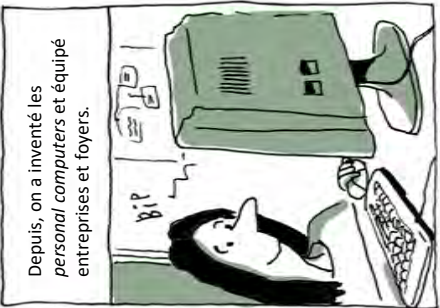
Rémy et Patrick, réparateurs informatique



Patrick et Rémy sont tous les deux salariés d'« En un Clic », une entreprise créée en 1994,



« quand les ordinateurs avaient encore des portes » comme dit le patron.



Depuis, on a inventé les personal computers et équipé entreprises et foyers.



La mission d'« En un Clic » est de réparer les ordinateurs et préparer les postes de travail des salariés d'entreprises.



En 2005 ils étaient 13 salariés, aujourd'hui ils sont plus de 60.



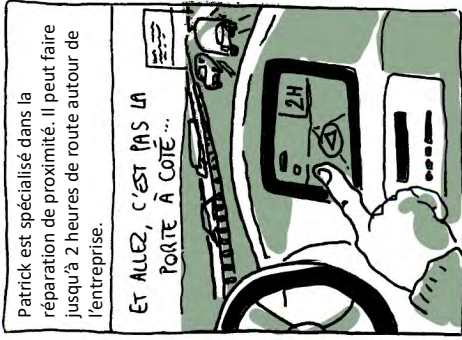
Patrick fait partie des 40 salariés mobiles qui vont chez les clients dans tout le département.



10 d'entre eux sont en délégation permanente dans les entreprises clientes.



Et 10 spécialistes des data centers ont des missions dans toute la région, jusqu'à 50 jours d'affilée.



Patrick est spécialisé dans la réparation de proximité. Il peut faire jusqu'à 2 heures de route autour de l'entreprise.



Son métier est à mi-chemin entre coursier et réparateur, il répare mais il livre aussi les équipements et les pièces.



Il apprécie de faire partie des itinérants. Il n'a pas le patron sur le dos.



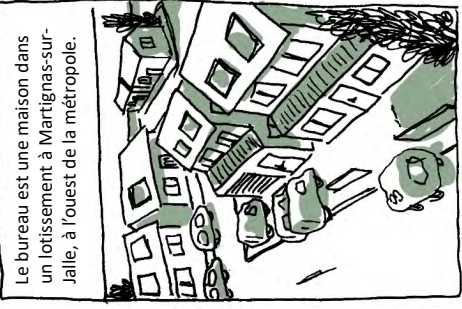
Mais il ne voit pas beaucoup ses collègues. Alors quand il passe à l'atelier pour déposer du matériel, il est content d'en croiser.



Rémy, lui, est un salarié sédentaire de l'entreprise,



c'est-à-dire qu'il travaille au bureau, et qu'il assure l'assistance à distance.



Le bureau est une maison dans un lotissement à Martignas-sur-Jalle, à l'ouest de la métropole.



Quand il est d'astreinte, il loge dans la maison d'à côté.

Comme Rémy et Patrick, plus de **11 500** personnes travaillent dans le secteur « Conseil, réparation et entretien en informatique » au sein de la métropole bordelaise élargie.

Près de **10 200** dans la métropole

Près de **1 330** dans la couronne périphérique

Ce secteur est parmi les plus dynamiques

4 500 emplois créés ou installés dans la métropole entre 2009 et 2019

740 emplois créés ou installés dans les communes périphériques entre 2009 et 2019

Source : données 2019, traitement Access par Magali Talandier



Il est difficile de consolider des éléments spécifiques à ces métiers à l'échelle nationale, car la plupart des études englobent toutes les sociétés de services informatiques, même celles spécialisées dans la production de logiciel. On peut toutefois noter :

La surreprésentation des **hommes** : 85 %

Des salariés **très qualifiés** : les cadres constituent 75 % des effectifs (18 % en moyenne pour le tertiaire principalement marchand). Les autres postes sont occupés par des techniciens (17 %) et des employés (8 %)

La **stabilité des emplois** : 92 % de CDI et 49 K€ de rémunération brute moyenne

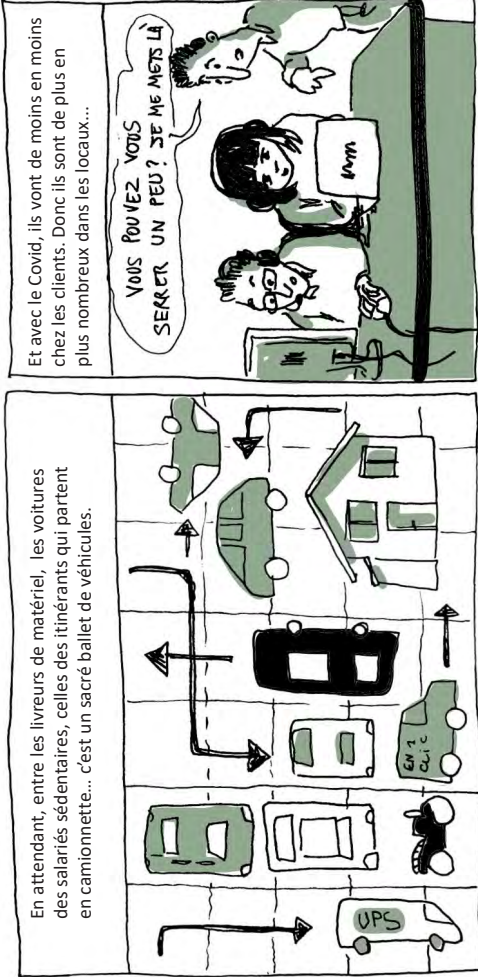
51 % sont basés en Île-de-France mais on observe un **mouvement de déconcentration**, en majorité vers les Pays de Loire, la Bretagne et la Nouvelle-Aquitaine.

Parmi ces salariés, 49 000 sont **indépendants ou autoentrepreneurs**...

Leur part augmente chaque année.

Source : Insee Statistiques, Les sociétés de services informatiques sont toujours en vive expansion, octobre 2018 + Chiffres Clés SYNTec 2020 Professions du numérique

Portraits de salariés itinérants - Mathilde François et Manon Loisel pour La Fab - novembre 2021



Le travail de subsistance

Pilier invisible du quotidien populaire

COLLECTIF ROSA BONHEUR : ANNE BORY | JOSÉ-ANGEL CALDERÓN | YOAN MIOT |
BLANDINE MORTAIN | JULIETTE VERDIÈRE | CÉCILE VIGNAL

Savoir ce que font les gens « dont on dit qu'ils ne font rien » a été l'une des questions qui a guidé l'enquête ethnographique menée par le collectif Rosa Bonheur entre 2011 et 2015, à Roubaix, dans l'agglomération de Lille. Roubaix, ancienne capitale de l'industrie textile au début du XX^e siècle, est, aux yeux de ce collectif, symptomatique des villes aujourd'hui touchées par la désindustrialisation et par une tertiarisation très inégalitaire, qui maintiennent une partie de leurs habitant.e.s dans une situation de chômage et de précarité. L'enquête porte un nouveau regard sur ces habitant.e.s et révèle, à travers leurs témoignages, l'importance et la variété du travail de subsistance.

Certaines personnes, stigmatisées du fait de leurs origines, immigrées ou non, et de leur pauvreté, sont habituellement catégorisées comme inactives, assistées, chômeuses. Elles déploient pourtant un éventail très large d'activités indispensables à leur survie et occupant l'essentiel de leur quotidien mais qui, en décalage avec les discours politiques sur le renouveau tertiaire, les industries de pointe et la rénovation urbaine, sont en conséquence invisibilisées.

En effet, les femmes et les hommes que nous avons rencontré.e.s, au travers d'observations et d'entretiens formels et informels partagent des conditions de vie marquées par une forte précarité dans une ville, située à la périphérie d'une grande métropole, où l'emploi ouvrier et employé s'est raréfié. Alors même que ces habitant.e.s constituent une présence numérique forte dans la ville, leurs poids compte peu face aux politiques d'attractivité métropolitaine, qui recherchent avant tout le développement d'emplois qualifiés destinés aux cadres.

Si certain.e.s bénéficient des revenus d'un travail formel (le plus souvent à temps partiel et de statut précaire, très souvent dans le domaine du care et des

services), les ressources financières des personnes que nous avons rencontrées sont constituées pour beaucoup de diverses prestations sociales. Pour autant, loin d'être des « assistées » dénoncées par nombre de figures politiques et de journalistes, elles mettent au contraire en place, au jour le jour, un ensemble d'activités pour pouvoir vivre et survivre.

Des activités multiples et chronophages

Ces activités constituent ce que nous avons appelé le « travail de subsistance ». En quoi consiste ce travail de subsistance ? Il est constitué d'activités orientées vers la satisfaction de besoins qui ne sont comblés complètement ni par le marché ni par l'État social, dans un contexte où l'accès au salariat est extrêmement difficile ou procure des revenus trop faibles.

Ainsi, Ayda, la quarantaine, mère de trois enfants, a une trajectoire professionnelle, débutée à 15 ans, marquée par les petits boulots parfois non déclarés et les contrats courts, dans la couture, la vente par correspondance ou encore la restauration. Avec son mari, elle a tenté pendant quelques années l'expérience de l'indépendance en ouvrant un salon de thé mais sans succès économique. Le couple est propriétaire de sa maison, situation qui est loin d'être exceptionnelle dans une ville au marché du logement détendu. Leur maison est continuellement en travaux, effectués par eux-mêmes ou par des connaissances, afin de maintenir un logement aussi décent que possible.

Ayda est actuellement au RSA, tout comme son mari, et représente les allocataires auprès du conseil départemental et de la CAF. Elle est très active au centre social où nous l'avons rencontrée, participe à différents ateliers, aux sorties de loisir qui y sont organisées. Elle contribue également à la préparation d'un repas de Noël dont les bénéfices permettent de financer certaines activités du centre social. Elle est

également active à la mosquée, au sein de laquelle elle participe là aussi à des actions d'auto-financement par la vente de repas. Dans ces deux lieux, les discussions entre femmes portent notamment sur les magasins proposant des promotions, les possibilités d'achats regroupés et moins chers, les associations d'aide alimentaire, les façons de s'en sortir face aux multiples démarches administratives. L'éducation des enfants est également un sujet central, et Ayda suit de près la scolarité des siens (en école, collège et études supérieures) et leurs fréquentations. Lors de nos échanges avec elle, il est évident qu'elle « n'a pas une minute à elle ».

Comme l'illustre l'exemple d'Ayda, le travail de subsistance est ainsi constitué d'un ensemble d'activités de travail domestique et de soins aux autres, de travail de papiers pour accéder à ses droits, de recherche de biens de consommation à bas prix ou gratuits, d'activités d'auto-production (réparation de matériels, de logements, de voitures, vente de repas, d'objets, d'automobiles), de récupération et de recyclage. Mais c'est également un travail de mobilisation de ressources relationnelles qui permettent

à la fois l'échange d'informations et de services, qui s'inscrit dans une trame de liens sociaux contraignants, engageant la réciprocité mais définissant aussi des attentes. Ce travail peut être lié à des activités formelles (il peut s'agir alors de salariat ou d'auto-entrepreneuriat), ou informelles, avec ou sans échange monétaire (comme les activités non déclarées mais légales de réparation de voiture ou les échanges de services qui s'établissent entre les mères de familles d'un même réseau).

Un travail doublement invisible

Ce travail de subsistance prend des formes variées et différentes chez les hommes et chez les femmes, mais apparaît toujours chronophage et invasif dans le quotidien des personnes. Développé au sein des familles et des communautés d'appartenance, il demande une mobilisation constante, sur plusieurs fronts, des différents membres de la famille, sans pour autant que la contribution de chacun et chacune soit également visible et reconnue. Par ailleurs, n'entraînant pas systématiquement de rémunération monétaire, il n'est pas forcément appréhendé comme du travail de la part même de celles et ceux qui le déploient.

Jardin partagé au sud du site. © Collectif Rosa Bonheur.





© Collectif Rosa Bonheur.

Cette double invisibilité, aux yeux des institutions et aux yeux des proches, pèse particulièrement sur les femmes. Ainsi, sans se présenter spontanément comme des travailleuses, celles que nous avons rencontrées dans les centres sociaux, telle Ayda, présentent un agenda chargé, où les activités se chevauchent et demandent une énergie constante. En outre, les femmes sont aussi présentes dans les activités plus formelles et plus directement en lien avec le marché lorsqu'elles aident, de façon invisible, leur conjoint à tenir leurs activités de mécanique de rue, par le travail de comptabilité par exemple, et aussi simplement en les déchargeant des obligations de gestion quotidienne de la famille.

Pourtant, le travail de subsistance peut faire l'objet d'empêchement, voire de répression par la municipalité et les services sociaux chargés de l'aide aux classes populaires. Ainsi, ce travail est-il ignoré des institutions publiques qui encadrent nos enquêtés.e.s (CAF, Pôle emploi, centres sociaux, école, municipalité, etc.) voire, et c'est le cas encore plus pour les femmes, il est transformé en travail gratuit. Les centres sociaux proposent en effet aux femmes qui participent aux différents ateliers (de façon obligatoire lorsque c'est dans le cadre de leur suivi RSA par les travailleuses sociales du centre) de produire des biens (repas, objets), pour financer les activités organisées par le centre social, mais sans les rétribuer monétairement, naturalisant et invisibilisant alors leurs compétences et qualifications.

Lorsqu'il est réalisé depuis le domicile, en dehors d'un cadre institutionnel, ce travail laisse des traces (affichettes aux fenêtres proposant objets ou services à vendre, flaquas d'huile de vidange ou dépôt de gravats dans la rue), qui sont soit ignorées, soit

vues comme problématiques par les autorités, notamment municipales, qui les répriment alors (notamment par des politiques d'interdiction et de verbalisation). Ainsi, le travail des mécaniciens de rue dans leurs garages à ciel ouvert, qui constitue la partie la plus informelle et la plus basse (après les concessions et les auto-entrepreneurs) d'une économie roubaisienne de la voiture relativement prospère, représente un élément déterminant de cette économie très intégrée. Pourtant, abordée exclusivement comme un problème d'ordre public, l'activité a fait l'objet d'un arrêté municipal en 2018 sanctionnant d'une amende la pratique des dépôts de vidange dans la rue.

Enfin, notre recherche a montré que ce travail de subsistance prend appui sur un territoire, des quartiers et espaces de peuplement populaire, des ressources matérielles et relationnelles qui en retour fabriquent la ville et en font un espace répondant aux besoins de subsistance de ces habitant.e.s. C'est parce que le territoire propose des logements à bas prix où vivre et travailler, des magasins et des marchés aux prix ajustés à la clientèle locale, parce qu'il permet de vivre à proximité des réseaux d'entraide familiaux ou communautaires, que le travail de subsistance peut s'y déployer. C'est ce que nous avons appelé « centralité populaire », à rebours des visions habituelles de ces territoires désindustrialisés, vus comme relégués et stigmatisés comme des ghettos. Cette centralité populaire, cruciale pour les habitant.e.s, est ignorée des politiques publiques métropolitaines, notamment des politiques urbaines. Celles-ci ne prennent pas en compte, dans leurs programmes de rénovation, les ressources matérielles et relationnelles que l'espace apporte aux classes populaires. —

Zonards dans Bordeaux

Des invisibles trop visibles ?

Entretien avec Tristana Pimor

FRANÇOISE LE LAY

Tristana Pimor, enseignante chercheuse en sciences de l'éducation à l'université de Paris Est Créteil, s'est intéressée aux jeunes zonards, tout d'abord en tant qu'éducatrice spécialisée en addictologie, puis dans le cadre de sa thèse qui a donné lieu à la publication d'un ouvrage, *Zonards. Une famille de rue*¹. Son travail de recherche est une incursion dans un monde étonnamment structuré qui conjugue quotidien singulier et vision politique de la société. Un univers où les notions d'invisibilité et de visibilité sont révélatrices de la place que ces zonards occupent, mais aussi de celle qu'on leur donne, dans la ville comme dans la société.

Vous avez réalisé entre 2006 et 2012 votre thèse sur les zonards à Bordeaux. Que signifie ce terme que ces jeunes se sont eux-mêmes attribué ?

« Zonard » fait référence à la zone. La zone, c'est bien sûr l'aire géographique particulière, lieu de rencontre et de mendicité que ces jeunes occupaient à cette époque en centre-ville de Bordeaux. Ce terme renvoie aussi à leur mode de vie, au fait de zoner, d'être en dehors du système, de ne rien faire. Les zonards n'imaginent pas leur vie de manière sédentaire dans un appartement, avec une famille, un emploi. Historiquement ce terme les ramène, peut-être de manière inconsciente, à ceux qu'on appelait à Paris les « zonards », tous ces pauvres qu'on avait relégués à l'extérieur des fortifications. Cette terminologie particulière, choisie par eux, est aussi une façon de se rebeller contre celle qui leur a été imposée, « punk à chien », qu'ils trouvaient péjorative. Se démarquer de cette attribution extérieure est une façon d'affirmer une identité. C'est un enjeu de lutte aussi. Leur révolte utilise et donne un caractère plus noble à des mots ou des attributs vestimentaires jugés communément comme dépréciatifs.

Où croisait-on les zonards dans Bordeaux à cette époque ?

Au début de l'enquête, les zonards se positionnaient dans le centre-ville de Bordeaux, dans un triangle entre Pey-Berland-Saint-Christoly, la rue Sainte-Catherine et le cours Victor-Hugo (jusqu'en bas de ce cours). Ils s'y retrouvaient pour se voir, pour mendier, pour aller chercher des stupéfiants, pour les revendre aussi à une certaine clientèle. La géographie de leur présence a bougé au cours de l'enquête parce qu'il y a eu une politique plus répressive à l'encontre de la mendicité à Bordeaux, et globalement en France. Et puis il y avait une forme

de saturation de la part des Bordelais qui a rendu la mendicité peu efficace dans ces zones-là. Les zonards que j'ai rencontrés se sont alors déplacés vers la périphérie bordelaise, plutôt aux abords des commerces de bouche (boulangerie, petit supermarché) à Pessac, Mérignac, Talence. L'activité principale était la mendicité mais cela permettait aussi d'être en groupe, de discuter de leur quotidien, de leurs histoires. Avec aussi un désir de se rendre visibles : la mendicité des zonards n'est pas passive contrairement à celle de certains SDF qui posent un bol ou une casquette par terre et attendent que les passants donnent une pièce. Les zonards alpaguaient les passants avec des phrases un peu provocatrices. Il y avait une volonté de se montrer, de se faire connaître.

Comment les zonards investissent-ils l'espace public ? Recherchent-ils une visibilité ?

Leur désir de visibilité traduit une volonté de donner à voir une société profondément inégalitaire. C'est un propos politique, pas toujours conscientisé, mais qui émerge des entretiens que j'ai eus avec eux. Leur manière très provocatrice d'être dans la rue exprime qu'on vit dans une société qui porte des jugements sur la différence, sur les individus nomades et qui refusent la société de consommation. C'est un discours assez construit, lié à leur culture punk et traveller. Ainsi, ils vont en permanence remettre en cause les codes d'interaction ordinaire. D'abord, la présentation de soi. Ils arborent un look qui fait référence aux habits militaires, souvent déchirés ou punk et beaucoup de piercings, ils sont accompagnés de gros chiens : autant de signes qui peuvent visuellement renvoyer à des notions de saleté ou d'agressivité. Il y a aussi l'alcoolisation et l'emprise de stupéfiants qui génèrent des faciès ou une manière de verbaliser fortement décalés, potentiellement dérangeants. Cette façon de se présenter entraîne des attitudes au mieux d'évitement, au pire d'agressivité. Et puis il y a une autre

¹ | *Zonards. Une famille de rue*, Collection partage du savoir, Puf, 2014, Prix Le Monde de la recherche universitaire.

dimension appelée « codes de déférence » : pour être en interaction, il faut rentrer dans un système de politesse, de courtoisie, qui montre à l'autre que l'interaction à venir ne va pas être dangereuse mais au contraire positive. Les zonards sont très provocateurs pour attirer l'attention : on peut parfois entendre « donnez-moi 10 balles, c'est pour me droguer ». Cela peut être pris non pas comme une forme d'humour mais comme un signe de potentiel danger.

Dans votre livre l'un d'eux réagit à un passant qui l'ignore en disant : « Hé, j'ai cru que je suis l'homme invisible ! » Comment interpréter cette exclamation ?

Probablement comme la réaction à un manque de respect et l'expression d'un sentiment de ne pas être reconnu par l'autre. Ce n'est pas forcément donner de l'argent qui est important dans la situation, mais le fait de ne pas être considéré comme un être humain à qui l'on répond tout simplement « bonjour ». Pour les zonards, ce manque de reconnaissance c'est réappuyer sur ce qu'ils ont souvent déjà vécu enfant, dans un milieu social très défavorisé. Se rejouer ici des blessures plus anciennes. Et c'est douloureux.

Refuser de voir les zonards, est-ce les considérer comme hors norme, hors cadre ?

C'est difficile à dire parce que je n'ai pas interviewé de passants. Il peut y avoir plusieurs explications. Il y a un sentiment de peur chez certains. D'autres manifestent du mépris pour des jeunes qu'ils estiment en âge de travailler mais qui préfèrent zoner, avec l'idée que si tu refuses de participer à la société, tu es un déchet. On peut entendre ce genre de discours à propos de beaucoup de catégories de personnes en situation de pauvreté. Les SDF servent aussi d'épouvantail social à la population active. Les considérer comme des égaux, c'est finalement pouvoir se penser comme étant potentiellement un SDF, un jour. Et ça c'est extrêmement difficile à accepter. En particulier pour les gens appartenant à des milieux sociaux qui frôlent la précarité. Ce ne sont pas forcément les personnes aisées qui étaient les plus virulentes avec les jeunes que j'observais.

À quoi les zonards s'attendent-ils en ayant une attitude provocatrice ?

Je pense qu'ils ne s'attendent pas forcément à autre chose : la réaction des passants est interprétée comme un révélateur. Ils me disaient « tu vois bien comment ça se passe ». Cela conforte leur choix de vie qu'ils posaient en ces termes : « Soit je vivais en HLM et je faisais de l'intérim, entre guillemets "une vie de merde" ; soit je refusais, je partais sur la route, j'essayais de construire autre chose en étant beaucoup plus stigmatisé. » Avec cette visibilité provocatrice, ils assument cette préférence : quitte à être enfermé dans un avenir forcément négatif, plutôt être acteur de sa vie qu'avoir la sensation d'être complètement déterminé par son origine sociale.

Dans l'espace public ils étaient volontairement visibles. Ce n'est pas le cas dans le squat.

Il y a une partie publique, dans la rue, et une partie à l'abri des regards, la vie en communauté dans le squat. Au début de l'occupation du squat, ils ne se faisaient pas remarquer tout simplement par peur d'être délogés. Ensuite, les choses se détendaient un peu : à l'époque de ma recherche, ils pouvaient se mettre à dialoguer avec les voisins. Il y a un deuxième enjeu : le deal, puisque la plupart du temps la vente des produits se faisait dans le squat plutôt que dans la rue. Et puis, quelques-uns faisaient l'objet de mandats d'arrêt. Ceux-là se cachaient souvent dans le squat.

Il y a eu un durcissement dans la réglementation municipale, comment et pourquoi ?

Quand on met en place une réglementation anti-bivouac, c'est-à-dire une interdiction de regroupement de plus de deux personnes dans la rue, elle s'adresse essentiellement à ce public-là. Ce n'est pas énoncé sur le papier évidemment puisque ce serait une discrimination. Mais il y a un ciblage dans l'action sur le terrain. Toutefois, on peut complètement entendre cette volonté parce que, d'une part, les riverains se sont plaints de cette population qui fait énormément de bruit, qui souille les trottoirs, crée un sentiment d'insécurité... D'autre part, les commerçants dénonçaient un manque à gagner parce qu'ils faisaient fuir une partie de leur clientèle. La mairie doit répondre à la pression des riverains et des commerçants qui constituent l'électorat.

Quels ont été les effets de ces dispositifs ?

Cela a dilué les groupes. Au départ il y avait des groupes beaucoup plus imposants, puis, au fur et à mesure, sous l'effet des contrôles d'identité et des contraventions, ils se sont réduits. Quand, en plus, certains étaient fichés, sous mandat d'arrêt, se faire contrôler pouvait générer une arrestation. Les groupes se sont dissous pour s'invisibiliser dans l'espace et être moins susceptibles d'être approchés par la police, puisque la nuisance était moindre aussi. Il y a eu aussi une délocalisation en périphérie, dans des villes où la politique répressive n'était pas la même.

Aujourd'hui, y a-t-il moins de zonards à Bordeaux ou sont-ils moins visibles ?

Cela n'a jamais été chiffré. J'ai le sentiment qu'il y a beaucoup moins de zonards qu'à l'époque de mes observations. Et puis ce sont des gens beaucoup plus âgés. J'ai quand même noté une évolution depuis deux ans pour les quelques-uns qui restent dans le secteur. Leur territoire de mendicité s'est déplacé vers les grands magasins rue Sainte-Catherine, avec des groupes peu importants, assez jeunes. Ils n'ont pas l'air d'être délogés, c'est assez étonnant. Il faudrait creuser pour voir si cette évolution est représentative de quelque chose. —

Militaires de l'opération Sentinelle

Présence invisible ou visibilité absente ?

ARTHUR OLDRA

Depuis une trentaine d'années, le citoyen français croise régulièrement des patrouilles de militaires. Leur mobilisation dans la lutte contre le terrorisme vise autant à dissuader le passage à l'acte de terroristes, qu'à protéger et rassurer la population. Concrètement, cela consiste en l'organisation de patrouilles à pied ou en véhicule dans ou autour de sites considérés comme « sensibles ». Auparavant intégrés à un dispositif global de lutte contre le terrorisme appelé Vigipirate, ces militaires interviennent désormais de manière plus autonome au sein de l'opération Sentinelle. Ainsi, après les attentats de *Charlie Hebdo* et de l'Hyper Cacher en janvier 2015, ce sont 10 000 militaires qui ont été déployés sur le territoire national. Ces forces militaires dites *primo-intervenantes* doivent alors tenter de faire cesser les attaques terroristes ou tueries de masse lorsqu'elles surviennent. Au-delà de la protection, les aspects dissuasifs et préventifs jouent également un rôle de plus en plus associé au développement de la culture de la vigilance. Par les opérations intérieures (OPINT), citoyens et militaires se retrouvent alors à proximité les uns des autres, ce qui semble aussi replacer les enjeux de défense comme étant l'affaire de tous.

Mais l'efficacité du modèle théorique « dissuader, protéger, rassurer » est difficile à évaluer dans les faits. D'abord, mesurer l'effet dissuasif est impossible. Ensuite, pour ce qui est de protéger, le nombre recensé d'interventions de militaires contre des attaques explicitement terroristes est très faible. La plus emblématique reste la riposte de légionnaires sur le marché de Noël de Strasbourg en décembre 2018 ; dans les autres cas, il s'agissait pour les patrouilles de se protéger d'une attaque qui les visait directement. Finalement, rassurer est le seul objectif pouvant être atteint mais, là encore, difficile de le mesurer. Dans le contexte d'une *guerre*

*contre le terrorisme*¹, où l'impact psychologique des actions est plus important que leurs effets directs, le commandant Pierre Fontaine estimait déjà en 2012 : « Vigipirate trouve tout son sens dans le cadre de la guerre des perceptions menée quotidiennement contre le terrorisme. La forte visibilité de nos soldats permet sans conteste de contribuer à juguler les effets anxiogènes générés par le phénomène terroriste². » Qu'il s'agisse de dissuader ou de rassurer, il faut donc être visible. Ainsi, en réponse à la violence des attaques terroristes, c'est une logique d'occupation de l'espace public qui se met en place : l'intervention militaire rapide, massive et visible vise ainsi à faire jouer une mécanique de « choc et d'effroi » communicationnelle, autant pour dissuader les uns que rassurer les autres.

Cette visibilité est d'autant plus efficace que les militaires contrastent ou dissonent de l'environnement métropolitain dans lequel ils sont déployés. Alors que l'espace public est l'espace de l'anonymat où chacun cherche à renvoyer aux autres une « apparence normale³ », les militaires par plusieurs de leurs attributs (armement, uniforme) sont clairement identifiables et repérables.

La couleur de l'uniforme des militaires a vocation à se confondre avec l'espace dans lequel ils évoluent et donc à organiser leur invisibilité. Ainsi, les soldats revêtent un treillis bariolé formé de grandes taches de quatre couleurs (beige, noir, vert et marron) qui visent à les confondre dans un environnement boisé

1 | L'expression remonte a priori aux années 1980, puis est remise au goût du jour par l'administration G. W. Bush après les attentats du 11 Septembre 2001. Or, « la guerre contre le terrorisme » est une formule malheureuse car on ne fait pas la guerre à un mode opératoire. En revanche, on combat un adversaire qui emploie des méthodes « terroristes ». Celles-ci consistent spécifiquement à employer systématiquement la violence, afin de créer un effet de terreur qui infléchit l'action des autorités d'un pays dans un but politique, religieux ou idéologique précis.

2 | P. Fontaine, « Vigipirate et guerre des perceptions », *Doctrines Tactiques*, n° 26, 2012, pp. 69-73.

3 | E. Goffman, *La Mise en scène de la vie quotidienne*. II. Les relations en public, Éditions de Minuit, 1973.



ou de campagne. Depuis quelques années, une version « sable » (beige, kaki, marron) existe pour les opérations en Afrique sahélienne. Pour certains auteurs, ces couleurs sont celles de leur territoire de compétence à l'instar d'autres professions comme la police (bleu), les pompiers (rouge) ou le corps médical (blanc).

Or, en milieu urbain, l'uniforme des militaires détonnent dans la ville qui a ses propres couleurs (asphalte, béton, blanc ou brique, par exemple).

En outre, en tant que référent de la violence, les armes à feu des soldats en patrouille captent l'attention. Contrairement à celles de la police, qui sont de petites armes de poing rangées dans leur étui, les fusils d'assaut des militaires sont ostensiblement maintenus devant le corps. Leurs armes sont mises en avant et prêtes à l'emploi : elles sont leur force en sommeil. Mais une arme est aussi un artefact porteur de significations car elle est tout à la fois

violence matérialisée et violence symbolique en tant qu'elle renvoie aux registres de la menace, de la peur, de la contrainte, de la douleur ou de la mort. Ainsi, aussi rares et inhabituelles qu'elles puissent être dans l'espace public urbain, ces armes et ce qu'elles représentent sont l'objet de tous les regards.

En somme, les attributs du combattant sont mis en avant et mobilisés de façon paradoxale : son treillis ne le camoufle plus et sa force (armement) est mesurable par ses adversaires. Sont donc rendues visibles des choses qui d'ordinaire visent à l'être le moins possible. En étant placés ainsi sous les projecteurs de la scène publique urbaine, les militaires n'échappent pas au regard des citoyens.

En revanche, du point de vue du combattant, la mise en scène antithétique de l'usage habituel de ses attributs lui donne le sentiment d'être dépossédé de ce qui constitue son identité. Le soldat n'est plus

un soldat, mais un policier ou un vigile. Et de se demander : la subversion de l'identité tactique des militaires n'est-elle pas le symptôme de leur disparition ? Petit à petit, en maintenant une visibilité d'exception dans l'espace public, en transformant le provisoire en perpétuel, les militaires ne tendent-ils pas à disparaître du regard des citoyens, et finalement à se fondre dans le paysage urbain ?

Il semble que la présence des militaires dans l'espace public dans le cadre des missions Vigipirate puis Sentinelle tend à altérer ce qui constitue le cœur de leur identité. Dès 2001, des chercheurs soulignaient que les missions Vigipirate/Sentinelle ne sont pas « des missions proprement militaires au sens où la logique qui les sous-tend n'est pas orientée, de manière défensive ou offensive, vers le combat¹. » Cela s'associe à leur sentiment d'être démilitarisés, transformés en agents de sécurité. En outre, lorsqu'ils interviennent dans un espace urbain pacifié, un processus biaisé d'acculturation s'opère. Les militaires sont en terrain connu car ils possèdent les codes sociaux urbains de l'environnement dans lequel ils évoluent (contrairement aux opérations extérieures par exemple). Dans cet espace familier, quelque chose pourrait-il être suspicieux, éveiller leur curiosité ou attirer leur attention ? Derrière l'assurance de leur attitude ou les signes de leur fierté, on devine la lassitude et l'ennui du quotidien ainsi que la fatigue d'itinéraires répétitifs. Ces patrouilles semblent finalement errer comme des âmes en peine. En arrêtant de réaliser des actions proprement militaires, en progressant dans un environnement aux apparences normales connues, et en ajoutant la banalisation de leur présence, il est possible de dire que les militaires tendent à être de moins en moins visibles. Ils disparaissent en faisant désormais partie du cadre, comme un énième agent public qui renseigne le touriste, aide le badaud ou gêne le flâneur.

Les militaires en opération Sentinelle sont-ils donc une présence invisible ou une visibilité absente ? Ils étaient voués à être ceux qui veillent dans l'ombre de l'attention publique (une présence invisible), mais dans le temps long de leur intervention, ils tendent de plus en plus à devenir une démonstration de force

dénuée de sens (visibilité absente) tant leur efficacité est relative. Bien qu'ils continuent d'être remarqués par les citoyens, c'est d'abord à leurs propres yeux qu'ils disparaissent. Placés ici, ils ne font pas le métier pour lequel ils se sont engagés ou ne voient plus l'intérêt de porter ainsi les armes de la France². Puisqu'ils ne se reconnaissent plus, ils deviennent invisibles à eux-mêmes.

Les ambivalences de la place des militaires opérant dans le cadre de Sentinelle invitent à poser une réflexion plus large sur l'espace public urbain comme espace de confusion. Le mot confusion est ici à entendre dans le double sens de confondre, c'est-à-dire d'un côté une réunion ou un mélange (des choses et des personnes) de manière à ne former qu'un tout homogène, et d'un autre côté un trouble qui est indistinct ou difficilement lisible. En participant à deux processus antagonistes de visibilisation et d'invisibilisation, les militaires sont « confondus » dans cet espace public urbain. D'un côté, ils surgissent dans

le champ du visible en étant déployés massivement au sein de l'espace public dans un contexte d'émotions et d'état d'urgence terroriste, en se

« Petit à petit (...), les militaires ne tendent-ils pas à disparaître du regard des citoyens, et finalement à se fondre dans le paysage urbain ? »

démarquant de leur environnement du fait de leurs attributs. D'un autre côté, la généralisation, l'accoutumance et la banalisation de leur présence les font se fondre dans le paysage et disparaître de l'attention des citoyens. Ce double mouvement les confond dans le contexte de la ville (les mêle si étroitement qu'ils n'en sont plus distinguables) et les confond avec eux-mêmes en situation (ils sont troublés et se voient comme un autre). La dimension publique de la ville absorbe et dissout le visible en transformant l'inconnu en reconnu. Ce qui était distancié devient côtoyé, et le moindre impair fait ressurgir son auteur dans le monde de l'extra-ordinaire. À ne plus voir ce qui est là ou à exposer l'événement, nous disparaissions dans la proximité les uns des autres : nous sommes si près et pourtant tout autres³. En tant qu'espace de médiatisation, la ville est une épreuve quotidienne où chacun cherche à optimiser son régime de visibilité ou d'invisibilité, tels des communicants, alors que nous devrions tenter de percer les significations de notre présence aux autres ou de leur absence envers nous. —

1 | Sauvage A., Nogues T., Chevrier S., 2001, « Armées et sécurité intérieure : perception des acteurs institutionnels civils et militaires », *Cahiers du C2SD*, p. 33.

2 | « Si j'arrête l'armée, c'est clairement à cause de Sentinelle », *L'Express*, le 10/08/2017.

3 | J'emprunte la formule au livre de François Jullien *Si près, tout autre : De l'écart et de la rencontre*, 2018.

La consommation d'eau potable

PABLO SALINAS KRALJEVICH

Du nécessaire croisement des échelles cartographiques

La carte n'est qu'une représentation de la réalité, ou même, bien souvent, d'une partie de la réalité. Et pour cause ! Une carte ne peut rendre compte de toute la complexité des dynamiques en jeu sur un territoire, d'autant que la répartition des activités humaines relève la plupart du temps de multiples facteurs. Si elle permet au chercheur ou à l'urbaniste de poser des données chiffrées sur un fond de plan, aussi détaillé soit-il, les résultats obtenus peuvent toujours être remis en question. Par exemple, le choix de l'indicateur (élémentaire ou synthétique), ou de sa discrétisation éventuelle (comparable ou pas), influe grandement sur la représentation produite et donc sur l'interprétation qui peut en être tirée. Un autre élément joue un rôle déterminant dans le rendu final : l'échelle d'analyse utilisée et ce, quels que soient la donnée de base ou le traitement qui en est fait.

Prenons l'exemple de la consommation d'eau potable dans la métropole bordelaise¹. L'objectif est de montrer à quel point, en gardant toujours la

même donnée², présentée toujours selon la même méthode statistique (partition en quintiles), la visualisation du phénomène étudié varie selon l'unité d'observation retenue. Changer de maillage aboutit à donner une « image » à chaque fois différente du thème cartographié d'une part, chacune des échelles d'analyse révélant plutôt la dynamique particulière de l'un des facteurs explicatifs, d'autre part.

La consommation d'eau selon les communes du Service de l'Eau de Bordeaux Métropole

Le découpage communal [# 1] est le plus couramment utilisé dès lors que sont présentées des cartes de la métropole bordelaise. À cette échelle d'analyse, le poids démographique des communes semble à l'évidence expliquer pleinement la consommation d'eau. Les communes les plus peuplées composent le dernier quintile (Mérignac, Pessac, Talence, Villenave-d'Ornon), avec Bordeaux, loin devant, qui représente à elle seule 32 % de la population métropolitaine et 33 % des abonnés du Service de l'Eau, et qui concentre 37 % de la consommation d'eau potable. Dont acte.

D'autres découpages, plus fins, sont utilisés par l'Insee. Celui des IRIS tout d'abord [# 2] : les « Îlots Regroupés

pour l'Information Statistique », qui sont en fait des unités de recensement de taille homogène (environ 2 000 habitants). Ils constituent aujourd'hui la maille de base de la diffusion des statistiques infracommunales en France. Celui des « Îlots » ensuite [# 3], à partir desquels ont été construits les IRIS en 1999, qui sont plutôt des quartiers, voire des pâtés de maisons dans les zones bâties les plus denses. À ces échelles, les données sur la consommation d'eau potable présentent des résultats sensiblement différents, sous-tendant des réalités spatiales plus complexes.

La consommation d'eau (%) selon les maillages administratifs plus fins : IRIS et Îlots

Ainsi, pour ne reprendre que le cas de la commune de Bordeaux, ce sont cette fois la rive droite (logement social), le centre-ville et ses activités ou, tout au nord, la zone occupée par les grands centres commerciaux qui apparaissent manifestement comme les pôles les plus consommateurs d'eau. L'information se précise donc et met en lumière, outre le nombre d'habitants, l'importance du type d'activité concentré dans la zone de référence.

Au-delà d'une affaire de poids démographique communal, la consommation

1 | Sur les 28 communes de Bordeaux Métropole, seulement 23 sont regroupées au sein du Service de l'Eau de Bordeaux Métropole. Cinq autres communes ont préféré rester rattachées à leurs syndicats d'origine : le Syndicat de Carbon-Blanc pour Ambarès, Artigues, Bassens et Carbon-Blanc (devenu depuis le SIAO), et le Syndicat intercommunal d'adduction d'eau et d'assainissement de Saint-Jean-d'Ilac et Martignas-sur-Jalle (SIAEA), en ce qui concerne Martignas-sur-Jalle.

2 | Consommation d'eau (en m³) agrégée dans l'unité considérée, pondérée par le total de consommation de Bordeaux Métropole.

REPRÉSENTATION

d'eau est aussi une affaire de proximité aux centralités. Ainsi, les plus fortes consommations se situent dans des polygones situés à proximité immédiate des centralités urbaines / centres-villes des communes de la métropole.

La consommation d'eau (%) selon le carroyage¹ de 500 m [# 4]

Autre échelle d'analyse, autres observations. En s'appuyant sur la représentation de la consommation d'eau potable selon la méthode du carroyage,

il apparaît que les plus grandes unités de consommation sont au cœur de la métropole : la densité urbaine est donc un indicateur pour l'analyse des consommations d'eau.

Il est ainsi fort probable que les tissus urbains plus lâches induisent des consommations d'eau potable inférieure.

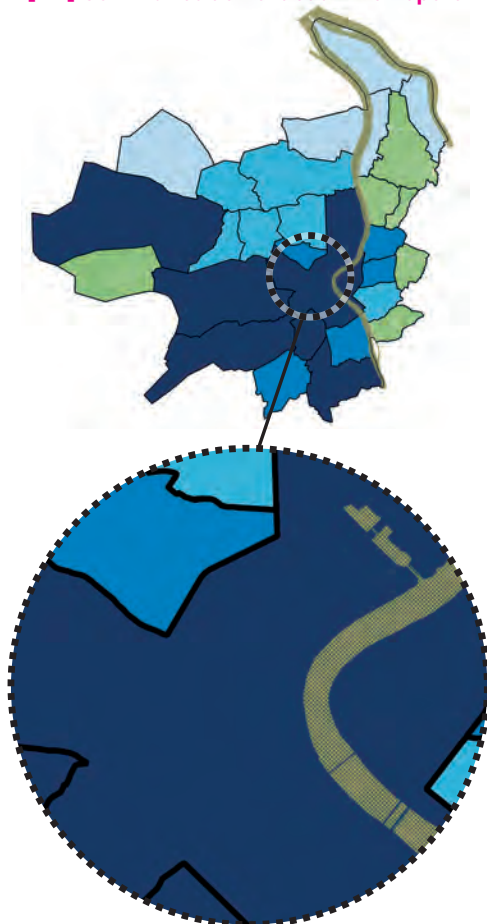
Dès lors, à l'échelle infra-communale, il peut être intéressant de croiser ces données avec d'autres indicateurs pour mieux comprendre cette distribution spatiale.

La consommation d'eau selon les « zones urbaines » du PLUi de Bordeaux Métropole (%) [# 5]

Les zonages du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) permettent non seulement de disposer d'une clé de territorialisation intéressante des consommations d'eau, mais également d'appréhender cette consommation du point de vue de leur évolution dynamique sur le territoire. L'observation de la consommation d'eau selon le PLUi permet d'identifier les secteurs qui ont suivi une densification du bâti ainsi que les secteurs qui

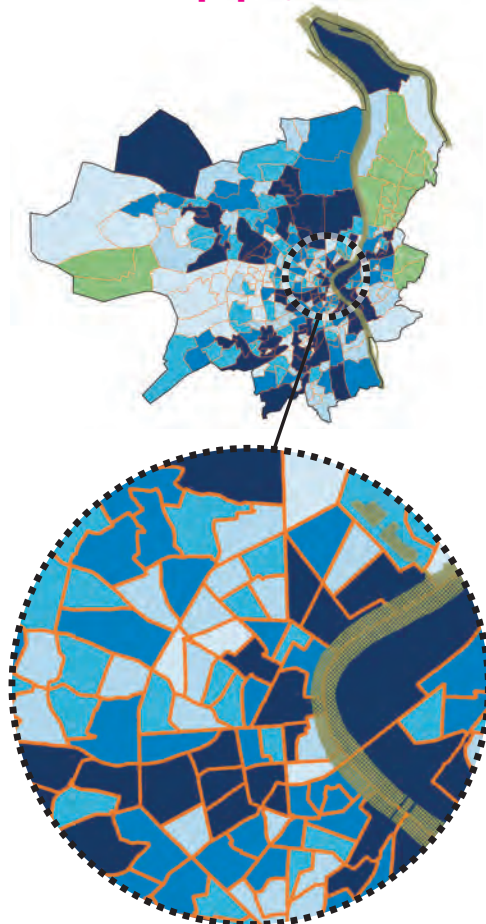
1 | Le carroyage est une technique de quadrillage utilisée en cartographie visant à découper le territoire par des carreaux réguliers, de 500 mètres de côté dans le cas présent.

[#1] Communes de Bordeaux Métropole



Poids démographique

[#2] IRIS



Zones d'activité

ont accueilli de nouvelles populations. Par exemple, les secteurs résidentiels accusent une hausse significative de la consommation, alors que les zones regroupant les activités ou les espaces verts ont tendance à baisser fortement.

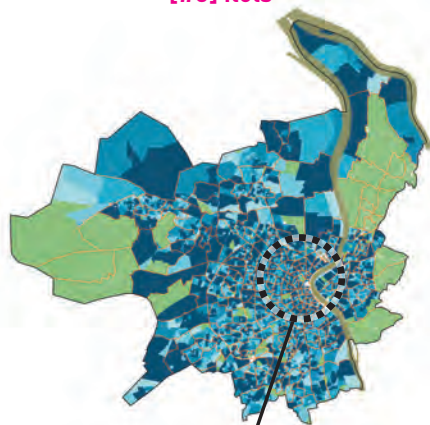
En ce sens, nous observons une augmentation notable de la consommation dans les secteurs urbains denses situés dans les couronnes du centre de la métropole. Ceci est peut-être lié au fait qu'un tissu urbain moins dense offre souvent davantage d'espaces extérieurs à l'habitat.

La dimension multi-échelle de la consommation d'eau dans le territoire de gestion du Service de l'Eau de Bordeaux Métropole

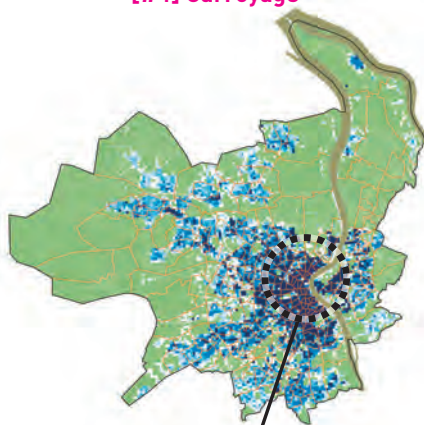
Une seule carte ne saurait suffire à comprendre une série de données. À chaque échelle de représentation, une clé de lecture différente et complémentaire permet de les décrypter. Les données concernant les consommations d'eau potable, sujet éminemment sensible pour le Service de l'Eau de Bordeaux Métropole, en sont un exemple particulièrement parlant.

C'est au regard de cette lecture croisée des cartes et des analyses qui en découlent que l'on pourrait imaginer et élaborer des modèles prospectifs selon différentes échelles de gestion et ainsi favoriser la capacité des services de l'eau à faire face aux défis du développement urbain de la métropole. —

[#3] Îlots



[#4] Carroyage



[#5] PLUi, zones urbaines



Petites unités hétérogènes



Densité et centralité



Zones d'habitation

La consommation d'eau distribuée selon différentes échelles (%)

Discretisation en quintiles



La ville vécue de la drogue

SANDRINE VAUCELLE

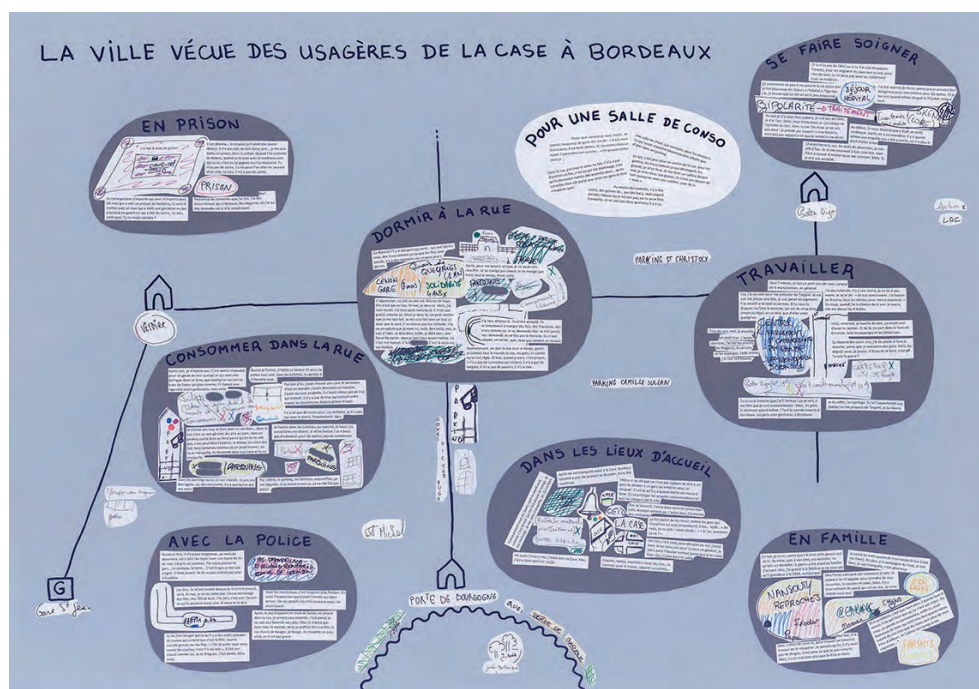
Pour accompagner les usagers de drogues dans le cadre d'une politique de réduction des risques, Bordeaux avait été retenue en 2016 pour expérimenter, avec Paris et Strasbourg, une salle de consommation à moindre risque (SCMR), mais avait finalement renoncé à participer à cette expérimentation médico-sociale. Dans ces salles, où l'usager de drogue est accompagné et informé par des travailleurs sociaux, du personnel médical est disponible et peut intervenir notamment en cas d'overdose. Le bilan récemment fait par l'Inserm de cette expérimentation nationale conduite entre 2016 et 2021 montre les effets positifs de ces salles sur la santé des usagers et sur la qualité de l'espace public. En attendant l'ouverture d'une SCMR, la consommation de drogue dans l'espace public, notamment par les personnes les plus précaires, reste un sujet sensible dans le contexte d'une forte croissance des consommations de crack depuis la crise sanitaire à Bordeaux. Cette question, qui relève de l'intervention sociale, de la santé publique et de la sécurité dans l'espace public, peut aussi être abordée par les pratiques liées à la drogue et les expériences vécues dans la ville. Pour le lecteur de *CaMBo*, nous avons rencontré, dans le laboratoire Passages, Méлина Germes, chargée de recherche en géographie sociale au CNRS, Roxane Scavo, sociologue et consultante sur les questions de drogue, et Cécilia Comelli, chercheuse associée en géographie, pour évoquer avec elles les

travaux de recherche conduits par les équipes du programme DRUSEC (cf. page suivante).

Se rapprocher des usagères et usagers de drogues

Ce programme franco-allemand est né de la rencontre de deux équipes de recherche inscrites dans le champ de la sociologie allemande et de la géographie critique française. Les équipes abordent avec les mêmes méthodes la question de la consommation de drogues dans l'espace public, même si le contexte varie entre la France et l'Allemagne fédérale où les Länder conduisent des politiques différentes.

Concernant la pénalisation des stupéfiants ou la tolérance vis-à-vis des usagers, la variabilité spatiale et temporelle est très forte. Ainsi, alors que la Bavière demeure dans l'interdiction et la répression, Francfort depuis 30 ans ou Berlin depuis 15 ans ont une politique d'acceptation de l'usage des drogues, avec des salles de consommation ouvertes en semaine à Berlin, et même la nuit ou le week-end à Francfort. Les sociologues de Francfort ont l'habitude de conduire des démarches de recherche-action avec les acteurs sociaux ou médicaux en charge de ces sujets. À Bordeaux, les chercheuses se sont rapprochées



Collage des émotions liées à la drogue à Bordeaux.

https://www.espacestemp.net/wp-content/uploads/2021/09/2_ville_vecue_BX.jpg

des usagères et usagers de drogues via deux types de structures : les centres de soins, d'accompagnement et de prévention en addictologie (CSAPA) qui sont axés sur le soin et la prise en charge des addictions et peuvent délivrer des produits de substitution ; les centres d'aide et d'accompagnement à la réduction des risques pour usagers de drogues (CAARUD), qui permettent un accueil à bas seuil : accès aux sanitaires et aux douches, possibilité de prendre un café, de rencontrer des travailleurs sociaux ou d'effectuer un dépistage (VIH, hépatites). Ces centres sont tous discrètement implantés dans la ville et les CAARUD sont généralement fréquentés par des usagers de drogues en situation très précaire. C'est notamment grâce au CAARUD de La Case, qui existe depuis 2012 dans l'hypercentre bordelais (quartier Saint-Paul / Saint-Éloi), que les chercheuses ont pu rencontrer des usagers de drogues.

Cartographie des émotions

Pour le programme DRUSEC, des entretiens et des cartes mentales individuelles ont été réalisés par des usagers et usagères de drogues qui fréquentent La Case à Bordeaux et Druckausgleich à Berlin pour raconter leurs lieux de vie quotidiens, leurs pratiques et appropriations de l'espace, leurs besoins et envies. Ils ont dessiné librement sur une feuille blanche, mais avec un code couleur commun, les émotions liées aux lieux habités et fréquentés, positives (tranquillité, plaisir, bonheur) ou négatives (souci, dégoût, rage). Chacune de ces cartes mentales étant singulière et très personnelle, elles ne peuvent être diffusées pour des raisons de confidentialité et de sécurité des personnes enquêtées. Les chercheuses ont ensuite conduit une analyse transversale de ces cartes et entretiens à travers une dizaine de thèmes. Elles ont retenu

des citations textuelles et visuelles pour produire un collage interprétatif pour chaque ville étudiée. Sur ces collages des émotions, les principaux lieux cités dans les entretiens servent de repères spatiaux, chaque ville ayant des repères différents : rues et places à Bordeaux, stations et lignes de métro à Berlin. Relativement à l'hypercentre bordelais où se situent les lieux d'accueil, les lieux de consommation de drogue sont au sud, alors que les lieux de manche dans les quartiers les plus aisés au nord de l'hypercentre ; la prison ou la famille sont en position plus périphérique. Par rapport aux villes allemandes étudiées où des SCMR ont déjà été mises en place, l'attente à Bordeaux est très forte d'un lieu de consommation de drogues à moindre risque (en blanc sur la carte émotionnelle).

L'espace vécu, une notion plus opérante que l'espace public

Selon ces chercheuses bordelaises, appréhender les consommations de drogues dans l'espace public en interrogeant

la ville vécue de la drogue permet de dépasser l'effet restrictif et enfermant de la manière dominante d'aborder le sujet qui met l'accent sur l'ordre public ou les autres usagers de l'espace public. Cette approche spatiale centrée sur l'utilisateur de drogues offre la possibilité de dresser une cartographie des émotions et de montrer la façon dont ils se sentent traités comme indésirables dans l'espace public. Elle permet aussi d'identifier de manière plus fine les lieux de consommation ou les rapports à la famille, à la police ou à la prison. Cette approche est également l'occasion de mettre l'accent sur le fait que les usagères de drogues sont encore largement méconnues. Pour finir le programme DRUSEC, des ateliers participatifs vont être mis en œuvre à Bordeaux avant l'été 2022. En mettant au cœur des échanges entre usagers de drogues l'expression de leurs besoins et de leurs envies, d'idées pratiques ou de rêves, les chercheuses souhaitent approfondir la notion de ville idéale. —

POUR ALLER PLUS LOIN

DRUSEC

Programme de recherche portant sur les drogues, la sécurité et les politiques urbaines (ANR franco-allemande, 2017-2022), sous la responsabilité de Méлина Germes, UMR Passages. Sites d'études : Berlin, Bordeaux, Francfort, La Rochelle, Munich, Nuremberg. <https://drusec.hypotheses.org>

- Cécilia Comelli, « L'insertion délicate des dispositifs d'accompagnement des usagers de drogue précaires dans le tissu urbain bordelais », *Espace populations sociétés* [En ligne], 2021/2-3 | 2021, <http://journals.openedition.org/eps/11749>
- Méлина Germes et Roxane Scavo, « Comment habitent les sujets marginalisés ? », *EspacesTemps.net*, <https://www.espaces-temps.net/articles/comment-habitent-les-sujets-marginalises/>
- Méлина Germes, Sarah Perrin, Roxane Scavo, Emmanuel Langlois et Jenny Künkel (dir.), *Les espaces générés des drogues : parcours dans l'intimité, la fête et la réduction des risques*, éditions du Bord de l'Eau, sortie prévue le 6 mai 2022.

Le récit

un outil au service des urbanistes ?

JEAN-CHRISTOPHE CHADANSON

Lancer une opération d'aménagement, informer de la réalisation d'une ligne de tramway, réaménager un équipement public : comment les projets urbains sont-ils expliqués et portés à la connaissance de tous ? Généralement, les sites internet des collectivités locales donnent à voir des éléments de diagnostic et d'enjeu, notamment dans le cas de projets faisant l'objet d'une enquête publique. Mais, en amont de cette communication « grand public » de la part des institutions, la construction d'un récit peut être un véritable outil de travail pour l'urbaniste dans l'élaboration d'un projet. Quels sont les intérêts de cet outil ? Existe-t-il des risques à le mobiliser ? Et tout d'abord, qu'est-ce qu'un récit ?

Qu'est qu'un récit ?

Le récit est une histoire fabriquée que l'on raconte. Elle est composée d'événements réels ou fictifs qui se succèdent et se déroulent généralement dans le passé. Pour faire un récit, il faut suivre plusieurs étapes avec tout d'abord une situation initiale, puis un élément déclencheur (ou perturbateur), un déroulement (ou péripéties) pour finir avec un dénouement et une situation finale. Il existe divers types de récits, du récit d'aventure au récit

policier en passant par le récit fantastique, le récit de science-fiction, le récit psychologique, le récit historique ou encore le récit d'amour. Ils ne répondent pas aux mêmes finalités, entre la résolution d'une énigme, la description d'autres manières de vivre ou de penser ou la réincarnation d'une réalité passée que l'on fait revivre.

Les types de récits possibles en urbanisme

Le mérite général du récit est de mettre en lien une histoire, un diagnostic et un projet. Raconter un récit produit une cohérence entre ces éléments. Il peut alors emprunter à la forme policière le principe d'une enquête qui cherche à identifier un coupable ou le responsable d'une situation qu'il faut résoudre, comme la perte de biodiversité liée à une urbanisation trop importante.

Le récit est utilisable pour rendre crédible une solution, un aménagement en se plaçant du point de vue d'un usager type ou d'un groupe de personnes dont on décrit le parcours de vie, la manière de se déplacer, la façon d'habiter son logement et finalement la manière dont le projet réalisé répond à une attente.

Le récit peut également être mobilisé lorsqu'il s'agit de « fictionner » autrement dit, de raconter en se projetant dans des futurs possibles, vraisemblables (ou pas). Cela offre la liberté de recourir à l'imaginaire sans se poser dès le départ la question de la faisabilité.

Les forces du récit

L'une des forces les plus originales du récit est de pouvoir faire exister des sujets. Il peut personnifier des éléments comme dans le cas de la démarche dite du parlement de Loire, où la Loire a été transformée en un personnage capable de s'exprimer.

Pilotée par Camille de Toledo, une commission d'information pour la création d'un parlement de Loire a ainsi organisé à l'automne 2019 un ensemble d'entretiens auprès de différents personnes qualifiées (usagers de la Loire, juristes, philosophes et anthropologues, écologues, biologistes). Il s'agissait alors d'inventer et de reconstituer tous les acteurs de la faune et de la flore qui pourraient composer un parlement de la Loire pour défendre son point de vue face aux attaques des professionnels en charge de son aménagement et de sa



gestion. Autrement dit, la Loire est devenue un personnage qui s'exprime et qui défend ses intérêts face aux humains et tente ainsi de faire reconnaître sa personnalité juridique. Elle est personnifiée grâce au récit rédigé par Camille de Toledo afin d'articuler toutes ces paroles.

Le deuxième intérêt est la liberté que le récit permet de prendre avec la temporalité. Il est possible de raconter au présent une histoire passée, de refaire vivre un événement marquant dans un territoire. Le récit peut aussi rendre crédible une situation future. Il propose une solution, une réalisation opérationnelle décrite comme l'aboutissement d'une histoire dont le diagnostic est souvent l'élément déclencheur.

La troisième force d'un récit est de faire appel à nos émotions ce qui facilite l'adhésion à un projet.

Les faiblesses du récit

La faiblesse de cet outil est le revers de ses qualités. Mal utilisé, il peut inventer des situations ou proposer des solutions infaisables ou dangereuses. Il peut également donner un semblant de cohérence entre des constats, des enjeux et des solutions qui pourtant ne

répondent à aucune logique et qui ne résisterait pas à l'épreuve d'une analyse approfondie.

Utiliser le récit nécessite au préalable de définir qui est légitime pour le produire. Dans le cas d'un urbaniste qui intervient sur un secteur donné, il est nécessaire qu'il sache s'il existe des narrations pré-existantes à intégrer et à synthétiser telles que des « communications politiques et urbaines, stratifications d'histoires portées par les habitants et les acteurs associatifs, rumeurs, relectures actives et militantes, récits de vies et de voisinages, analyses et supputations à partir de multiples indices semés par le projet urbain, etc.¹ »

Enfin, dans le récit, le choix des mots a une importance. Il faut veiller à ne pas utiliser un vocabulaire qui enferme ou, à l'inverse, sémantiquement trop ouvert. Les mots « neutres » que chacun pourra comprendre sans projeter des réalités trop différentes, sont à privilégier.

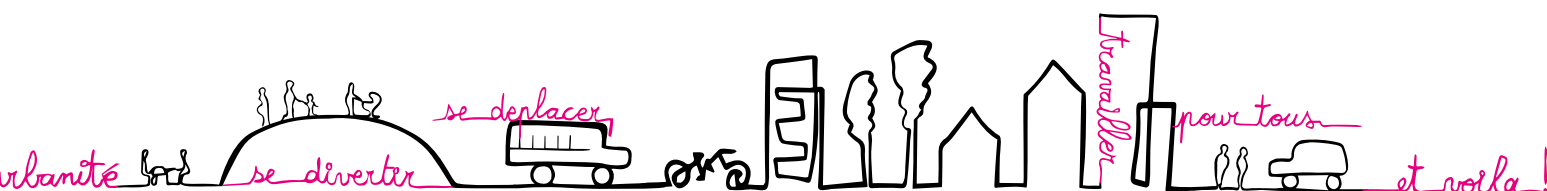
1 | C. Robinson, « Que peut un récit pour un projet urbain ? Point de vue d'un écrivain sur les potentiels du récit en urbanisme », *Carnet du POLAU* #2, 2017, p. 15.

Pour conclure

Le récit constitue un outil intéressant pour les urbanistes même s'il est difficile à maîtriser. Il est intéressant parce qu'il facilite l'adhésion des citoyens par le recours à l'émotion, il permet de revivre une situation passée ou d'anticiper un futur et il autorise la personnification d'éléments de nature par exemple. Mais le récit peut être manipulateur, formulé par des acteurs non légitimes et s'avérer trop imprécis. Ainsi, le récit mérite d'être pensé et mobilisé avec mesure et lucidité afin de ne pas créer trop d'écart entre sa proposition et les réalisations opérationnelles existantes et à venir. —

POUR ALLER PLUS LOIN

- G. Genette, *Nouveau discours du récit*, Seuil (coll. « Poétique »), 1983.
- C. de Toledo, *Le fleuve qui voulait écrire, les auditions du parlement de Loire*, Manuelle éditions, Les liens qui libèrent, 2021.



0

zéro

MIREILLE BOULEAU

Le 1^{er} aout 2017, le pont de pierre se fermait aux véhicules particuliers. Cette expérimentation de deux mois devenait une mesure définitive un an plus tard. Tout au long de l'expérimentation, les craintes alimentaient des débats dans la presse locale¹. Manifestations d'opposants, actions en justice... La fermeture aux voitures de ce pont historique était perçue comme un garrot qui bloquerait les échanges entre les deux rives. Un transfert vers les modes doux ou les transports en commun ? Rien ne semblait moins sûr. Le trafic allait se reporter sur les autres ponts déjà chargés. Les commerces riverains ressentaient déjà une baisse de leur fréquentation.

Mais alors ? Finalement, combien de franchissements aura coûtés cette mesure ? Réponse : zéro. Aujourd'hui, si aucune voiture ne traverse plus le pont de pierre, il n'y a eu, en revanche, aucune baisse de trafic. Le pont de pierre continue de supporter 60 000 franchissements par jour. Aux heures de pointe, la fréquentation est même supérieure à celle de 2015. Pourquoi ce bilan contre-intuitif ? Parce qu'un flux automobile ne permet pas toujours de faire passer plus de monde qu'une voie dédiée aux modes alternatifs.

Bordeaux Métropole a mis en place un observatoire des franchissements compilant différentes sources de données afin d'estimer le nombre

d'utilisateurs par mode pour chacun des ponts métropolitains : la fréquentation du tramway et des lignes de bus via des enquêtes origines-destinations et des comptages routiers et vélos obtenus par boucles automatiques. Des enquêtes ad hoc auprès des cyclistes et des piétons ont complété le dispositif. Un coefficient moyen de remplissage des véhicules a été fixé à 1,3.

En 2012, le pont de pierre ne supportait déjà que 16 % des franchissements de la Garonne² et 8 % des franchissements routiers, soit un peu moins de 27 000 automobilistes par jour. Il était le lieu d'une très forte congestion, avec des temps de parcours aux heures de pointe plus de quatre fois supérieurs à ceux en heures creuses.

En 2019, deux ans après la fermeture du pont de pierre aux voitures, le nombre de passages y est toujours d'environ 60 000 usagers par jour. Le nombre total de franchissements tous ponts confondus a augmenté de 5 %, mais le nombre de traversées automobiles a baissé de 2 %.

La mesure a donc permis plus de traversées globales, sans augmentation du trafic routier. Le nombre de passages en voiture augmente légèrement sur les autres ponts, peut-être en raison d'un report partiel de certains véhicules, mais environ 8 000 traversées journalières en voiture « disparaissent ». Les

deux ponts autoroutiers (ponts d'Aquitaine et François-Mitterrand), dédiés à l'automobile, continuent de supporter les deux tiers des traversées. Les trois ponts urbains ont quant à eux des profils très différents. Le pont Saint-Jean reste presque exclusivement routier. Le pont Chaban-Delmas est également majoritairement utilisé par les voitures mais avec une part importante de transports collectifs et de modes doux (20 %). 70 % des passages sur le pont de pierre sont aujourd'hui en transports collectifs, 13 % à pied et 18 % à vélo. Ce dernier supporte donc 20 000 passages en voiture en moins, mais environ 5 000 de plus à vélo, 4 000 à pied et 12 000 en transport en commun, l'absence de trafic routier permettant d'augmenter le cadencement des tramways et le passage de bus. Le pont de pierre est le pont urbain le plus utilisé aux heures de pointe, avec seulement 20 % de fréquentation en moins que le pont d'Aquitaine et ses six voies autoroutières !

Aujourd'hui plusieurs projets sont en cours. Le pont Simone-Veil devrait être inauguré en 2024. Le pont Saint-Jean doit faire l'objet d'une réorganisation afin de laisser plus de place aux modes doux et aux transports collectifs. Est-ce que cet aménagement soulèvera autant d'inquiétudes ? Il permettra en tout cas d'assurer autant, si ce n'est plus, de franchissements de la Garonne. —

1 | F. Péron, « Nous ne roulerons plus (en voiture) sur le pont de pierre... », *CaMBo* #14, novembre 2018.

2 | Sur la base des quatre ponts métropolitains, hormis le pont ferroviaire, c'est-à-dire : le pont d'Aquitaine, le pont de pierre, le pont Saint-Jean et le pont François-Mitterrand.

Hospitalité

STELLA MANNING

La notion de ville hospitalière est apparue ces dernières années sur le devant de la scène, en réaction notamment à l'indignité des conditions d'accueil et de vie de certaines populations, comme les migrants, les sans-abri ou encore les gens du voyage.

Souvent teintée d'une certaine approche militante, la ville hospitalière se démarque de la notion de la ville accueillante par différents points :

- elle porte une attention à une population souvent hors des radars, les « vies que l'urbanisme a historiquement et continuellement ignorées¹ », même si, in fine, elle bénéficiera à tous ;

- elle doit permettre l'appropriation de la ville par ces « vies », laissant ainsi la possibilité d'une citoyenneté à acquérir, alors que celle-ci est généralement déniée à ces personnes.

Parler de ville hospitalière n'est pas exempt d'une certaine contradiction dans la mesure où celle-ci s'est fréquemment construite plutôt en défense, comme le rappelait la rubrique lexique de *CaMBo* #19 portant sur les vestiges des ouvrages de défense que sont les boulevards. Les transformations de Paris sous l'ère du préfet Haussmann, dont les considérations sécuritaires concurrençaient les nécessités de salubrité publique, en sont un autre témoignage.

Or aujourd'hui, ce sont les dispositifs de surveillance et d'empêchement, comme par exemple ce que l'on nomme le « mobilier anti-SDF », qui façonnent

une ville de plus en plus hostile à ceux qui n'entrent pas dans la norme et/ou les plus vulnérables. C'est ce constat qui fonde le discours et l'action d'architectes comme Chantal Deckmyn en faveur d'une ville hospitalière² et qui montre que la mise à l'écart des populations les plus fragiles contribue à appauvrir l'espace public et sa capacité à rassembler.

L'hospitalité est également portée et défendue par les philosophes défenseurs du « prendre soin » (ou du « care ») que sont Fabienne Brugère et Guillaume le Blanc³. Rendre les villes hospitalières contribue à prendre soin des autres et du monde, éviter le repli sur soi et limiter la réalité ségrégative de la ville.

Mais, comme il est de coutume dans cette rubrique, il est intéressant de revenir aux sources du mot hospitalité pour comprendre ce qu'il véhicule et ses valeurs symboliques.

Il vient du latin *hospitalitas*, « action de recevoir comme hôte », qui forme les mots hôpital, hospice, hôte (dans les deux sens que lui donne la langue française), mais aussi hôtel ou hôtellerie.

Dans la Grèce antique, l'hospitalité est un devoir car c'est Zeus, le dieu des dieux, qui envoie les invités dans tout le pays. S'ils sont mal accueillis, si l'hôte refuse l'étranger, c'est Zeus qu'il blasphème, et donc toutes les divinités, et en sera puni. « Zeus est l'Hospitalier qui amène les hôtes et veut qu'on les respecte » chante Homère dans *l'Odyssée*.

Dans le christianisme, l'hospitalité appelle à l'accueil et à la sympathie envers les étrangers. Comme enseignés dans les deux Testaments, se pratiquent la coutume du lavement des pieds des visiteurs ou le baiser de paix. Puis se développent, au Moyen-Âge, les ordres religieux hospitaliers, qui trouvent leur origine dans des groupes de personnes s'associant dans le but de rendre un service particulier dans l'Église, généralement un service aux plus faibles ou aux personnes en danger (malades, voyageurs, pèlerins). L'accueil était prodigué dans les hôtelleries et les soins dans les hôpitaux. Ces ordres se militarisant au moment des croisades, c'est peut-être la raison pour laquelle l'argot « hosto » a longtemps désigné la prison ou la salle de police avant de représenter l'hôpital. Cette empreinte chrétienne de l'hospitalité connote considérablement le concept. Fabienne Brugère et Guillaume le Blanc⁴ s'étonnent de son retour en grâce car il « a partiellement disparu des mots employables. On lui reprochait de maintenir l'ancien geste orgueilleux et, pour tout dire, humiliant, de l'hôte qui condescend à ouvrir sa porte au pauvre misérable venu sur la pointe des pieds. Il s'est alors passé cette chose surprenante : "hospitalité", qui était un mot de l'ancien temps, presque ringard, est devenu un mot de combat auquel beaucoup en appellent pour faire un nouveau monde ».

Alors, Bordeaux, ville hospitalière ? _

1 | T. Rutland, « Urbanisme et hospitalité ontologique, comment nos villes ont créé les conditions de l'exclusion », *Liberté* n° 322, Montréal, 2018.

2 | *Lire la ville, manuel pour une hospitalité de l'espace public*, La Découverte, 2020.

3 | *La fin de l'hospitalité*, Flammarion, 2017.

4 | « Le courage de l'hospitalité », *Esprit* n° 2018/7-8, 2018.

Quand le ZAN sème la zizanie...

MICHAËL DAVID

Inspiré du sommet de Rio en 1992 et des recommandations de la Commission européenne en 2011, le zéro artificialisation nette (ZAN) a été introduit en France en 2018 dans le cadre du plan Biodiversité. Il s'agit de lutter contre l'artificialisation croissante des terres naturelles, agricoles et forestières. Comment ? En limitant et réduisant au maximum la consommation d'espace à des fins d'urbanisation, et en compensant l'artificialisation des terres qui ne peut être évitée, par des surfaces équivalentes d'espaces agro-naturels. Objectif louable, il n'était pas opposable à l'action des collectivités territoriales peu ou prou concernées par la sobriété foncière.

C'est la loi dite « Climat et résilience¹ » qui définit en même temps qu'elle enracine durablement la notion d'artificialisation en droit positif. Le code de l'urbanisme la présente à l'article L. 101-2-1 comme une « altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage ». Les trois décennies qui nous séparent de 2050 constituent trois phases successives dont chacune devra permettre de réduire de moitié l'artificialisation des sols comptabilisée dans la précédente.

Et le législateur d'imposer concrètement, que pour la première d'entre elles (2021-2031), la consommation totale d'espaces naturels, agricoles et forestiers² soit diminuée de 50 % par rapport à celle observée sur la période 2011-2021. À l'accélération du rythme, succède un changement de paradigme où l'enjeu consiste à quitter une vision jusqu'alors cantonnée à la surface du sol pour prendre en compte les services rendus par celui-ci.

Cette réception d'un « nouveau » ZAN par les élus locaux, opposable à l'échelle des territoires, s'accompagne d'un double sentiment d'inquiétude.

Les élus sont d'abord contrariés sur le plan juridique à trois niveaux. D'une part, sur le renvoi à un décret en Conseil d'État (qui tarde à paraître) pour établir une « nomenclature des sols artificialisés » ainsi que « l'échelle à laquelle l'artificialisation [devra] être appréciée dans les documents de planification et d'urbanisme ». D'autre part, sur le choix de la procédure d'évolution des documents qui privilégie la modification simplifiée et donc l'absence de consultation des personnes publiques associées et d'enquête publique sur des problématiques majeures de droits à bâtir. Enfin, sur le recours à des sanctions lourdes au cas de non-respect des délais avec la suspension immédiate des ouvertures à l'urbanisation dans les SCoT ou la non-délivrance des autorisations

d'urbanisme sur un terrain situé dans une zone à urbaniser délimitée sur le règlement graphique du PLUi.

Les élus sont ensuite contraints sur le plan politique. Non seulement le calendrier imposé oblige les Sraddet, SCoT et autres PLUi à se réformer dans des délais serrés soit respectivement en 2023, 2026 et 2027 laissant peu de latitude à leurs auteurs. Mais encore les porteurs de SCoT d'un même ressort régional doivent se réunir dans une « conférence des SCoT » avant le 22 février 2022 avec la faculté dans les deux mois suivants cette réunion de transmettre à la région une proposition relative à l'établissement des objectifs régionaux.

C'est dans ce contexte que les associations d'élus ont formulé une triple demande au président de la République lors du dernier congrès des maires : un report urgent d'un an minimum de la réforme de l'échéance de février 2022 « pour éviter une nouvelle fracture territoriale » ; un report équivalent pour l'intégration du ZAN dans les Sraddet et une clarification des éléments méthodologiques d'appréciation de la consommation d'espaces observée et de territorialisation des objectifs.

À quelques mois d'échéances électorales, le président les a en partie entendues dans la dernière mouture de la loi 3DS³ avec un délai supplémentaire de six mois...

1 | Loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, JO 24 août.

2 | Entendue comme « la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur le territoire concerné ».

3 | Loi n°2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration, JO 22 février, art. 114.

Thierry Paquot

Pays de l'enfance

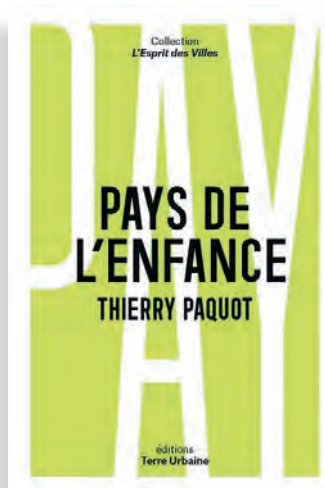
Éditions Terre Urbaine, collection L'Esprit des Villes, janvier 2022, 250 p.

Thierry Paquot invite le lecteur à un voyage initiatique au « Pays de l'enfance ». Mêlant souvenirs intimes, réflexions philosophiques et références foisonnantes, il nous convie à explorer cette période de l'existence dans sa temporalité autant que dans sa spatialité de « pays vécu, rêvé, mémorisé, enjolivé ou non ». Cet essai démontre à quel point la place de l'enfant dans la société – et, en filigrane, les espaces qui lui sont réservés, délaissés ou confisqués – évolue à travers les époques et fait écho aux enjeux contemporains.

L'auteur regrette en effet que le territoire de l'enfance soit un espace de plus en plus restreint, réglementé et sécurisé. La peur du danger notamment est à l'origine des réglementations des aires de jeux qui ne sont que de très lointaines cousines des terrains d'aventure. On peine en effet à imaginer les bambins d'aujourd'hui faisant du feu et construisant des cabanes en autonomie. Cette peur est aussi un facteur majeur de la simplification des espaces de cours d'écoles et des fortes contraintes à se mouvoir dans la rue et l'espace public, faisant des enfants les « oubliés de l'urbanisme de la ville productiviste ». Ils ont d'ailleurs cela en commun avec tout autre que « l'homme actif en bonne santé et solvable ». Les aspirations récentes à une ville plus hospitalière et plus inclusive tendent à se saisir de cet enjeu, qu'il reste encore à traduire dans les aménagements.

Le territoire de l'enfant, c'est aussi – et doit pouvoir être – celui du jeu, territoire agrandi par l'imagination et l'observation de tout ce dehors support à la construction de soi, en interaction avec l'altérité (les autres mais aussi ce qui entoure l'enfant). Les défis écologiques et climatiques mettent en effet l'accent sur l'impérieuse nécessité pour les enfants de pouvoir interagir avec leur milieu et la nature pour leur bien-être et leur santé ainsi que pour leur développement en tant que futurs citoyens et citoyennes.

Considérant l'enfant comme un faiseur de mondes autant réels qu'imaginaires « composant le paysage de son existence » en tissant son monde et celui des autres, l'auteur invite le lecteur à parcourir les espaces de l'intime (du ventre de la mère à la chambre) puis de la sociabilité enfantine (de l'école et sa cour aux terrains d'aventure) et enfin du dehors, de la ville récréative souhaitée et imaginée, associant urbain et ludique. C'est l'occasion de se remémorer les nombreuses expériences des XIX^e et XX^e siècles conduites par des pédagogues attentifs et attentives au développement cognitif et sensoriel de l'enfant. Thierry Paquot s'intéresse aussi à des aménagements vertueux d'écoles contemporaines et replace dans une dimension historique des initiatives récentes à encourager pour réenchanter les rues et les villes : les collectifs de « classes du dehors » qui ont pris de l'ampleur en réaction à la crise sanitaire (faisant écho aux « classes-promenades » expérimentées dès le début du XX^e) ou encore les rues aux enfants, mises en place à New York dès 1914.



Objet éclectique porté par un texte foisonnant au style poétique et enlevé, dont le ton parfois très personnel peut surprendre et renvoyer le lecteur à ses propres souvenirs, cet ouvrage a le mérite de donner corps à la relation entre de nombreux sujets à l'aune de l'enfance. Il nous entraîne dans une déambulation historique et très actuelle qui parlera autant au « grand public » – anciens enfants, parents, adultes attentifs aux plus jeunes – qu'au monde de la pédagogie, aux décideurs et aux spécialistes de la ville, qui se reporteront au dernier chapitre sous forme de promenade bibliographique particulièrement étoffée, laissant l'opportunité d'approfondissements ciblés.

Un ouvrage qui engage les acteurs de la ville à porter un regard attentif sur l'enfant et vient alimenter les travaux de l'a-urba sur la végétalisation des cours d'écoles, ceux qui portent sur « à l'école sans voiture » ou plus largement ceux relatifs à la place des enfants dans l'espace public.

Mélina Gaboreau

Jean-Marc Offner et Gilles Pinson (dir.)

L'impossible pouvoir local ? De nouvelles marges de manœuvre pour l'action publique urbaine

Le Bord de l'Eau, octobre 2021, 155 p.

Fin 2019, le colloque « Quelles marges de manœuvre pour l'action publique locale ? », organisé à l'occasion des 50 ans de l'a-urba, interrogeait les tenants et aboutissants de la créativité locale et des capacités politiques des territoires. Paru en octobre 2021, ce livre s'appuie sur les contributions issues de cet événement et élargit la problématique : « Quelle est la part de l'action humaine – surtout de ceux qui sont en position de pouvoir – dans le destin des villes ? »

En introduction, Gilles Pinson revient sur l'évolution de l'action publique locale au cours des cinq dernières décennies. De l'eau a coulé sous les ponts depuis l'âge d'or du ministère de l'Équipement et de la Datar : les lois de décentralisation sont passées par là et ont donné aux élus et administrateurs locaux un pouvoir de décision. Finie la planification étatique, place aux villes qui gouvernent et aménagent (avec l'aide des agences d'urbanisme !). Mais à l'euphorie du « retour des villes » succède un réveil difficile dans les années 2000, quand la recherche en sciences sociales met en évidence que l'État s'est surtout débarrassé de lourds carcans financiers et politiques en déléguant de nombreuses compétences aux échelons locaux. Pêle-mêle, la crise des *subprimes*, le gouvernement à distance, la réduction de l'autonomie fiscale et les réformes territoriales laissent penser que les villes restent finalement impuissantes face aux forces du marché et aux enjeux de notre temps.

Chercheurs, enseignants ou acteurs expérimentés de la gouvernance urbaine, les auteurs réunis dans cet ouvrage proposent de porter un regard neuf sur les marges de manœuvre de l'action publique locale. L'affirmation du potentiel d'inaction des édiles est légitime : débat public négligé face à la recherche du statu quo, essoufflement politique et déconnexion entre les exécutifs locaux et le « peuple des villes » dans lesquelles « l'idéologie de l'absence d'idéologie » instaure des agendas lisses et formatés qui induisent cet impossible pouvoir local.

Toutefois, de nombreux arguments plaident en faveur du retour du politique au centre de l'action publique. Brigitte Fouillard démontre qu'il est possible « d'inscrire le projet dans une véritable dimension politique » par des « stratégies de mise autour d'une table des acteurs publics et privés, d'élaboration et de réalisation de politiques urbaines et territoriales ». Stéphane Cadiou incite à renforcer le débat d'idées dans l'action publique, le tournant entrepreneurial souvent assumé par les villes étant synonyme de démobilisation politique. Face au constat de la mainmise de l'expertise technique sur les agendas locaux, Maxime Huré propose une réappropriation par le politique des questions portées par les services techniques concernant les enjeux environnementaux, sociaux et territoriaux. Pour Nicolas Rio, l'innovation doit permettre aux élus locaux et à leur administration de s'ouvrir à d'autres modes de faire pour retrouver des marges de manœuvre. S'il est indéniable que la construction des villes est désormais modelée par des forces qui échappent aux gouvernements locaux, certains d'entre eux sont allés jusqu'à délibérément opter pour une politique « d'abandon urbain » de territoires déjà en grande difficulté, comme le montrent Vincent Béal et Max Rousseau. On peut citer les exemples de Detroit ou Cleveland aux États-Unis. Selon eux, ce sont les initiatives alternatives portées par et pour les personnes « déjà là » qui peuvent rendre leur hospitalité à ces territoires. Alors que le manque de moyen est régulièrement prétexte à l'inaction locale, Rémi Dormois confirme qu'il est possible de s'émanciper des discours de l'austérité financière grâce à des propositions innovantes.

À la lumière de ces contributions, il ressort que les villes peuvent devenir maîtresses de leur destin en sollicitant habitants, techniciens et élus. Des marges de manœuvre pour l'action publique locale existent, il s'agit désormais de passer à l'action. Pour Jean-Marc Offner, si le renouvellement politique de l'échelon local issu des dernières élections municipales a ouvert le champ des possibles, il est impératif d'éviter la construction d'un nouvel agenda standardisé dont seule la couleur des pages aurait changé. Pour en faire évoluer le contenu, il invite à construire des solutions en éventail plutôt qu'en silo : pour résoudre un problème, essayons de « décider au pluriel », en se souciant de la multiplicité des enjeux, des territoires et de celles et ceux qui y vivent.

Antoine Fouquet



Hervé Davodeau

L'action paysagère Construire la controverse

Édition Quæ, 2022, 166 p.

« Le paysage n'est pas pris au sérieux. Ignoré ou mal compris, le paysage n'est pas positionné comme socle des politiques. C'est la cinquième roue du carrosse. » Hervé Davodeau, maître de conférences en géographie, reprend cette phrase du paysagiste-praticien Bertrand Folléa pour enquêter, en retour, sur le paysage et sa puissance à transformer les territoires. Dressant un panorama des recherches passées et en cours sur ce sujet, il déploie la polysémie du mot « paysage » et détaille les éléments d'une controverse riche en enseignements sur la capacité transformatrice de ce qu'il préfère appeler l'action paysagère. Il s'agit donc moins d'approcher le paysage en tant que contemplation qu'en tant qu'action toujours située, donc politique. Plus que le site ou le décor, c'est la situation impliquant des acteurs qui intéresse l'auteur pour caractériser ce qui fait la spécificité de l'action paysagère dans le champ de l'aménagement. Dans un contexte de transitions écologique, sociale et démocratique, ce retour sur le paysage s'avère aujourd'hui nécessaire pour deux raisons principales qui en fragilisent la « nature déjà fuyante ». D'une part, l'écologisation de l'action publique à l'œuvre comporte le risque de ne pas distinguer les spécificités de l'action paysagère de toutes celles qui sont menées sur les territoires, et de la mettre en concurrence avec d'autres disciplines, pourtant complémentaires, comme l'écologie. D'autre part, l'essor des démarches participatives remet en cause la légitimité de l'expertise apportée par l'action paysagère dont le « tact spatial » est le fondement. Ces deux tendances sont observables dans de plus en plus de projets de paysage et ont pour effet de réduire le champ de leurs actions au profit de dispositifs participatifs et/ou de renaturation environnementale.

L'auteur invite donc les paysagistes à ne pas « faire le deuil de la maîtrise des formes » et à revendiquer la dimension stratégique de leurs actions sur les territoires. La spécificité de l'action paysagère, résume Hervé Davodeau, réside dans sa capacité à socialiser, à politiser et à rendre sensibles les questions environnementales, à travers leur mise en forme dans de nouveaux communs, qu'ils soient de l'ordre des représentations (co-construites dans des dispositifs participatifs) ou de l'espace vécu (infléchi par le projet de paysage). Il introduit le concept « d'agentivité paysagère » (*d'agency*, puissance d'agir) pour investiguer toujours plus finement l'action paysagère comme processus souple dont la vocation première serait « d'embrayer des actions » et d'infléchir la trajectoire des territoires.

Cette synthèse d'une habilitation à diriger des recherches s'intéresse plus largement aux politiques publiques du paysage, à l'analyse des différents régimes de l'action paysagère dans les pratiques professionnelles des paysagistes, aux conflits et mobilisations sociales autour du

paysage. Ce travail dresse donc un état très complet de la recherche sur le paysage, dont témoigne la longue bibliographie. Son développement portant à la fois sur l'ontologie du paysage (dont les contours resteront confus jusqu'à la fin de l'ouvrage) et sur l'épistémologie de son processus (toujours « sous tension »), il reste cependant réservé à un public averti de praticiens de l'aménagement, d'enseignants ou d'étudiants en paysage, en urbanisme ou en environnement.

On retiendra la remise en perspective de quelques outils largement mobilisés par les acteurs de l'aménagement, notamment le plan. Le plan est décrit par H. Davodeau comme résistant à déployer une stratégie paysagère, plus matrice ou moteur, que planification. L'auteur en questionne la forme et la vocation : historiquement porteur d'un programme, le contexte aujourd'hui incertain de l'action publique lui confère une fonction beaucoup plus fertile de ressource. Outil de prédilection de l'action paysagère, le plan aura donc la charge d'initier des actions dans le temps long de sa mise en œuvre. Son actualisation devient son *modus operandi* et sa forme... un planning ?

Laure Matthieussent



Tom Dubois, Christophe Gay, Vincent Kaufmann, Sylvie Landrière

Pour en finir avec la vitesse

Édition de l'aube, 2021, 147 p.

La vitesse, en particulier celle permise par les déplacements en voiture, est au centre de cet ouvrage collectif.

Longtemps symbole de modernité et de liberté, la « révolution de la vitesse » associée à la notion de « mobilité réversible » – c'est-à-dire se déplacer vite, loin, souvent et revenir à son point de départ aisément – a autorisé une grande souplesse pour composer sa vie dans l'espace et dans le temps. La vitesse s'est en effet révélée être un puissant levier « d'ajustement des modes de vie » offrant la possibilité de maintenir nos ancrages locaux et d'accéder à des activités très dispersées géographiquement.

Cependant, fait désormais bien connu, les gains de temps permis par l'augmentation des vitesses ont été globalement réinvestis dans les distances parcourues et non pas dans le développement d'autres activités. Toujours plus vite s'est finalement traduit par toujours plus loin amenant « à intensifier les programmes d'activités surtout des actifs plutôt qu'à libérer du temps, à adopter de modes de vie de plus en plus intenses ». La liberté associée à la mobilité a opéré progressivement un glissement vers l'injonction à la mobilité et la dépendance automobile.

Les auteurs reviennent ainsi sur les nombreux maux associés à la vitesse : exclusion des autres modes de déplacements et sédentarité, transformation des territoires, contribution au changement climatique et développement des inégalités liées aux diplômes, aux revenus et au genre. Il est ainsi rappelé que dans le monde, les 10 % les plus riches sont responsables de la moitié (52 %) des émissions de CO₂ liées au transport terrestre alors que la moitié la plus pauvre de la planète n'en émet que 7 %.

Cet ouvrage se demande alors s'il est (encore) possible de sortir de l'emprise de la vitesse et comment ouvrir une transition mobilière ?

Les politiques publiques concentrent leurs efforts sur deux axes : d'une part, le transfert modal des déplacements automobiles vers les transports collectifs et plus récemment vers le vélo ; l'innovation technologique, d'autre part, pour une amélioration de la motorisation des véhicules automobiles et, en particulier, le passage à l'électrique.

Mais constatant que la courbe des émissions de CO₂ suit de très près celle de l'augmentation des déplacements, les contributeurs mettent en avant que, pour atteindre les objectifs de réduction de l'empreinte carbone à l'horizon 2050, il convient nécessairement d'agir sur le volume de déplacements.

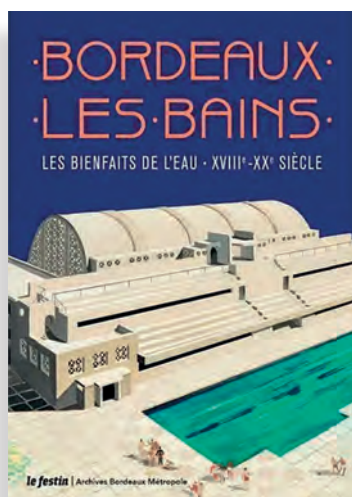
Pour cela, le moment apparaît opportun : l'immobilité imposée en 2020 / 2021 par la crise sanitaire et les confinements successifs ont permis d'expérimenter un nouveau régime de vitesse associé à la redécouverte de nos environnements de proximité faisant naître des aspirations au ralentissement de nos rythmes de vie.

Pour réussir à réduire l'empreinte carbone des transports, les auteurs mettent en avant la nécessité de prendre en compte la diversité des modes de vie et d'adopter une approche transversale. Ils insistent sur l'importance de penser le système des transports en l'articulant aux autres secteurs comme l'aménagement du territoire, le travail et l'économie, l'éducation, les loisirs, le tourisme, la santé... Il faut sortir des démarches sectorielles et du travail en silo.

Et les auteurs de projeter leur France de 2050, modèle en Europe : rationnement égalitaire des déplacements via une carte carbone, frein à la métropolisation pour le développement d'un réseau de villes moyennes basé sur l'apaisement et la proximité, organisation des emplois, activités et logements au sein de bassins de vie autonomes et bien répartis géographiquement, développement massif de l'usage des modes doux... Une France en 2050 où les enjeux environnementaux ont été enfin saisis, où les aspirations des individus à ralentir ont été entendues et où la vitesse des déplacements est « définitivement sortie des imaginaires ».

Valérie Diaz





Jean-Cyril Lopez, Camille Perrot,
Laurent Valera

Bordeaux-les-Bains Les bienfaits de l'eau, XVIII^e-XX^e siècles

Le Festin, Archives Bordeaux Métropole,
octobre 2021, 95 p.

Tour à tour convoitée, redoutée, maltraitée, domestiquée, l'eau redevient un élément fondamental de l'hygiène bordelaise au XVIII^e siècle. Elle est un bien précieux dont se multiplient ainsi les usages au fil du temps : l'eau qui lave, l'eau qui soigne, l'eau qui fortifie, l'eau qui délasse. Et si l'histoire de Bordeaux est intimement liée à celle de son fleuve, c'est bien l'eau qui en constitue l'essence même. Ce livre dévoile, à travers une sélection d'images et de documents exceptionnels, l'histoire méconnue de la conquête de l'eau, cet élément impétueux et pourtant essentiel aux hommes. Sont passés en revue l'essor et la démocratisation des diverses pratiques liées à l'hygiène, à l'hydrothérapie, à la natation et aux loisirs ainsi que l'évolution des techniques et des établissements spécialisés comme les bains publics ou les piscines.



Laurence Chevallier, Gauthier Bolle

L'École d'architecture de Bordeaux Héritages et perspectives

Presses universitaires de Bordeaux,
novembre 2021, 487 p.

L'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux est riche d'une longue histoire. Héritière de l'enseignement académique du XVIII^e siècle et d'un cours d'architecture créé au sein de l'école municipale des beaux-arts à la fin du XIX^e siècle, elle devient une école régionale d'architecture, antenne de l'École nationale supérieure des beaux-arts de Paris, en 1928. Fondée et dirigée par l'architecte Pierre Ferret (1877-1949), à qui succède son fils Claude (1907-1993), elle s'autonomise à la suite des événements de mai 1968, qui entraînent, notamment, la construction de ses locaux à Talence. Conservant certains acquis du modèle académique, elle amorce un rapprochement vers un modèle universitaire d'enseignement et s'enrichit de la création d'une formation de paysage en 1991. Cet ouvrage éclaire l'histoire de cette école, son rayonnement, la trajectoire de ses acteurs et les contextes d'enseignement en rassemblant des sources et matériaux inédits.



Sous la direction de Bernard Lachaise

Juppé Bordeaux 1995-2019

Éditions Confluences, décembre 2021,
352 p.

Cet ouvrage aborde tous les domaines de la vie politique du maire Alain Juppé, de 1995 lorsqu'il succède à Jacques Chaban-Delmas, jusqu'à sa démission en 2019. Pendant près de 25 ans, Alain Juppé a été le premier magistrat de la ville de Bordeaux, où il s'est épanoui politiquement. Ce livre collectif cherche à donner des clefs pour mieux appréhender le début du XXI^e siècle et le tournant de 2019-2020 dans l'histoire de la ville. Il s'agit du dernier volet d'une trilogie sur les maires qui sont restés le plus longtemps aux commandes de Bordeaux : Adrien Marquet (1925-1944), Jacques Chaban-Delmas (1947-1995) et Alain Juppé (1995-2019 avec une courte interruption entre 2004 et 2006).

Abonnez-vous !

Et recevez **CaMBo** chez vous :



1 an : 2 numéros = 20 €

2 ans : 4 numéros = 40 €

Collection complète* : 20 numéros = 160 €

*N° 3, épuisé - offre valable jusqu'au 15 novembre 2022 - dans la limite des stocks disponibles

Oui, je souhaite m'abonner à la revue **CaMBo** pour ☐ 1 an ☐ 2 ans ☐ collection (1 à 21)
à partir du n° 21 (mai 2022) ☐
à partir du n° 22 (à paraître, novembre 2022) ☐

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
33098 Bordeaux cedex

CAhiers de la MÉTROPOLÉ BORDELAISE

LES AUTEURS

p. 28 | **Clara Barretto**
architecte-urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 8 | **Bastien Bezzon**
enseignant-chercheur à Bordeaux Science
Économique, université de Bordeaux et CNRS.

p. 39 | **Pierre Blavier**
chargé de recherche au CNRS en sociologie et
science politique et enseignant à l'université de Lille.

p. 46 | **Léonie Bonnet**
étudiante du master « Stratégies et gouvernances
métropolitaines », Sciences Po Bordeaux.

p. 72 | **Mireille Bouleau**
urbaniste, économètre, chargée d'études à l'a-urba.

p. 50 | **Jessica Brandler-Weinreb**
sociologue, chargée de recherche et de coordination
du projet SCVIQ, chercheuse associée au Centre
Émile Durkheim, Sciences Po Bordeaux.

p. 42 | **Stany Cambot**
architecte, guitar leader d'Échelle Inconnue, groupe
indiscipliné de recherche et création, Rouen.

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. 57 | **Collectif Rosa Bonheur :**
Anne Bory : maîtresse de conférences en sociologie,
CLERSE (UMR8019), université de Lille.
José-Angel Calderon : maître de conférences
en sociologie, CLERSE (UMR8019), université de Lille.
Yoan Miot : maître de conférences en urbanisme,
École d'urbanisme de Paris.
Blandine Mortain : maîtresse de conférences en
sociologie, CLERSE (UMR8019), université de Lille.
Juliette Verdière : maîtresse de conférences en
sociologie, CLERSE (UMR8019), université de Lille.
Cécile Vignal : maîtresse de conférences en
sociologie, CLERSE (UMR8019), université de Lille.

p. 48 | **François Cougoule**
urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

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

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

p. 17 | **Claire Dutilleul**
ingénieur-urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 76 | **Antoine Fouquet**
étudiant du master « Stratégies et gouvernances
métropolitaines », Sciences Po Bordeaux.

p. 25 | **Nathanaël Fournier**
économiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 49 | **Jérôme Fuseau**
administrateur SIG à l'a-urba.

p. 75 | **Mélina Gaboreau**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 22 | **Patrice Godier**
maître de conférences en sciences humaines et
sociales à l'École nationale supérieure d'architecture
et de paysage de Bordeaux.

p. 14 | **Emmanuelle Goïty**
sociologue, chargée d'études à l'a-urba.

p. 35 | **Ludovic Halbert**
docteur en géographie économique et urbaine,
chargé de recherche CNRS, LATTIS (UMR 8134),
université Gustave Eiffel.

p. 65 | **Pablo Salinas Kraljevich**
docteur en géographie
à l'université Bordeaux Montaigne.

p. 60 | **Françoise Le Lay**
directrice des études à l'a-urba.

p. 53 | **Manon Loisel**
consultante-chercheuse, agence Partie Prenante,
enseignante à Sciences Po Paris (École Urbaine).

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

p. 77 | **Laure Matthieussent**
paysagiste-urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

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

p. 62 | **Arthur Oldra**
premier assistant, université de Lausanne,
institut de géographie et durabilité.

p. 4, 31 | **Gilles Pinson**
professeur de science politique
à Sciences Po Bordeaux.

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

p. 35 | **Nicolas Raimbault**
maître de conférences, Institut de Géographie
et d'Aménagement (IGARUN),
Nantes Université, UMR 6590 ESO.

p. 46 | **Lola Sansac**
étudiante du master « Stratégies et
gouvernances métropolitaines »,
Sciences Po Bordeaux.

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

LES ILLUSTRATEURS

p. 15, 70-71 | **Clara Barretto**
architecte-urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 49 | **Olivier Chaput**
infographiste à l'a-urba.

p. 27, 63 | **Christine Dubart**
infographiste à l'a-urba.

p. 8-12, 48 | **Sylvain Tastet**
infographiste à l'a-urba.

LA PHOTOGRAPHIE

Couverture, p. 1, 2, 13, 21, 23, 24, 29, 31
| **Hélène Dumora**
photographe à l'a-urba.

#21 | MAI 2022

Les invisibles

le festin

a'urba
agence d'urbanisme
Bordeaux Aquitaine



10 €

9

782360 623006

Travailleurs de l'ombre
aux métiers essentiels,
professionnels itinérants sous
tension, population en marge
des territoires « dynamiques »,
jeunes des quartiers
prioritaires...

Qui sont les invisibles des
métropoles ? Du centre-ville
de Bordeaux au périurbain
girondin, de Paris à Roubaix
et jusqu'à Moscou, *CaMBo*
consacre le dossier de ce
numéro à ceux que l'on ne voit
pas ou que l'on ne veut pas
voir, et propose une mosaïque
de figures, de situations,
d'individus, oubliés ou impensés
des politiques publiques.

À paraître

#22 | NOVEMBRE 2022

Les animaux dans la ville