

CA hiers de la MÉTROPOLÉ BORDELAISE

#23 | JUILLET 2023



**Pressions
sur le littoral**

Pressions sur le littoral

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
Simon du Moulin de Labarthète

Directrice de la rédaction
Françoise Le Lay

Rédacteur en chef adjoint
Gilles Pinson

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
Mathieu Ducourd • 05 57 10 58 67
diffusion2@mail.lefestin.net

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

Impression
Imprimerie Laplante (Mérignac)

Dépôt légal : juillet 2023
ISBN : 978-2-36062-316-7
ISSN : 2260-9075



édito

Bordeaux, une ville d'eau, incontestablement : eau de la Garonne, eau de l'estuaire de la Gironde qui rejoint l'océan, eau des palus aussi qu'il a fallu assécher pour construire la ville. Bordeaux, ville maritime, ville-port dont la prospérité s'est bâtie sur le commerce colonial et la traite des esclaves au XVIII^e siècle. Les activités portuaires ont fait partie du paysage urbain pendant plusieurs siècles et n'ont quitté le cœur de l'agglomération que dans les années 1980. Bordeaux est océanique : par son climat doux mais pluvieux, par sa connexion rapide au littoral via la « LGV Atlantique » qui transporte, sur les traces des frères Pereire, de très nombreux voyageurs jusqu'au bassin d'Arcachon. Et pourtant... Même si la Garonne, large fleuve subissant l'influence des marées, était jadis nommée « la mer », même si, vue d'un peu loin, la métropole bordelaise semble « proche », « tout près », des plages... Bordeaux n'est pas au bord de la mer. Contrairement à deux autres « B » de la façade atlantique, Brest et Biarritz, elle ne dispose pas d'un balcon sur l'océan. À l'abri des embruns, elle n'est le berceau d'aucun grand marin et a surtout vu naître des auteurs très terriens.

Vignes, patrimoine architectural, dune du Pyla, plages océanes et surf sont aujourd'hui autant de représentations, de clichés juxtaposés dans un pêle-mêle célébrant une métropole où il fait bon vivre... Autant d'arguments pour dessiner un Éden de l'Ouest dans une contraction des distances entre la métropole et les bords de mer, qu'il s'agisse du bassin d'Arcachon ou de Lacanau-Océan. Le littoral et ses promesses sont certes à quelques encablures. Mais si les kilomètres sont immuables, les temps de parcours eux s'allongent lorsqu'il s'agit d'atteindre aux premiers jours de soleil la côte et d'affronter la marée humaine des retours de plages. Ce temps étiré, dilaté, semble éloigner un peu plus la métropole bordelaise de son littoral.

Il faut dire que l'urbanisation a rebattu les cartes et a, paradoxalement, à la fois éloigné et rapproché Bordeaux de son littoral maritime. Dans les années 1970, l'étalement urbain a prospéré à l'ouest de l'agglomération avec une offre importante de terrains à bâtir et aucun accident topographique à l'horizon pour le contrarier. Au cours des dernières décennies, l'attractivité de la Gironde a conduit ses villes et ses villages, notamment ceux situés entre mer et métropole, à se développer pour accueillir les ménages en quête de logement, animés par le rêve pavillonnaire. Ces deux extensions, ce double phénomène de métropolisation et de périurbanisation, ont dessiné un vaste espace urbanisé aux frontières plus perméables ; stations balnéaires et spots de surf sont ainsi englobés dans cet élargissement de la métropole et le littoral est devenu une lointaine banlieue. Avec une croissance importante des mobilités et des flux, quotidiens comme saisonniers.

Et si la nature avait le dernier mot ? L'incessant ouvrage des flots provoque érosion et recul du trait de côte, laissant entrevoir un nécessaire repli à venir des activités humaines, perspective largement abordée dans ce dossier de CaMBo. Dès lors, la métropole bordelaise, qui a déjà les pieds dans l'eau, ne se réveillera-t-elle pas, dans un lointain futur, au bord de la mer ?

Françoise Le Lay



Extrait du film *Entre mer et terre*, H. Colombani, J.-J. Guérard, © CNRS Images et BRGM.



DÉBATS

GRAND ENTRETIEN

Magali Reghezza-Zitt 4
| Ghislaine Deymier | Gilles Pinson

CONTROVERSE

Bientôt des déserts médicaux en ville ? 8
| Johanna Dufau

IMPERTINENCE

« Bordeaux n'est plus Monaco ! » 12
| Thierry Oblet

BRUITS DE LA VILLE

ÉPHÉMÈRE

Photographie | Hélène Dumora 14

ESPACES PUBLICS

Végétaliser, c'est permis ! 15
Dimitri Boutleux | Laure Matthieussent

VOISINAGE

Loger les travailleurs saisonniers 18
| Camille Garcelon

INNOVATION

Quand l'investissement joue collectif 21
Foncières solidaires et citoyennes
| Mélina Gaboreau

DOSSIER Pressions sur le littoral

coordonné par Ghislaine Deymier, Valérie Diaz, Frédéric Véron

Introduction Ghislaine Deymier	33	Les jeux de l'été	50
Des rivages et des hommes Entretien avec Jean-Didier Urbain Françoise Le Lay	37	Mission littoral Jadis craint, hier il battait son plein, mais demain que deviendra le littoral néo-aquitain ? Myriam Casamayor	52
Le recul du trait de côte (1/3) Quand la plage disparaît Solange Pupier	41	Immobilier : un littoral très prisé Entretien avec Frédéric Gaschet Valérie Diaz Nathanaël Fournier	54
Le recul du trait de côte (2/3) La loi Climat du 22 août 2021 Florence Lerique	43	Les plages girondines sous monitoring Élise Couturier	57
Le recul du trait de côte (3/3) Vivre avec la montée des eaux : des utopies balnéaires à inventer Vincent Dubroca	45	Bordeaux, ville de surf Territorialités, mobilités et artificialités André Suchet	61
L'artificialisation du littoral méditerranéen À travers le cas d'Alger Samia Benabbas	48	Urbanisation balnéaire dans la région de Tunis Sondès Zaïer	63

ACTEURS

IDENTITÉS MÉTROPOLITAINES

Photographie Hélène Dumora	23
-------------------------------------	----

MÉMOIRE

Le village andalou ou la mémoire exclue des Gitans à Bordeaux Patrice Godier	24
---	----

TRANCHE DE VIE

Cultiver son jardin Nathanaël Fournier	27
--	----

FABRIQUE URBAINE

Pour la réversibilité de la ville Clara Barretto	30
--	----

DÉCRYPTAGES

REPRÉSENTATION

La quadrature de la sphère Antonin Dubernard	66
--	----

RECHERCHE

Des théâtres dans la ville Sandrine Vaucelle	69
--	----

MÉTHODE

Comprendre les paysages à partir de l'outil photographique Jean-Christophe Chadanson	72
---	----

CHIFFRAGE

30 % Mireille Bouleau	74
-----------------------------------	----

LEXIQUE

Gentrification Stella Manning	75
---	----

ACTUALITÉ DU DROIT

Les ZFE ou l'art de l'équilibre entre contraintes juridiques et réalité politique Michaël David	76
--	----

KIOSQUE

Solutions des jeux	80
---------------------------	----

Magali Reghezza-Zitt

GHISLAINE DEYMIER | GILLES PINSON

« Il ne peut y avoir de gestion des risques sans projet de territoire. »

Vous êtes une spécialiste des risques, notamment des risques d'inondation. Quels sont les risques auxquels Bordeaux et sa métropole sont confrontés ?

Il faut distinguer deux situations qui se conjuguent, la situation héritée et celle qui résulte du changement climatique. Actuellement Bordeaux, comme toutes les métropoles, est exposée à plusieurs types d'inondations : les inondations fluviales, les inondations par la circulation souterraine et les inondations pluviales, ce qu'on appelle le ruissellement urbain, de gros orages qui viennent apporter de grandes masses d'eau sur des surfaces imperméabilisées. S'ajoutent, à Bordeaux, les problèmes liés aux remontées dans l'estuaire en cas de tempêtes qui, quand elles sont conjuguées avec des crues, peuvent créer d'importants dégâts.

Les risques sont créés par la combinaison entre les inondations et l'exposition d'enjeux vulnérables. Cette exposition a été accrue par l'occupation croissante des zones inondables. On a aussi dans l'estuaire, des infrastructures qui posent des problèmes spécifiques de sûreté comme la centrale nucléaire du Blayais, comme on l'a vu avec les tempêtes de 1999.

Dans un climat qui change, deux nouveaux paramètres apparaissent. Le premier est lié à la survenue d'« extrêmes

humides ». À chaque fois que l'atmosphère se réchauffe d'un degré, la vapeur d'eau augmente de 7 %, ce qui peut donner lieu à des orages plus violents et plus intenses. Conjugués à l'imperméabilisation des sols liée à l'urbanisation et à la périurbanisation, ces orages violents augmentent le risque d'inondation par ruissellement urbain. Le second paramètre, c'est la remontée du niveau marin, sachant que même si l'on parvient à la neutralité carbone, la mer continuera à monter, à un rythme heureusement moins soutenu.

Enfin, on doit regarder aussi les risques de pénurie d'eau. On a notamment des risques accrus d'étiages, c'est-à-dire de périodes de très basses eaux, et notamment de la Garonne à Bordeaux. Avec le réchauffement, les sols sont plus secs, les nappes se remplissent plus difficilement. L'eau disponible sera plus rare. La sécurité des approvisionnements en eau potable et sanitaire devient par conséquent un enjeu majeur parce qu'il va falloir cohabiter avec des risques de pénurie chronique d'eau l'été, avec des sécheresses intenses, voire pluriannuelles, auxquelles s'ajoutent des vagues de chaleur plus précoces, plus nombreuses, plus fréquentes, plus intenses, qui vont de toute façon accroître la consommation d'une eau plus rare.

Ces risques ne se gèrent pas à l'échelle municipale, et l'échelle métropolitaine est peut-être même insuffisante. Est-ce à dire qu'il faut élargir le périmètre de compétences de la métropole au sens institutionnel du terme ou plutôt mettre en place des mécanismes de coopération, de solidarité territoriale ?

Dans le cas bordelais, on voit bien qu'il ne s'agit pas effectivement de refaire un nouveau périmètre, de créer une nouvelle structure. La gestion des risques impose des négociations, des modes de gouvernance à géométrie variable entre la métropole et les territoires qui constituent son arrière-pays. La baisse de la demande, le partage de l'eau mais aussi la gestion et le recyclage des eaux usées impliquent forcément une coopération accrue. Entre des territoires qui ont et auront un besoin croissant d'eau – les villes mais aussi les espaces agricoles – et des territoires qui sont des lieux de captation et de préservation de l'eau. Il va falloir mettre en place des mécanismes de solidarité entre les territoires qui sont en capacité de stocker du carbone, de stocker de l'eau, de produire l'énergie, de produire une alimentation décarbonée, moins carnée et les lieux de consommation ou ceux qui seront en déficit.

Par conséquent, on va devoir créer des logiques de solidarité positive, où on joue des complémentarités entre territoires, ce qui suppose de revoir aussi dans l'aménagement la part respective



© Magali Reghezza Zitt.

Magali Reghezza-Zitt est enseignante-chercheuse en géographie à l'École normale supérieure. Elle est spécialiste des risques naturels, de la vulnérabilité aux catastrophes, de la prévention et de la gestion des risques et des crises et des questions de résilience et d'adaptation des territoires et des sociétés. Elle a notamment beaucoup travaillé sur les inondations dans la région parisienne et la gestion des épisodes de crise. Depuis 2019, elle est membre du Haut Conseil pour le Climat. Pour *CaMBo*, elle revient sur la manière dont le changement climatique fait évoluer les risques auxquels sont confrontés les métropoles et les territoires, avec un focus spécifique sur le cas de la grande région bordelaise.



des villes et de l'hinterland. Ici, le sujet est politiquement sensible et surtout, n'est pas tranché. Faut-il concentrer les populations dans les grandes villes et les densifier pour limiter les déplacements, l'artificialisation des sols, optimiser les services à la population, et faire des espaces ruraux peu denses des territoires au service de la métropole pour produire les ressources (eau, alimentation, etc.) et stocker le carbone ? Faut-il aller plutôt vers le modèle du « polycentrisme maillé » en misant sur le réseau des villes petites et moyennes et en déployant des réseaux décarbonés pour le fret, le transport d'eau et d'énergie ? Bref, il va falloir faire des choix d'aménagement en fonction des risques et des ressources, qui sont en train d'évoluer dans ce climat réchauffé par l'Homme. Et la question est de savoir quel système de gouvernance

permettra de faire émerger un projet d'aménagement commun et partagé entre la métropole et les territoires aux alentours. On ne mesure pas toujours bien que, dans un réchauffement à +4 degrés en France à la fin de ce siècle, il faut anticiper le redéploiement spatial des fonctions, du peuplement, des infrastructures, des activités et la transformation des rapports entre les territoires.

Qui doit orchestrer la construction de ces choix d'aménagement ? L'État, la Région, les dispositifs de coopération territoriale autour des métropoles ?

Dans la loi, l'échelon régional est « chef de file du climat ». Le problème c'est qu'une partie non négligeable des compétences qui lui permettraient de peser sur les questions climatiques lui échappe. En particulier, la région n'a

pas la main sur tout ce qui est « émissions importées », les aéroports ou les autoroutes, tout ce qui relève des transports en réalité. En revanche, la région peut être une arène de gouvernance où l'on travaille à mettre en cohérence les interventions des uns et des autres et à faire le lien entre les collectivités territoriales, l'État et l'Europe, en ayant un périmètre suffisamment hétérogène pour jouer sur les complémentarités et les solidarités positives.

Plus généralement, il faut dépasser la question de la « bonne échelle », de l'« optimum territorial » qui sont de vieux serpents de mer. Au lieu de rechercher cette maille idéale qui n'existe pas, faisons fonctionner correctement ce qui existe. Par exemple, dans le cas des territoires ruraux le département est une maille extrêmement pertinente aujourd'hui. Le département de

la Gironde est très en avance sur les questions d'aménagement rural. Dans les espaces fortement urbanisés, le périmètre métropolitain est pertinent sur l'eau, sur l'assainissement, sur les réseaux d'énergie, sur les transports. Bref, mieux vaut faire avec les échelles et les documents de planification qui existent, les améliorer, les adapter, les articuler, les coordonner plutôt que de créer et d'empiler de nouvelles mailles ou de nouveaux documents.

Il faut faire avec ce qui fonctionne, privilégier les échelles et les cadres d'action qui génèrent de la coopération pérenne. Cela peut être autour de la région, du département, d'une métropole, des communautés de communes. Cela peut être aussi autour d'un parc naturel. Quand on a des conditions de concertation, de négociation, de dialogue qui sont solides, qui sont inscrites dans le temps, avec des corps intermédiaires qui jouent leur rôle que ce soient des syndicats, des associations, etc., finalement ça marche bien. En Nouvelle-Aquitaine, ce qui s'est développé autour d'AcclimaTerra est assez exemplaire.

En définitive, il n'y a pas de gestion des risques en dehors d'un projet de territoire. On imagine des projets pour les territoires et dans ces projets, il y a une prise en charge des risques.

Passons de la gestion des risques à la gestion des crises. Quel regard portez-vous sur la manière dont notre pays gère les crises induites par des catastrophes écologiques ou industrielles, comme Lubrizol par exemple ?

Effectivement Lubrizol interroge à plus d'un titre. D'abord sur la communication de crise qui a manifestement été prise en défaut. Ensuite et plus profondément, Lubrizol semble avoir été un « inimaginable », ces événements connus mais qui dépassent notre entendement et que l'on a du mal à anticiper. On est dans un site classé SEVESO. Cela signifie qu'on devrait

être particulièrement préparé à ce type d'événement. Et pourtant, une conjonction de facteurs, qu'on peut identifier *a posteriori*, a conduit à ce qui s'est passé et a fragilisé la confiance envers les autorités en charge de la sécurité.

Dans un climat qui change, on a de très fortes chances d'être confrontés de plus en plus à des événements « inimaginables », non pas parce qu'on ne les connaît pas mais parce qu'on se refuse, pour des tas de raisons, à les penser, à les considérer comme possibles.

Pourtant, il va bien falloir se poser ces questions. Sur quoi est-ce qu'on investit ? Faut-il découpler le nombre de pompiers pour faire face aux méga-feux ? Faut-il investir dans des solutions de relogement temporaire en cas d'inondations ou de canicules extrêmes récurrentes ? Faut-il déplacer définitivement des personnes ou des activités ? Bref, la survenue probable

« Dans un climat qui change, on a de très fortes chances d'être confrontés de plus en plus à des événements "inimaginables". »

de crise d'une ampleur que nous pouvons difficilement anticiper pose la question des arbitrages à faire.

On sait bien qu'il va falloir nous adapter au changement climatique, mais l'enjeu c'est aussi d'éviter les mauvais choix en la matière, ce qu'on appelle la « maladaptation », c'est-à-dire des choix qui nous engageraient vers des modes d'habiter, de production et de consommation qui sont complètement insoutenables à terme, soit parce qu'ils émettent trop de gaz à effet de serre, soit parce qu'ils sont trop gourmands en ressources. Si pour se protéger d'un risque augmenté par le changement climatique, on doit émettre du carbone qui aggrave le changement climatique, c'est un cercle vicieux. Donc il faut aussi se protéger de la maladaptation en réfléchissant aux investissements qui nous orientent vers des solutions soutenables et pérennes.

Réfléchir aux investissements revient à penser une « économie du XXI^e siècle » qui doit intégrer les défis écologiques et les enjeux sociaux comme le suggère Éloi Laurent dans son dernier ouvrage¹. Il parle notamment d'une économie mise au service des transitions justes. Qu'en pensez-vous ?

Il y a quelque chose qui monte en puissance autour de la mesure du bien-être et de son assimilation à la croissance, qui implique aujourd'hui une logique d'accumulation. Pour réussir le pari climatique et maintenir un futur vivable et désirable, on devra, quels que soient le progrès technique et les gains d'efficacité qu'il permet, réduire notre demande. Pour cela, il faut de l'efficacité et de la sobriété, c'est-à-dire réfléchir ensemble à ce qu'on peut éviter, parce que non essentiel. Et pour adhérer aux efforts qu'il va falloir faire, mieux vaut que ces efforts soient partagés de manière équitable, juste.

La justice par définition est subjective, c'est un sentiment, c'est un ressenti et donc on voit bien

aujourd'hui, comme l'a très bien indiqué le GIEC, que le sentiment d'injustice est un des freins majeurs, non pas à l'acceptabilité, mais à l'appropriation par l'ensemble des parties prenantes des enjeux climatiques. C'est vraiment ce sentiment de juste et d'injuste qui joue et on le retrouve aujourd'hui dans le discours sur les territoires quand il y a des contestations et des contentieux, notamment sur le partage de l'eau où cette dimension de l'injustice apparaît prégnante.

On le retrouve également dans les communes dont les habitants ne seront plus assurés pour la submersion marine car le risque est trop grand, ce qui pose de grosses questions en termes d'inégalités de traitement des citoyens et d'abandon de ces territoires.

On est donc dans une situation où les coûts et les efforts ne peuvent pas être

1 | L. Éloi, *Économie pour le XXI^e siècle, Manuel des transitions justes*, La découverte, 2023.

supportés uniquement au niveau local. Si le local est l'échelon de l'action concrète, il doit être accompagné. On va avoir besoin d'arbitrages, de priorisation, de moyens humains et financiers, de planification des investissements. Pour l'instant, certaines collectivités sont en avance parce qu'elles ont déjà eu à régler un certain nombre de difficultés locales. Paradoxalement, on voit que les réflexions et les innovations les plus avancées en matière d'adaptation ont lieu soit dans des espaces ruraux qui ont subi déjà des crises agricoles, démographiques, soit dans les territoires en reconversion, les bassins miniers ou certaines régions industrielles qui ont périclité et ont dû se reconvertir. Dans ces territoires, la crise a profondément modifié les structures de réflexion, de coordination, d'appui, d'aide, avec d'ailleurs des positionnements politiques qui sont assez étonnants, pas forcément les élus qu'on attendrait sur ce terrain-là.

De quelle manière nos formations à l'université doivent-elles être repensées pour faire face à ces enjeux ?

Sur l'université, je pense que vous touchez un point fondamental qui est celui de la capacité aujourd'hui, au niveau des régions, en lien avec les collectivités, à réfléchir aux besoins de la transition en termes d'emplois, de formation initiale et de formation continue, tout au long de la vie.

Cela ne peut se faire, me semble-t-il, que localement parce que si nous prenons, par exemple, les besoins en agriculture dans la région bordelaise, ceux-ci ne sont pas les mêmes que sur la côte d'Azur, parce que ce ne sont pas les mêmes conditions. De même, sur le bâti, vous ne rénovez pas de la même façon des bâtiments à Bordeaux, surtout quand ils sont classés, qu'à Lille par exemple.

Cela veut dire qu'il faut retravailler dans le supérieur et, en amont dans le secondaire, le lien avec les collectivités territoriales et réfléchir à la manière de former aux nouveaux

métiers dont on va avoir besoin, très vite. Cela signifie, par exemple, qu'il faut revoir complètement la place des lycées professionnels ; celle des sciences humaines et sociales (SHS) également, en distinguant mieux ce qui relève de la recherche qu'il faut absolument poursuivre et soutenir pour faire progresser les connaissances, de l'expertise scientifique et du conseil qui sont des métiers différents. On doit former les viviers de la recherche de demain mais aussi ceux de l'expertise sur le social. Les économistes le font de plus en plus mais les SHS dans leur ensemble pas forcément, alors qu'il y a de nombreux débouchés dans les métiers du juridique, de l'urbanisme, de l'aménagement. On a besoin de gens formés en sociologie, en géographie, en psychologie, en anthropologie, pour construire des indicateurs adaptés aux besoins de la transition juste. On sait bien que le choix des indicateurs est un choix politique qui répond à des priorités qui ne sont jamais neutres idéologiquement, mais ce n'est pas parce que c'est politique qu'il ne faut pas que derrière on ait des matrices d'évaluation robustes. C'est tout l'enjeu de la recherche partenariale public/public et public/privé, du transfert vers l'expertise et ensuite de la valorisation économique. Cela demande un effort énorme mais pas impossible.

Pour terminer, nous voudrions revenir sur ce fameux +4 degrés de réchauffement climatique à l'horizon 2050, anticipé par le ministre de la Transition écologique, Christophe Béchu. L'ensemble des acteurs de la société française doivent-ils désormais adapter leurs actions en tenant compte de ce seuil de +4 degrés ?

On peut tout négocier, sauf les lois de la physique. On ne négocie pas avec le fait que chaque molécule de CO₂ ajoutée dans l'atmosphère réchauffe le climat et que chaque incrément de réchauffement, chaque dixième de degré supplémentaire, a des conséquences

exponentielles sur les tendances (montée du niveau marin, baisse de l'enneigement, etc.) et les extrêmes, ce qui crée des risques en chaîne pour la santé humaine, l'économie ou, et c'est sans doute le plus grave, la biodiversité.

Une fois qu'on a dit ça, il y a des ressources immenses dans l'enseignement supérieur. Nos campus eux-mêmes peuvent devenir des laboratoires d'expérimentation. C'est un projet extrêmement stimulant et remotivant parce que, finalement, c'est notre cœur de métier d'enseignant. Et cela permet de rouvrir l'horizon des débouchés pour nos étudiants. Plus on est formé, plus on va être en capacité d'agir, soit parce qu'on va être décideur, soit parce qu'on va être opérateur, soit parce qu'on va être acteur dans l'opérationnel, dans la construction des stratégies, dans la conduite de projet, etc.

Je pense vraiment que si on cesse de considérer la transition comme la lubie des écologistes, si on arrête de la réduire au « pour ou contre » le nucléaire ou les bassines, si on regarde les transformations nécessaires comme une révolution technologique, sociale, agricole, industrielle, économique, fiscale, urbaine, alors, on a un projet politique au sens noble du terme. On peut concevoir un récit qui embarque des gens, parce que ce qu'on ne dit jamais, c'est que cette transition, si elle est correctement menée, apporte énormément de bénéfices en matière de santé, de bien-être, de pouvoir d'achat, de qualité de logement, de travail, de vie. C'est pour cela que je reste optimiste. —

Bientôt des déserts médicaux en ville ?

JOHANNA DUFAU

Notre système de santé est-il sur le point de craquer ? Depuis plusieurs mois, de nombreux articles dénoncent les fermetures de lits, de services d'urgences ou de maternités. En cause, le manque de personnel et de moyens.

Les déserts médicaux ne cessent de s'étendre. La nouveauté, c'est qu'ils ne sont plus seulement le fait de territoires ruraux même si la densité de généralistes est deux fois plus grande dans les villes-centres que dans les zones rurales. Dès lors, dans quelle mesure les zones urbaines souffrent-elles aussi de difficultés d'accès aux soins ?

Une meilleure dotation en services de santé dans les milieux urbains

La dotation des services de santé est inégale sur le territoire. L'offre de soins est concentrée dans les milieux urbains, plus particulièrement dans leurs centres. En moyenne, la densité de généralistes est de 37/100 000 habitants pour les communes en dehors des aires urbaines, 34 dans la couronne périurbaine, 82 dans les pôles urbains et 128 dans leurs villes-centres.

Ainsi, la centralité urbaine serait la condition d'un bon accès aux soins. Cependant, les densités de services de santé présentent deux limites. D'abord, elles ne sont qu'un reflet de l'offre de santé ; elles ne prennent pas en compte la demande différenciée entre les territoires, fonction notamment de l'âge des habitants.

Ensuite, elles se heurtent aux limites administratives, posant implicitement l'hypothèse que la consommation de soins se fait uniquement au sein de la commune de résidence.

C'est pourquoi la DREES (direction de la Recherche, des Études, de l'Évaluation et des Statistiques) a créé en 2012 l'Accessibilité Potentielle Localisée (APL) devenue l'indicateur de référence pour identifier la déprise médicale et l'outil de pilotage principal des politiques de santé. Pour chaque commune, il prend en compte l'offre de soins (actes réalisés), la demande de soins (population en fonction de l'âge) et leur interaction (distance-temps). L'APL s'interprète comme le nombre de consultations accessibles par personne et par an. Sans surprise, l'APL décroît avec la distance au centre, s'établissant à 2,8 pour les communes hors aires urbaines et à 4 pour les communes-centres.

Néanmoins, un besoin de connaissance persiste pour mieux appréhender les disparités territoriales de santé, notamment à travers leur mesure. Quels sont les indicateurs pertinents ? Doivent-ils être identiques ou différenciés en fonction des territoires urbains et ruraux ? Dans tous les cas, il y a un réel enjeu à mener une réflexion autour du diagnostic territorial.

La variété des activités médicales : les grandes villes favorisées

La répartition des services de santé suit une logique de surconcentration des activités dans les milieux urbains. La logique veut en effet que les grands hôpitaux (CHR et CHU) soient localisés dans les grands centres urbains. Or, ils attirent tout un panel d'activités liées (matériel médical, par exemple) et comme dans de nombreux secteurs économiques, la concentration des activités de santé permet la réalisation d'économies d'échelle, c'est-à-dire une réduction des coûts de production unitaires liée à la taille.

La concentration des activités de santé s'applique à leur nombre mais aussi à leur diversité : le nombre moyen (la densité moyenne) de spécialistes est de 135/100 000 habitants dans les villes-centres et de seulement 1/100 000 dans les communes rurales. De manière générale, la diversité de l'offre de soins augmente avec la densité de la commune et la proximité au centre-ville, une répartition tout à fait conforme avec la théorie de Walter Christaller, qui a établi dans les années 1930 que plus les villes sont peuplées, plus la diversité de biens et de services qui y est offerte est élevée. Plus spécifiquement, les biens les plus rares (comme les services d'un chirurgien cardiaque, par exemple) ne sont offerts que dans les villes les plus grandes.

Ce phénomène de surconcentration des soins dans les grandes villes tend à s'autorenforcer, l'activité étant sensible aux « effets de réseaux ». Le généraliste est dans la plupart des cas la « porte d'entrée » vers un spécialiste, ce qui montre l'intérêt, pour les médecins, de s'inscrire au cœur d'un réseau corporatif. Ainsi, selon Magali Dumontet, Anne-Laure Samson et Carine Franc, la densité de spécialistes sur un territoire a un effet d'attraction sur l'installation de nouveaux généralistes.

Si les territoires urbains sont relativement favorisés en termes d'offre de soins, l'accès aux soins est-il pour autant égalitaire pour la population urbaine ?

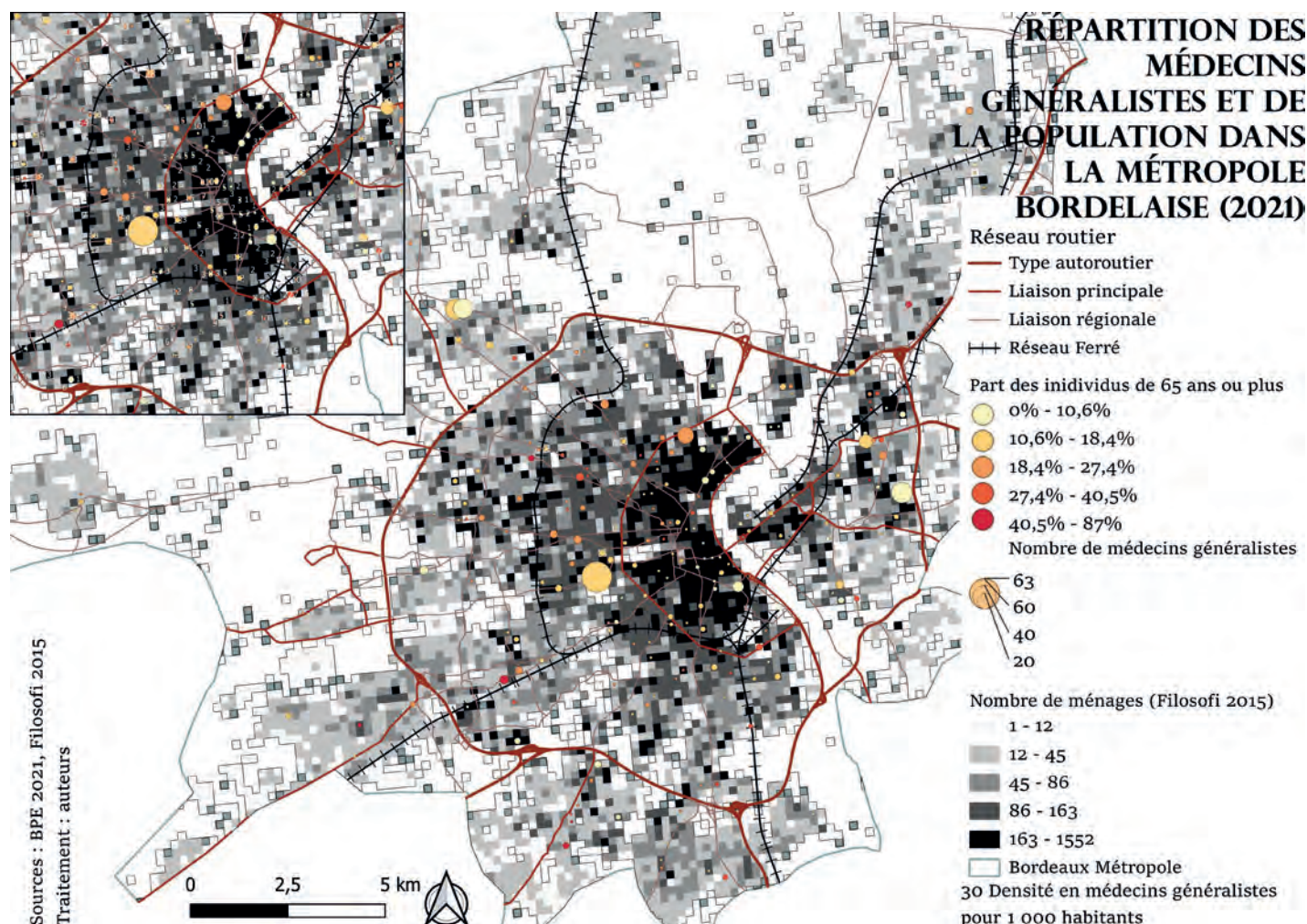
Les inégalités intra-urbaines : des difficultés d'accès aux spécialistes

Prenons le cas de la métropole bordelaise. La carte ci-dessous nous enseigne plusieurs choses.

D'abord, la même logique est observée à Bordeaux et dans les autres métropoles, avec une surreprésentation de généralistes et de spécialistes au centre (et autour des grands hôpitaux/cliniques). Mais cette répartition ne correspond pas forcément aux besoins en soins de la population car, s'il y a plus de médecins au centre, il y a aussi plus de jeunes, qui a priori en ont moins besoin. Cette disjonction entre offre et demande accentue les inégalités d'accès aux soins. Plus généralement, le problème est que l'offre

de soins ne se répartit pas selon les besoins de la population mais selon les mêmes logiques que les activités économiques (préférence pour le centre notamment).

En outre, une analyse plus fine de la répartition des médecins permet d'observer des éléments invisibles à l'échelle de la commune et questionne la capacité de l'APL à identifier les difficultés en milieu urbain. L'APL se base sur les distances-temps en voiture. Étant donné les habitudes de déplacements dans les zones urbaines, il est probable que ce mode de calcul surestime le nombre de consultations accessibles par habitant et par an dans les communes denses. Il serait plus adéquat de calculer cet indicateur sur



des distances-temps en transport en commun ou à pied. Une autre critique à adresser à l'APL est celle de la quantification du nombre d'actes, sans prise en compte de la qualité de la consultation, notamment de sa durée.

Les politiques publiques contre la déprise médicale

Face aux inégalités de répartition de l'offre médicale, une réflexion doit être menée sur la capacité d'une politique de santé à mettre en cohérence l'offre de soins avec les besoins de la population. Les pouvoirs publics sont face à un double enjeu d'attractivité : territorial et sectoriel.

Le premier point concerne la répartition territoriale des professionnels de santé. Contrairement à d'autres professions, les médecins ont la liberté d'installation. Les pouvoirs publics peuvent les inciter, sans les obliger. Les incitations, principalement financières, à destination des médecins se basent sur l'identification de zones « sur-dotées » et « sous-dotées » par rapport à la moyenne nationale. Les Agences Régionales de Santé (ARS) ont ainsi défini des Zones d'Interventions Prioritaires (ZIP) et les Zones d'Actions Complémentaires (ZAC). On notera que ce zonage ne concerne jamais les zones urbaines, à l'exception des Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV).

En plus de permettre l'identification des zones en tension, ce dispositif doit permettre de mieux répartir la ressource médicale, dans le but d'offrir à la population un accès équitable. Cependant, l'efficacité de telles mesures repose sur le poids du facteur financier dans le choix d'installation des médecins. Celui-ci est le résultat d'un arbitrage entre le revenu et la qualité de vie, cette dernière étant prépondérante. En outre, une telle mesure n'échappe pas aux effets d'aubaine¹ éventuels, empêchant la pérennisation de l'offre médicale sur le territoire.

L'attrait grandissant des médecins pour le salariat pourrait être une opportunité d'action pour les collectivités territoriales. Alors que 25 % des généralistes étaient salariés en 1991, ce chiffre était de 33 % en 2016 et devrait atteindre 40 % en 2040. Par la création de centres de santé, les pouvoirs publics guident la répartition et la localisation des généralistes. Réunissant au même endroit plusieurs professions de santé, ils permettent de prendre en compte la complémentarité des métiers dans le parcours de soin.

¹ | Les aides à l'installation des généralistes pourraient profiter à ceux ayant fait le choix de s'installer dans une zone sous dotée (avec ou sans ces aides), sans pour autant attirer d'autres généralistes.

Par ailleurs, les difficultés d'accès aux soins peuvent être le symptôme d'une insuffisance des effectifs nationaux. Le fameux *numerus clausus*, créé en 1971, restreint les effectifs annuels de docteurs en médecine. Trop, selon certains : les effectifs de généralistes ont baissé de 5,9 % entre 2012 et 2021. Pour permettre d'adapter la formation aux besoins de la population, le *numerus clausus* a été remplacé depuis 2018 par les capacités d'accueil, désormais définies à l'échelle régionale par l'ARS et les universités.

Le manque d'attractivité actuel des professions médicales est peut-être aussi lié à la dégradation des conditions de travail. La grève des généralistes en décembre 2022, fait assez rare, alerte sur l'état de crise de la profession. Un autre levier d'action des pouvoirs publics réside donc dans le mode d'exercice (c'est-à-dire les conditions de travail) ou sur la complémentarité entre soins médicaux et paramédicaux, comme l'illustre la création en 2018 du diplôme d'Infirmier de Pratique Avancée (IPA).

Manque national de médecins ou inégale répartition, la conséquence est la même : les difficultés d'accès aux soins sont croissantes et se généralisent dans tous les types d'espaces. La question de l'accès aux soins se



pose avec d'autant plus d'acuité dans un contexte où la population française vieillissante voit ses besoins en soins augmenter. Ainsi, le problème ne se limite pas aux déserts médicaux mais à un manque d'incitation plus global.

Face à la complexité de la répartition spatiale des professionnels de santé, mieux en comprendre les mécanismes pour permettre une plus grande équité dans l'accès aux soins, constitue un

véritable défi. Dans les milieux ruraux comme urbains, l'offre de soins n'est-elle pas un facteur de développement territorial ? Et inversement, n'est-elle pas conditionnée par celui-ci ? _

POUR ALLER PLUS LOIN

- M. Anguis, M. Bergeat, J. Pisarik, N. Vergier, H. Chaput, « Quelle démographie récente et à venir pour les professions médicales et pharmaceutique ? », *Les dossiers de la DREES*, 2021, n° 76.
- G. Chevillard, M. Dumontet, Cepremap, *Remédier aux déserts médicaux*, Rued'Ulm, 2020, 120 p.
- M. Dumontet, AL. Samson, C. Franc, « Comment les médecins choisissent-ils leur lieu d'exercice ? » *Revue Française d'Économie*, 2016, 31(4), p. 221-264. hal-01609915

« Bordeaux n'est plus Monaco ! »

THIERRY OBLET

« Bordeaux, c'est Monaco ! » Ainsi parlait-il y dix ans, en réunion publique, le directeur départemental de la sécurité publique (DDSP) de Bordeaux. Cet ancien n° 2 du RAID avait géré la très médiatique prise d'otages de la maternelle de Neuilly (« Human Bomb »). Surnommé « le shérif » ou le « cowboy » au cours d'une carrière qui l'avait conduit de l'Isère à l'Essonne en passant par l'Hérault, habitué à se frotter au grand banditisme, il livrait par cette comparaison sa perception du niveau d'insécurité sur Bordeaux. C'était son dernier poste avant la retraite que son arrivée en terres girondines lui semblait déjà anticiper. Soit un itinéraire le poussant à relativiser l'insécurité dans une ville qui n'avait pas connu de fortes flambées de violences urbaines. Les sociologues qui avaient fait leur tour de France des cités ironisaient à l'idée de classer les tranquilles Hauts de Garonne au même titre que ces quartiers où les confrontations entre jeunes et uniformes pouvaient prendre un air de jour sans fin. Certes, il avait existé des points de crispations sur l'agglomération bordelaise : la fameuse tour Gécicart 3 de Lormont détruite en 2011 ; la résidence du Port de la Lune à Bacalan qu'une résidentialisation sauva de la démolition ; les tumultes juvéniles des Aubiers. Et même lorsqu'ils vivaient dans l'insécurité, les Bordelais n'en avaient pas conscience ! Comme nous le confiait en 2004 un responsable policier : « Si les Bordelais avaient connaissance de l'ampleur du manque de moyens policiers la

nuit, ils seraient scandalisés. Cela ferait un tollé. » Encore fallait-il avoir essayé d'obtenir le secours d'un véhicule de police à ces heures.

Aujourd'hui, Bordeaux n'est plus Monaco ! L'insécurité s'est invitée au cœur des inquiétudes de la municipalité. Elle s'appréhende mal par les statistiques administratives perclues de biais méthodologiques¹. L'insécurité

¹ | Tant sur l'enregistrement et la fabrication des données que sur leur traitement, cette critique est un classique des sciences sociales.

est une dimension normale de la vie urbaine. C'est la contrepartie acceptable de notre quête des plaisirs urbains voire de la recherche d'une affirmation parfois frelatée de soi-même. Elle devient problématique lorsque les faits qui l'attisent deviennent perçus comme les symptômes d'une urbanité qui se défait. Ces dernières années, les rixes entre bandes ou entre sans-abri, les conduites à risque de la population étudiante, la suroccupation périlleuse



de logements, les « love cars » de la prostitution, les violences faites aux femmes, les trafics et la consommation de drogue dans l'espace public, les tribulations nocturnes, toutes ces nuisances semblent avoir dépassé un seuil de tolérance et réclament interventions.

Que l'insécurité soit devenue un souci central pour la municipalité de Bordeaux, rien ne l'illustre mieux que l'accession de son maire à la présidence du Forum Français pour la Sécurité Urbaine (FFSU). Cette association, créée il y a 30 ans (1992), prolongeait la philosophie de la nouvelle politique de « coproduction de la sécurité » établie dès 1982 par le Conseil National de Prévention de la Délinquance (CNPd). Celle-ci entendait, sous l'égide du maire, réunir autour d'une même table les acteurs de la prévention et de la répression. L'enjeu était de concevoir des actions pragmatiques substituables aux routines formatées par les idéologies professionnelles. Conseils Locaux de Sécurité et Prévention de la Délinquance (CLSPD) et Groupes Locaux de Traitement de la Délinquance (GLTD) en sont aujourd'hui les héritiers.

Cette nomination a pu surprendre ceux qui pensent que le thème de la sécurité n'est pas dans l'ADN politique des verts. Elle marquait toutefois sur Bordeaux, en dépit du changement de majorité, une continuité plutôt qu'une rupture. L'adjointe aux affaires sociales

d'Alain Juppé avait déjà présidé ce forum de 1995 à 1998. La mission du Développement Social Urbain sur Bordeaux a de plus toujours fait preuve d'un esprit « Bonnemaison¹ ». Faire de la sécurité « l'affaire de tous », suivant la formule consacrée par ce dernier, ne traduisait pas une obsession sécuritaire mais visait seulement à ne pas laisser le soin de rassurer à la seule présence policière. À lire le diagnostic commandé l'an passé au Forum sur le sentiment d'insécurité, les ordures et

« L'insécurité est une dimension normale de la vie urbaine (...) Elle devient problématique lorsque les faits qui l'attisent deviennent perçus comme les symptômes d'une urbanité qui se défait. »

objets qui envahissent l'espace public des villes en tissent la toile de fond par la propagation d'une ambiance d'abandon.

À l'aune de cette culture partagée autour de l'idée de traiter et non d'exploiter l'insécurité, on pouvait s'attendre à ce que majorité et opposition bordelaises s'accordent aisément sur ce thème. Non ! Certes, d'abord pour un grief d'absence de concertation, mais pas seulement. En dépit de l'objectif d'une « nuit apaisée, partagée et solidaire », majorité et opposition se sont divisées en décembre 2022

sur la décision d'éteindre l'éclairage public la nuit, sur 57 % des points de la ville, entre 1 heure et 5 heures du matin. Côté opposition, l'intuition qu'une caméra de surveillance ou un policier sont moins efficaces dans le noir. Une option aussi psychologique en faveur de la lumière qu'étaient de nombreux adages traditionnels : « tout ce qui brille voit » ; « la lampe veille donc elle surveille² ». Enfin, un argument selon lequel dissuader par l'obscurité les jeunes femmes de sortir ne peut être considéré comme une amélioration de leur sécurité. La majorité, pour sa part, s'appuie sur des statistiques qui indiquent l'impossibilité d'établir de manière significative un lien entre réduction de l'éclairage et montée de

l'insécurité. Elle mobilise également un principe de réalité : l'envol du coût de l'électricité.

À plus long terme, il serait intéressant de mesurer les effets des restrictions de l'éclairage nocturne sur l'insécurité et, plus largement, les changements de comportements qu'elles induisent. En attendant, si une Bordelaise, rentrant tard chez elle, ressent quelques appréhensions à arpenter les rues sombres de sa ville, qu'elle repense à son père la tancer affectueusement d'un : « C'est pas Versailles ici ! » —

1 | Du nom de Gilbert Bonnemaison, maire socialiste d'Épinay sur Seine, président de la commission des maires sur la sécurité en 1982 puis du CNPD et initiateur du FFSU.

2 | Ces formules sont de Gaston Bachelard.



Végétaliser, c'est permis !

DIMITRI BOUTLEUX | LAURE MATTHIEUSSENT

Le permis de végétaliser est un outil des collectivités qui permet aux citoyens d'aménager et d'entretenir un ou plusieurs dispositifs de végétalisation des espaces publics, via une autorisation d'occupation temporaire. Mis en œuvre depuis une dizaine d'années dans plusieurs grandes villes françaises (Paris, Lyon, Rennes...), il a été activé en 2021 à Bordeaux par la nouvelle municipalité écologiste. Il vient renforcer la démarche « Trottoirs plantés » initiée par Alain Juppé au début des années 2000 (à l'origine de quelques 5 000 fosses de plantations), en diversifiant les modes de plantation autorisés et le public ciblé.

Le permis de végétaliser autorise aujourd'hui à Bordeaux tout habitant et commerçant, individuellement ou

collectivement, à semer son trottoir, à planter des fosses de quinze centimètres de large, créées par les services métropolitains, et à cultiver des bacs sur l'espace public. Alors que la rue brûle lors des canicules estivales, les villes explorent des stratégies d'adaptation à la chaleur. Quand la métropole bordelaise travaille au déploiement d'une véritable canopée urbaine¹ et Bordeaux à un plan de végétalisation de ses rues², le permis de végétaliser pourrait s'avérer être un levier de rafraîchissement de la

1 | Opération « Plantons 1 million d'arbres », lancée par Bordeaux Métropole en 2021. Son objectif est de planter 1 million d'arbres en 10 ans afin de répondre aux enjeux du changement climatique en augmentant son patrimoine arboré de 20 %.

2 | « Bordeaux Grandeur Nature » est la politique publique lancée par la ville de Bordeaux en 2020 pour promouvoir la végétalisation de la ville, particulièrement de ses espaces publics.

ville moins anecdotique qu'il en a l'air. Les fosses plantées, aménagées en pointillés par ce modeste outil dans les trottoirs de la ville, accueillent en réalité le terreau d'une possible transformation en profondeur de l'espace public.

En respectant le temps nécessaire à la végétation pour déployer cette discrète révolution urbaine, nous nous sommes projetés en 2040 pour donner à voir ce que pourraient être de nouveaux paysages urbains esquissés par le permis de végétaliser. Trois portraits imaginés témoignent, depuis demain, de la fertilité de cette mise en culture accélérée de l'espace public : Léo, Marjorie, Paco adaptent leur quartier à la multiplication et à l'intensification des épisodes de chaleur et tissent les liens d'une nouvelle sociabilité.

Carte postale de 1922 d'une rue bordelaise, pavoisée de guirlandes de feuilles et de fleurs, à l'occasion de la visite officielle d'Alexandre Millerand, président de la République. Archives municipales.



Portraits imaginaires d'habitants de la métropole en 2040

**Léo,
coiffeur et chef des opérations viticoles, 39 ans.
Quartier Bagatelle, Bègles.**

Léo a ouvert son salon de coiffure en 2032 à Bègles dans une ancienne maison ouvrière qu'il partage avec d'autres entrepreneurs. Sa vitrine est exposée plein sud, son salon devient vite une fournaise les jours de forte chaleur. Léo a donc fait une demande de permis de végétaliser pour planter plusieurs pieds de vigne de part et d'autre de sa vitrine, ombrager son salon et assurer le confort de ses clients en toute saison. L'ombrelle viticole a rapidement essaimé dans plusieurs quartiers de la métropole, construisant de véritables tunnels de verdure et renouvelant les rez-de-ville, marchands et résidentiels. Commerçants et riverains s'en félicitent : c'est toujours cela d'économisé en climatisation ! Depuis la crise de 2023, le prix de l'énergie monte au rythme des températures... et du taux de sucre du raisin. Léo sera à l'origine des premières vendanges et de la première cuvée "Bagatelle 2040", dont la presse locale fait la promotion. En hiver, il coordonne les travaux de conduite et de taille des vignes et pilote les opérations viticoles lors des vendanges de juillet. Tout le monde participe à ces moments de récolte, évènement festif annuel plébiscité par les habitants de Bagatelle.



La rue Kléber à Bordeaux.

**Marjorie,
étudiante et désherbeuse volontaire, 21 ans.
Quartier de la Victoire, Bordeaux.**

Originaire de Québec, Marjorie est en stage de validation de son diplôme en biomimétisme au sein d'un laboratoire universitaire sur le campus de Talence. Elle vit en colocation rue Paul Broca près de la Victoire. Marjorie est familière du permis de végétaliser qui s'est généralisé au Canada plus tôt qu'en France. En arrivant à Bordeaux, cette étudiante a mis son savoir-faire au service d'une des associations de quartier qui désherbe les bandes de plantation où la végétation s'installe spontanément. Un tri est en effet à opérer en pied de façade où il faut trouver le bon équilibre entre les annuelles qui envahissent les trottoirs et les grimpantes le long des murs. Ce « jardinage urbain » s'est collectivement organisé au fil des années pour mutualiser les efforts de gestion. Ces associations de quartiers se sont structurées avec la multiplication des façades plantées. Elles ont été un véritable facteur de généralisation de ce nouvel aménagement fédérateur. Marjorie est aujourd'hui fière de participer au paysage de sa rue, de son quartier, de cette ville végétale qu'elle cultive avec ses voisins.



Paco,
instituteur et maraîcher urbain, 53 ans.
Quartier de la Morlette, Cenon.

En 2026, la métropole bordelaise a généralisé l'aménagement des rues aux enfants¹. Ces voies sont devenues des espaces apaisés, dédiés à la rencontre et au jeu. Lorsque Paco a pris son poste au sein de l'école Les Cavailles, à Cenon, le projet était en cours d'élaboration entre les techniciens de la métropole, les équipes pédagogiques et les usagers. Issu d'une grande famille de maraîchers, Paco propose alors de dédier les grands murs de l'école, bruts et exposés plein sud, au palissage d'arbres fruitiers. Les acteurs de ce projet seront les élèves, leurs parents et les riverains, que Paco formera à l'occasion d'ateliers du soir, le mercredi ou le week-end. Paco est devenu une référence en la matière et partage désormais son temps entre son école et les multiples associations de quartiers, avec des formations à la plantation et à l'entretien des fruitiers en ville. La rue de cette école serait même devenue une des pépinières de la rive droite en fournissant de nombreux arbres fruitiers sur les espaces publics.

1 | La démarche « La rue aux enfants » consiste à piétonniser les rues devant les écoles maternelles et élémentaires pour les sécuriser et diminuer localement les polluants.

Ces trois « portraits du futur » laissent imaginer la fertilité du permis de végétaliser mais à quelques conditions. Si le dispositif semble bien viral (on fait une demande de permis souvent à cause de la fosse du voisin), il est également source de conflits d'usages : l'éducation à l'écologie promue par la démarche n'empêche pas le vandalisme fréquent des fosses de plantation, voire le vol de certains plants. D'autre part, le dispositif semble très prometteur (qui ne rêverait pas de butiner sur son trottoir quelques baies ou fruits de saison ?), mais la plantation de comestibles reste embryonnaire à Bordeaux. En outre, les plantes à systèmes racinaires trop puissants, les plantes grimpantes, à crampons ou

ventouses comme la vigne ainsi que les plantes invasives sont aujourd'hui proscrites. Enfin, le dispositif appelle un entretien nécessaire du fait notamment de l'interdiction des pesticides sur l'espace public depuis 2009 et les retours d'expérience des villes ayant mis en œuvre ce permis de végétaliser montrent que cet entretien est loin d'être systématique : de nombreuses fosses sont délaissées après quelques mois malgré l'engagement pris auprès de la ville par les signataires du permis.

Viral, fertile, prometteur : cet outil impressionniste de renaturation des villes l'est certainement au regard de l'augmentation des demandes actuelles. Mais comment passer de la

fosse pointilliste au réseau de plantations qui rafraîchit la ville et favorise la marche ?

Plusieurs communes de la métropole bordelaise engagent le projet « Trottoirs vivants » sur le modèle du permis de végétaliser bordelais ; Paris met en œuvre un « permis de débitumer » qui permet de végétaliser de plus grandes surfaces de trottoir... L'envie est donc bien là, de plus en plus revendiquée et outillée, de développer une nouvelle culture commune de la nature domestiquée. C'est sans doute au cœur des sociabilités discrètes esquissées au travers des portraits du futur de Léo, Marjorie et Paco que pourra s'épanouir la viralité souhaitée du permis de végétaliser. —

Loger les travailleurs saisonniers

CAMILLE GARCELON

Un village modulaire qui permettrait de loger les saisonniers sur le littoral l'été, à la montagne l'hiver et dans les exploitations agricoles une large partie de l'année ? C'est l'idée du projet *Mugi* (terme basque que l'on peut traduire par « bouge ») qui se matérialise depuis le début de l'hiver 2022 avec l'installation d'un premier module dans la station de ski La Pierre Saint-Martin dans les Pyrénées-Atlantiques. Entre réponse à un besoin social et exemplarité d'un point de vue environnemental, ce projet inspiré des *tiny houses*¹, est une piste de solution innovante pour répondre aux difficultés de logement des saisonniers.

En effet, bien qu'elles ne soient pas un phénomène nouveau, ces difficultés s'intensifient depuis quelques années et le développement des plateformes de location de type Airbnb tend à exacerber la concurrence entre logement des saisonniers et logement touristique. Camping, camions, squats... ce sont par conséquent des solutions de débrouille, flirtant parfois avec le mal logement, qui sont activées par la main-d'œuvre saisonnière, venant parfois de loin, et qui constitue pour tant une ressource indispensable à l'économie des territoires touristiques et agricoles.

Un loyer raisonnable pour un logement déplaçable et sobre : quelles sont les réponses du projet *Mugi* à ces ambitieuses aspirations ?

Un projet multipartenarial au service d'objectifs sociaux et environnementaux

Initié par Soliha Pays basque (association spécialisée dans l'élaboration de politiques publiques de l'habitat pour les collectivités locales), le projet *Mugi* s'appuie sur une collaboration entre Nobatek/INEF4, un centre privé de recherche appliquée de l'Institut national pour la transition énergétique et environnementale du bâtiment, et l'architecte Inaki Noblia.

Ses ambitions aussi bien sociales qu'environnementales lui ont permis de prétendre à des financements du conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, du conseil régional de Nouvelle-Aquitaine mais également de l'Association nationale de la cohésion des territoires.

L'association Soliha est à la fois le propriétaire et le gestionnaire des modules qui seront loués à des saisonniers sous condition de ressources.

Des contraintes financières et réglementaires

Inspirées du modèle des *tiny houses*, les « boîtes » du village *Mugi* s'appuient sur le principe des modules 3D dont le coût de production est relativement faible. Elles respectent tous les standards des *tiny houses* en termes de taille et

de poids pour pouvoir être déplacées par la route. Ces modules diffèrent toutefois des mini-maisons sur un point important : ils ne sont pas installés sur des roues mais se déplacent à l'aide d'une remorque pour être ensuite placés, une fois arrivés sur le terrain, sur des crics, sans nécessité d'utiliser une grue ou autre système de levage. Si cette nuance semble a priori anecdotique, elle est en fait essentielle. En effet, un module sur roues n'est pas considéré réglementairement comme un logement et ses occupants ne peuvent pas prétendre à des aides financières. L'innovation du système *Mugi* en fait donc un produit facilement transportable, peu cher à produire et accessible aux salariés qui ont des revenus modestes.

Le village modulaire doit aussi composer avec les contraintes réglementaires du terrain d'accueil. Un permis de construire avec convention d'occupation (dérogation inscrite au PLU pour l'habitat léger) ou un permis précaire permettent aux territoires d'accueillir temporairement les modules y compris en zone agricole, naturelle ou forestière.

Des modules privés et un espace commun pour un esprit village

Pour incarner l'idée de village, il s'agit de combiner des modules à usage privé (chambres avec sanitaires) reliés à un module commun qui propose un espace cuisine et des douches. Au-delà de l'intérêt pour la sociabilité

1 | Une *tiny house* [de l'anglais « maison minuscule » ou « micro maison »] est une petite maison transportable fixée sur un châssis roulant pouvant être tractée par un véhicule de tourisme.



Mugi, projet de village itinérant, écologique, et modulable issu d'une collaboration entre Nobatek/inef4, SOLIHA Pays basque et Inaki Noblia installent ces 2 modules prototypes à la station de ski de la Pierre Saint-Martin, © Nobatek/inef4. Photos de l'installation par Thomas Garnesson et Éma Latapie.

des occupants mis en avant par les concepteurs du projet, cet agencement présente l'avantage de ne nécessiter le raccordement au réseau d'eau et d'assainissement que pour un seul module.

La dimension écologique au cœur du projet

Le cahier des charges était clair : avoir le moins d'impact possible sur l'environnement. Ce parti pris s'est traduit à différents niveaux. Tout d'abord sur la matérialité des modules, le choix a été fait d'utiliser uniquement des matériaux locaux et bio-sourcés. Le système constructif s'appuie donc sur une ossature bois avec une isolation en fibre de bois et coton recyclé. De plus,

les entreprises sollicitées sont uniquement des entreprises locales, ce qui permet de limiter l'empreinte carbone tout en participant à la transition environnementale des acteurs locaux du bâtiment. Par ailleurs, la question de l'autonomie énergétique des modules a été longuement étudiée. La volonté initiale était de rendre le village indépendant des réseaux d'électricité et d'eau potable mais les systèmes de cuves et de panneaux solaires nécessaires se seraient avérés très coûteux. De plus, le recensement des terrains potentiellement mis à disposition par les communes a mis en évidence le fait qu'ils étaient quasiment tous raccordés aux réseaux. L'idée d'autonomie énergétique a donc été abandonnée.

Enfin, face au défi que représente le confort thermique dans un module dont l'orientation et la localisation évoluent au cours de l'année (montagne l'hiver, littoral l'été), un monitoring des consommations énergétiques est mis en place.

Un projet évolutif et duplicable

Une des forces du projet *Mugi* est son caractère évolutif et duplicable. Le module installé à La Pierre Saint-Martin est un prototype qui a vocation à évoluer en fonction du retour d'expérience du travailleur saisonnier de la station qui s'y est installé début décembre 2022. La fonctionnalité du module (par exemple : est-ce une contrainte trop forte de devoir sortir

de son module privé pour aller cuisiner en hiver ?) et son confort, notamment thermique, pourront ainsi être évalués. L'étape de prototypage a par ailleurs permis de rédiger un guide détaillant les processus constructifs qui pourra être mis à disposition de nouvelles entreprises dans le cadre d'un déploiement ultérieur.

Le projet se situe donc à une étape charnière. C'est maintenant dans sa capacité à se développer dans d'autres territoires qu'il pourra changer de statut et passer du stade d'une idée innovante à un véritable outil de réponses aux besoins des travailleurs saisonniers. —

Merci à Thomas Garnesson, chef de projets matériaux et systèmes constructifs chez Nobatek/INEF4 et à Lola Dominguez, étudiante à l'ENSAP de Bordeaux.



Un module du projet *Mugi*. © Nobatek/inef4. Photos de l'installation par Thomas Garnesson et Éma Latapie.

Quand l'investissement joue collectif

Foncières solidaires et citoyennes

MÉLINA GABOREAU

Difficile a priori d'identifier le point commun entre la ferme bio du Thieu dans les Landes, la pension de famille Maison Saint-Fort en plein cœur de Bordeaux, la future maison intergénérationnelle avec locaux commerciaux et de services de la rue François-Perrin à Limoges, la recyclerie de Moissac-Vallée-Française en Lozère et le tiers-lieu la Renouée à Gentioux sur le plateau de Millevaches. Pourtant le montage de tous ces projets a été ou sera rendu possible par un levier de financement original : l'engagement et

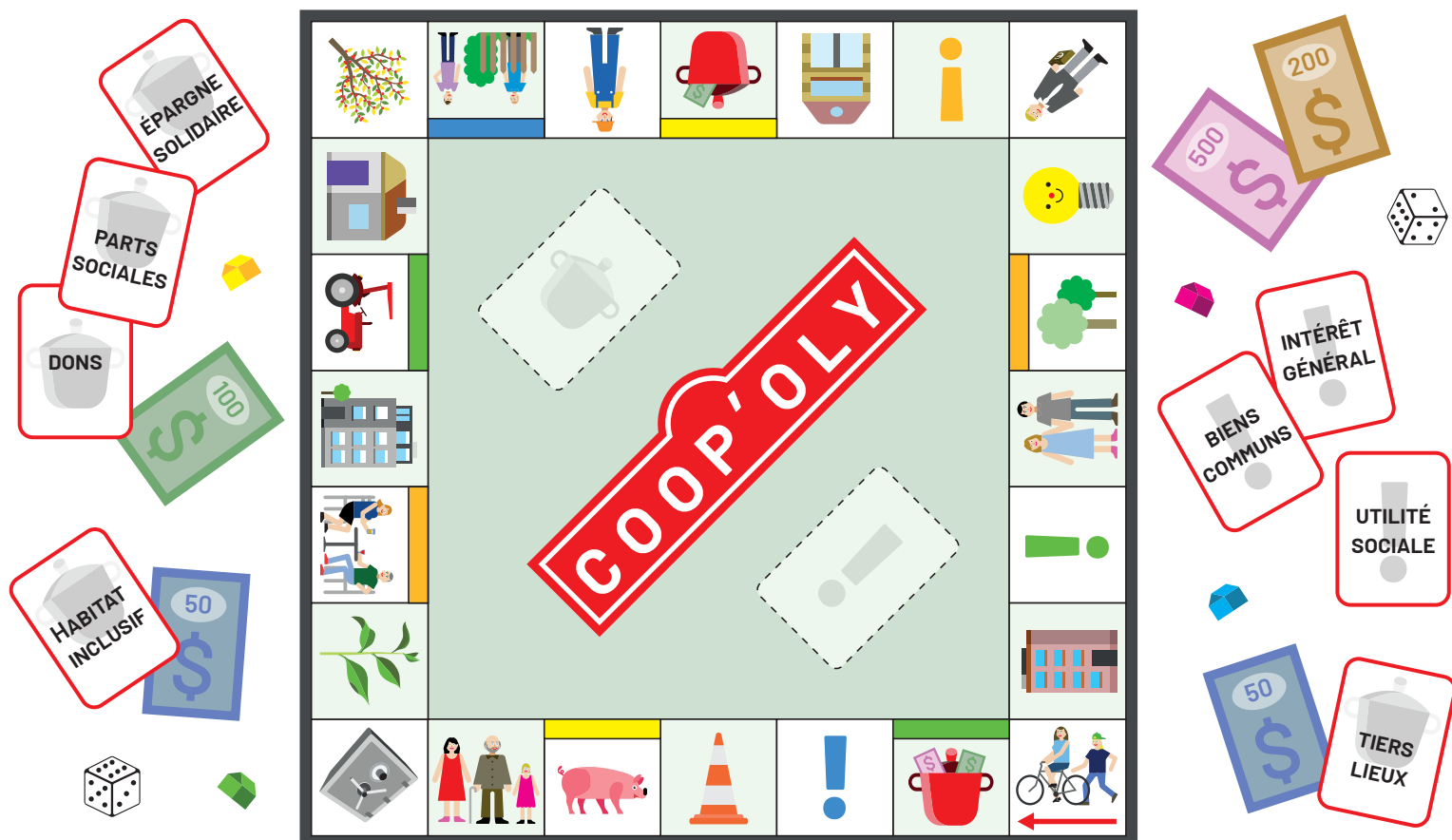
le soutien de citoyennes et citoyens à travers leur épargne placée un certain temps¹ auprès de foncières solidaires, en l'occurrence celles de Terre de Liens, d'Habitat et Humanisme, de Villages Vivants et de l'Arban. Elles ne sont pas tout à fait nouvelles – la foncière d'Habitat et Humanisme fait figure de précurseur et expérimente de nouvelles formes d'habitat pour lutter contre l'exclusion depuis 35 ans – mais

¹ Bien que les dons et legs soient également possibles, nous parlons ici d'épargne confiée et récupérable, tout comme elle pourrait être placée dans une banque.

elles se sont multipliées ces dernières années tout en élargissant leurs champs d'action que ce soit en termes de couverture territoriale ou de thématiques d'intervention.

Remettre le foncier et l'immobilier au service d'un projet d'utilité sociale

Il arrive couramment que des initiatives ingénieuses soient bloquées dans leur concrétisation sur le volet immobilier ou foncier : blocage des prêts bancaires, manque de fonds propres, montant de travaux supérieurs à la capacité



d'investissement, etc. La mobilisation de l'épargne de particuliers achetant des parts sociales peut alors constituer le point de départ à l'obtention de prêts ou faire levier pour mobiliser des sources complémentaires de financements (publics ou privés). Si les montages juridiques peuvent varier (fonds de dotation adossé à une association, SCIC, Sociétés en Commandite par Actions, etc.), ces foncières incarnent un modèle où les citoyennes et citoyens jouent un rôle essentiel pour enclencher et soutenir la vie locale de demain, par la mobilisation de locaux d'activités ou de terrains loués à des porteurs et porteuses de projet partageant les valeurs défendues.

En sortant les locaux ou terrains du champ spéculatif – au moins partiellement ou temporairement – les foncières permettent de lever le frein de l'accès aux locaux et parfois de favoriser des approches collectives dans l'installation, répondant ainsi à une attente forte : selon une étude de 2022 de la Chambre Régionale de l'Économie Sociale et Solidaire (CRESS) en Nouvelle-Aquitaine, 96 % des structures de l'ESS en recherche de foncier souhaitent s'installer à plusieurs. C'est l'objet de la Foncière Solidaire Nouvelle-Aquitaine créée fin 2021 à partir de la conviction qu'une politique foncière ciblée constitue un outil territorial de développement économique et social. Cette dernière se prépare à investir dans des locaux mixtes destinés à des communautés d'acteurs mobilisés sur les enjeux d'économie circulaire, de mobilité, de culture, etc.

Quand l'accès au foncier ou à l'immobilier devient l'affaire de tous

Ces foncières solidaires peuvent aussi assurer une pérennisation de la vocation du site et pour certaines, défendre un parti pris anti-spéculatif avec une politique de conservation ou de revente à conditions très spécifiques des biens acquis. Par exemple, en

s'engageant à ne jamais revendre les fermes acquises, Terre de Liens souhaite pérenniser la vocation agricole et nourricière des terres et soutenir l'installation de fermiers et fermières s'engageant sur des pratiques agricoles durables¹. La Foncière Agricole créée à l'initiative de la région Occitanie propose une approche différente et complémentaire : elle assure temporairement le portage foncier et un accompagnement aux candidats à l'installation souhaitant acquérir le terrain au bout de quelques années.

Cette forme de montage financier et foncier s'invite aujourd'hui dans la réponse à des enjeux cruciaux pour les territoires, tels que la préservation de terres agricoles et le soutien à la paysannerie, mais aussi la remise en vie de bâtiments en cœur de bourgs, la (re)création de lieux culturels et de rencontre, l'installation d'activités sociales et solidaires ou encore le développement d'habitat inclusif et intergénérationnel.

Une réponse citoyenne durable ?

Alors que les questions foncières et de vitalité commerciale irriguent les débats récents et questionnent les stratégies et outils de la puissance publique, les foncières solidaires hybrident les réponses en générant de nouveaux espaces d'action citoyenne aux côtés des institutions et des collectivités locales. Sauront-elles s'inscrire durablement dans le paysage des acteurs du foncier et du développement territorial ? En contribuant à positionner leurs acquisitions comme des biens communs au service d'objectifs d'intérêt collectif et d'utilité sociale, elles semblent constituer un outil prometteur. Simple spéculation ou transition profonde en cours ?

1 | Environ 40 fermes sur 1 200 ha et plus de 80 paysans et paysannes installés en Nouvelle-Aquitaine ; 300 fermes au niveau national : <https://fermes.terredeliens.org/national/hub-ferme/>

POUR ALLER PLUS LOIN

- *Guide pratique l'accès au foncier des acteurs de l'économie sociale et solidaire*, CRESS Centre-Val de Loire, novembre 2022.
- *Un foncier solidaire pour les tiers-lieux*, Panorama national, Villages Vivants / Base Commune / Perspectives avocats pour la Métropole Européenne de Lille, avril 2022.
- *Note d'opportunité pour une ESSisation de l'économie : décryptage et opportunités autour des questions foncières*, Aésio mutuelle / ESS France / CRESS Nouvelle-Aquitaine, février 2023.
- « Lieux collectifs, réinventer la propriété », dossier de la revue *Silence*, janvier 2023.



Le village andalou

ou la mémoire exclue des Gitans à Bordeaux

PATRICE GODIER

À l'été 2000, les médias locaux et nationaux titraient sur un scandale sanitaire à Bordeaux, impliquant des cas de saturnisme¹ chez des enfants de la communauté gitane. Le village andalou émergeait ainsi avec fracas sur la scène publique en incarnant, au-delà de l'événement, la difficulté des politiques sociales à traiter des problèmes d'exclusion pour certaines populations marginalisées et stigmatisées.

À l'origine de l'affaire, un lotissement construit par la municipalité de Bordeaux pour loger au nord de la ville, à proximité du quartier populaire de Bacalan, 37 familles de Gitans sédentarisés originaires d'Espagne (d'où le nom de village andalou). L'objectif vise alors à intégrer de manière stable une population associée à la catégorie des gens du voyage – donc considérée comme traditionnellement nomade – en s'appuyant sur une politique publique de sédentarisation. Financé par la ville et la CUB, le village sort de terre en 1989 mais, dix ans seulement après sa construction, son démantèlement va s'imposer obligeant à évacuer plus de 300 personnes qu'il faudra reloger après maintes difficultés et oppositions dans l'agglomération. Le scandale sanitaire devenait de facto un scandale politique.

Une longue histoire de campement, de hameau et de village...

Pour mieux restituer l'histoire du village andalou dans le contexte bordelais, il faut d'abord reconstituer toutes les étapes du processus destiné à intégrer les Gitans à la société locale ayant précédé sa mise en place. Un processus qui commence par l'installation en 1964 à Bacalan près de la décharge (depuis le XVI^e siècle le quartier sert à entreposer les ordures ménagères de la ville de Bordeaux), d'une population gitane originaire d'Algérie. Venue à Bordeaux via Marseille, elle s'adonne

« Le village sort de terre en 1989 mais, dix ans seulement après sa construction, son démantèlement va s'imposer. »

à la pratique de la « cueillette », ces activités de ferrailage, de trocs et de réparation de véhicules endommagés communément associées à la catégorie des « gens du voyage ». L'insertion locale est alors d'autant plus facilitée que Bacalan, quartier portuaire et ouvrier, a toujours eu une réputation d'accueil pour les populations hispanophones.

Cependant, alertée par la tournure de bidonville que prend cette installation sauvage la municipalité procède en 1976 au relogement des habitants sur un terrain situé à proximité de l'ancien campement que l'on va baptiser de manière champêtre : « Hameau de Garonne ». Composé plus prosaïquement de 208 modules conçus pour une

durée de vie de 5 à 6 ans, le hameau abritera les familles durant 12 ans au cours desquels la mairie engage des types d'action dites de normalisation à défaut de relogement véritable : location symbolique des préfabriqués, accompagnement social de proximité (création d'une école), gardiennage du site.

Ce n'est qu'en 1988, après cette longue période qu'elle considère comme test, que la mairie parle de relogement pour les familles résidentes. Ce qui aboutit en 1989 à la création du village andalou, un ensemble de maisonnettes construites en dur entouré de terrains vagues. Or, celui-ci présente dès sa conception un certain nombre de contraintes sociales et matérielles que l'on retrouve dans les phénomènes

de ghettoïsation, considérés ici comme des processus de ségrégation d'une population ethnicisée. D'abord une localisation invisible dans l'espace urbain, en lieu et place d'une zone marécageuse aménagée à l'aide de pilotis enfoncés à 19 mètres de profondeur ; ensuite l'éloignement vis-à-vis de tout commerce (environ 2 km pour le plus proche) et, pour finir un habitat de médiocre qualité, maisons rafistolées à base de planches et de tôles ondulées, qui donne au village au mieux une allure de camp et au pire de bidonville. Sans compter la présence de caravanes, à proximité des maisons, occupées par des familles arrivées plus tardivement sur le site. Et ceci malgré un lourd investissement

1 | Le saturnisme est une intoxication par le plomb, dangereuse pour la santé. En cas de contamination, les institutions socio-sanitaires de l'État doivent être saisies.



© Sud Ouest.

financier de départ (25 millions de francs, soit environ 4 millions d'euros) et qui sera souvent présenté à l'actif des pouvoirs publics pour s'affranchir de tout reproche d'inaction.

Nous voulons « des maisons, pas un village »

En 2000, des études sont engagées par la ville sur les besoins de la population et sur la qualité de l'environnement. Ces dernières font apparaître des conditions sanitaires déplorables. Devant l'immobilisme des autorités face à cette situation (DDASS, mairie et préfecture), l'ONG Médecins du Monde révèle, après analyse, des cas de saturnisme chez les enfants : 6 sur 29 en sont atteints et 12 ont des taux anormaux de plomb dans le sang. Or cette maladie est considérée juridiquement parlant comme le corollaire de l'exclusion : le scandale éclate.

Soutenu fermement par un comité de soutien¹, la population du village entreprend alors de porter l'affaire sur la place publique et manifeste dans les rues du centre de Bordeaux. Les pouvoirs publics sont dans l'obligation de réagir vite : la préfecture enclenche une procédure de RHI (Résorption de l'Habitat Insalubre), le démantèlement est décidé.

Si le processus d'intégration du village andalou à la ville se conclut par un échec, l'action sociale d'accompagnement a toujours été présente. Jusqu'à constituer de manière ad hoc un service du centre communal d'action sociale dédié au village (le RIL : Relais Intégration et Logement) dont l'action et la coopération avec le collectif habitant furent permanentes. Comme le souligne l'étude sociologique de

Gaëlla Loiseau, le cas du village andalou comme politique sociale « a rendu compte autant de la question de l'exclusion que de la réparation »². Mais sans pour autant empêcher deux visions antagonistes de la situation de s'opposer à ce sujet : alors que les services parlaient de projet de vie et de contractualisation, misaient sur une autonomie et un décroisement de la population au sein du village (exemple du *busing* pour les écoliers)³, les habitants manifestaient avant tout leur désir de quitter le village andalou, mettant l'accent sur le logement et réclamant des maisons.

2 | G. Loiseau, *Chronique d'une ségrégation planifiée : le village andalou. Entre réparation et reconduction de l'exclusion : la politique sociale bordelaise à l'égard de ses Gitans*, janvier 2005. www.researchgate.net

3 | Aux États-Unis, le *busing* consiste à brasser les populations scolaires en transportant par autobus les écoliers noirs dans des quartiers blancs.

1 | Voir le témoignage de Stéphane Lhomme : *Le village andalou, ghetto gitan de Bordeaux (1989-2001)*.



© B. Ruiz, *Sud Ouest*.

S'en suivra un cheminement chaotique pour les habitants du village andalou en quête de nouveaux logements (de décembre 2000 à avril 2001). Dans un premier temps, les riverains du quartier Bacalan s'opposent à une réinstallation, craignant à juste titre de voir se recréer un village andalou bis (*Sud Ouest*)¹. De même, les communes d'Ambarès et de Gradignan désignées comme potentiels lieux de relogement, marquent leur refus d'accueillir les « Andalous » sur leur territoire. Il faudra attendre la fin de l'année 2001 pour voir les dernières familles déménager et occuper un nouveau logement.

Lutte contre l'exclusion et « alter-lieux »

Au-delà de l'événement, l'histoire brève du village andalou est particulièrement significative des difficultés rencontrées par les villes dans leur lutte contre l'exclusion des Gitans et dans la mise en place des outils adaptés à

leur intégration sociale. Ainsi en est-il du recours à la catégorisation qui tend à homogénéiser culturellement cette population, nomades ou sédentaires, en l'associant à la catégorie « gens du voyage ». De fait, en relativisant voire en niant la diversité des situations vécues, ce processus laisse libre cours aux fantasmes, stéréotypes et autres préjugés ancestraux qui perdurent au cours du temps à l'égard des Gitans². De même, la mise en œuvre des politiques sociales d'intégration montre la difficulté de situer la frontière entre assistance à population en danger et installation d'un processus visant à faire des Gitans des citoyens « normaux ». Pourtant, les temps ne sont plus à leur reconnaissance en tant que tels mais à la définition de leurs conditions d'accès à la citoyenneté, indépendamment de la mise en évidence

stigmatisante d'une culture ou d'un mode de vie différents. C'est la raison pour laquelle la question du logement des populations marginalisées et paupérisées est un enjeu primordial (cf. loi Égalité et citoyenneté de 2017). Au-delà-même du village andalou, c'est plus globalement la question des alter-lieux pour reprendre l'expression du géographe Michel Lussault qui est posée : des lieux bricolés, sans mémoire, à l'image notamment de ces bidonvilles que l'on continue à voir émerger sur l'agglomération bordelaise pour d'autres populations, Roms notamment, comme quai de Brazza sur la rive droite de la Garonne. —

2 | Comme on le constate de manière rétroactive à la lecture des reportages sur le Bordeaux des années 1930 dans le livre de Jean-François-Louis Merlet : « Bordeaux inconnu et caché », *Le Festin*, 2022, « Les Gitanes » p. 46.

1 | *Sud Ouest* du 20 novembre 2002.

Cultiver son jardin

NATHANAËL FOURNIER

Il y a 35 ans, Étienne a ouvert le premier stand bio du marché des Capucins. Amoureux de la nature et de l'environnement, jaloux de sa liberté, il milite pour des aliments sains et de qualité. À 62 ans, il est aujourd'hui le dernier grossiste en fruits et légumes implanté aux « Capus », un quartier qui s'est profondément transformé.

« Je suis né à Nice un peu par hasard. Mon père avait fait une grande école d'ingénieur et il était entré chez EDF par amour du service public. Dans le haut pays niçois, il y avait des usines hydroélectriques. Mais avec mes six frères et sœurs on a beaucoup déménagé. J'ai vécu à Brive-la-Gaillarde, à Saint-Malo et, avant d'arriver dans le bordelais, j'ai passé mes années de collège à Manosque : la Provence, l'univers de Giono, le ciel éclatant, d'un bleu profond et, en hiver, le mistral qui te fouette et qui te glace. J'habitais sous la tour du Mont d'Or, à l'extérieur des remparts, avec de vieux oliviers et plein de genêts qui recouvraient tout de jaune au printemps.

Je suis arrivé à Ambès en 1976, à 16 ans. Mon père y avait trouvé un poste, parce qu'à l'époque il y avait une usine thermique. Je me souviens des quatre cheminées qu'on voyait de très loin et qui ont été démontées depuis, après la mise en service de la centrale nucléaire de Braud-et-Saint-Louis. Mais jusqu'au début des années quatre-vingt, c'était Ambès qui alimentait Bordeaux en électricité.

Mes parents ne savaient pas quoi faire de moi. J'avais redoublé deux fois au collège... Je m'emmerdais assez à l'école, il faut dire ! Ils voyaient que j'aimais bien la nature, donc ils m'ont dit « Tiens, tu vas aller au lycée agricole ! ». Le lycée, c'était sur les hauteurs de Floirac, sur le site de Bel Sito, un ancien pavillon de chasse, aujourd'hui à l'abandon. Un bel endroit, effectivement, avec de grands cèdres. J'y suis resté pensionnaire deux ans, puis il a déménagé et j'ai fait ma terminale à Villenave-d'Ornon.

Mais je n'ai pas eu le bac. Ce qui m'intéressait c'étaient les voyages. De vrais voyages : sans savoir ni où tu vas dormir le soir, ni quand tu rentreras ! Et surtout en gardant les yeux grand ouverts, à 360 degrés. J'ai voyagé comme ça pendant plusieurs années. En Belgique, en Italie, en Tunisie, en Afrique de l'Ouest...

Mais je revenais quand même toujours à Bordeaux pour travailler, parce que j'avais besoin de croûter ! En 1980 ou 1981 j'ai rencontré Jean-Paul, docteur Knock. Il finissait ses études aux Arts-et-Métiers à Talence. On avait des débats pendant des heures et des heures. Il montait une épicerie bio rue de la Rousselle, pour vendre de la farine, de l'huile, des graines, etc. Et progressivement il s'est constitué une grosse clientèle, de professionnels et de particuliers, en rayonnant sur tous les départements de la région. J'ai travaillé pour lui pendant des années, même si je n'étais pas toujours rémunéré.

À l'époque, la bouffe, ça ne m'intéressait pas, je mangeais n'importe quoi. Mais j'étais déjà convaincu par le bio. D'abord parce qu'avec ma mère, j'avais été à bonne école : on allait sur les marchés, on se rendait chez des producteurs... Elle a toujours cherché de bons produits, qui n'étaient pas trafiqués. Et quand on tombe là-dedans petit, à un moment ou à un autre ça ressort... Et puis j'ai eu un côté écologique très tôt. Je me souviens de René Dumont buvant son verre d'eau à la télé pendant la présidentielle de 1974. C'est surtout la pollution qui me frappait, comme ce pétrolier qui s'est échoué sur les côtes bretonnes en 1978, l'Amoco Cadiz. Le bio, c'est d'abord pour arrêter d'empoisonner les ouvriers agricoles et les gens qui habitent près des champs et des vignes...

Docteur Knock avait toujours plein de projets. À un moment il a voulu revendre des fruits et légumes aux primeurs bio. Il a loué un local à Saint-Michel pour ça et il m'a embauché. Mais on ne s'est pas entendu sur les conditions, donc j'ai fait plein d'autres petits boulots...

Et un jour, sur les boulevards, je croise une fille que j'avais rencontrée avec docteur Knock et qui tenait une boîte de fruits et légumes bio à Port-Sainte-Marie. Elle m'a demandé si je ne voulais pas revendre ses produits aux commerçants bordelais. Sur le moment j'ai dit non. Mais finalement c'est elle qui m'a donné l'idée de me lancer.

Il faut dire qu'à cette période-là, il y avait des choses qui se consolidaient dans ma vie. J'avais une relation stable avec une copine, qui est toujours ma compagne aujourd'hui et avec laquelle j'ai eu mes deux enfants. Au début, en 1987, je me suis acheté une fourgonnette. Une ou deux fois par semaine, j'allais m'approvisionner chez un grossiste dans le Lot-et-Garonne et j'essayais de revendre aux magasins bio bordelais, à des boutiques La Vie Claire ou à des restaurants macrobiotiques par exemple. Mais j'expliquais aussi l'agriculture biologique aux primeurs classiques et je parvenais parfois à les convaincre. À cette époque, je prenais des risques pas possibles quand même ! Je n'avais pas de frigo, donc il fallait que je revende tout. À la saison des fraises, je me faisais beaucoup de confitures ! (rires)

Donc j'ai fait des pieds et des mains pour obtenir un emplacement aux Capus. Tous les matins, je quémandais une place aux gens de la mairie qui géraient le marché. C'était à l'endroit où il y a aujourd'hui le commissariat fermé. Mais je revenais bredouille. Et un jour ça s'est débloquent. Un boucher était mort. C'était dans la halle B, dans le bâtiment où il y a aujourd'hui le restaurant universitaire et un supermarché. À l'époque, la halle B c'étaient les bouchers, les tripiers, les charcutiers. Il y avait aussi les fleurs et le fromage. Alors que la halle A, là où il y a toujours le marché aujourd'hui, c'étaient les fruits et légumes. Un agent de la mairie m'accompagne pour voir le stand : il y avait un étal, avec une chambre froide, une vitrine réfrigérée et une balance. Je lui dis : « Mais je devrais être dans la halle A ! ». « Oui, mais il n'y a pas de place ». « Bon, je vais réfléchir ». En fait, je n'ai pas réfléchi longtemps ! Je l'ai pris. Pourtant, ils m'obligeaient aussi à faire de la vente de détail alors

que je ne voulais faire que du gros. Mais finalement ça m'a aidé, parce que ça autorise une marge plus élevée...

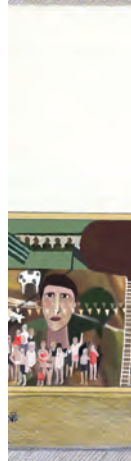
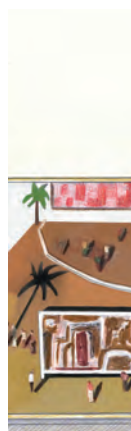
Donc, en 1988, j'arrive aux Capucins, où je suis le premier vendeur de fruits et légumes bio. Mais j'ai vite préféré louer un local autour du marché, pour avoir mes propres horaires. D'abord rue Jules Guesde et aujourd'hui rue Jean de Malet.

Trente-cinq ans plus tard, je suis le dernier grossiste en fruits et légumes du quartier... D'ailleurs, à un moment, même si j'adore les Capucins, j'ai envisagé de m'installer au MIN de Brienne. Pour des questions de logistique. Autrefois c'était beaucoup plus simple. Il y avait des regroupements. Ce métier n'existe plus aujourd'hui à Bordeaux. Ils rassemblaient tout un tas de marchandises qui arrivaient de partout puis ils livraient les commerçants. Donc les petits producteurs pouvaient m'envoyer cinq plateaux de raisin ou de pêches. Aujourd'hui les transporteurs ne viennent pas pour moins d'une palette. Pareil, les semi-remorques sont interdits dans Bordeaux. Il n'y a pas si longtemps il y avait encore des types qui arrivaient en semi avec leur GPS et qui me livraient juste devant mon magasin ! Aujourd'hui certains transporteurs ne veulent même plus livrer en centre-ville...

Autrefois, pour m'approvisionner depuis Port-Sainte-Marie, il y avait une dizaine de transporteurs. Mais il y a eu des fusions. Maintenant tu passes par un groupe logistique du Lot-et-Garonne spécialisé dans les fruits et légumes, mais si tu n'as pas un gros volume, ils ne prennent pas ta commande. Et si dans le lot tu prends de petites quantités, ils te facturent quand même une palette, donc ça te revient à un euro du kilo ! Pour des courgettes, ça fait beaucoup ! Parce que c'est le client final qui paye. Donc

ce n'est pas faisable. Et comme je suis petit, je ne suis pas prioritaire. « Tu veux une palette ? D'accord, mais on doit d'abord en livrer quinze à un Carrefour... On viendra quand on aura le temps ». Moi j'ai besoin que ça arrive le plus vite possible. En été, il faut que je propose des prunes qui sont déjà mures à mes clients. Il n'est pas question que ça traîne n'importe où à 28 °C ! Donc il y a beaucoup de choses qui ont changé. À l'époque, on ne pouvait absolument pas circuler autour des Capucins. Tous les locaux en rez-de-chaussée étaient occupés par des commerces. Je me souviens que derrière le cours de la Marne, il y avait des fours à betteraves ! Il faut s'imaginer que rue du Hamel, toutes les rues qui descendent vers Saint-Michel, tout le quartier en fait, c'étaient des commerces qui vendaient la marchandise ou des entrepôts qui la stockaient. À l'époque je suis entré dans des locaux incroyables, où il y avait des dizaines de palettes de patates ! De l'extérieur, les passants ne s'en rendaient pas forcément compte d'ailleurs. Mais à présent il n'y a quasiment plus rien. En rez-de-chaussée, on ne fait que des restos, des garages ou des bureaux. La clientèle aujourd'hui est chez Auchan ou chez Carrefour. Tant qu'il y a de l'essence...

Maintenant que mon affaire tourne à peu près, je suis un peu moins occupé par mon travail, je peux faire d'autres choses. Par exemple je m'intéresse beaucoup à la peinture, alors que je n'ai jamais été éduqué à ça. J'ai commencé à exposer des artistes dans ma boutique en 2007. En ce moment, il y a des cadres accrochés partout sur les murs ! C'est pareil pour la lecture. Elle est longtemps passée un peu derrière moi... Parce que pour bouquiner, il faut être peinard quelques minutes quand même. Mais aujourd'hui je lis un peu





tous les jours. Deux ou trois bouquins à la fois et vraiment de tout : des romans, des livres sur l'environnement, mais pas seulement. Je vais souvent à la bibliothèque municipale. Pendant un temps je fréquentais la bibliothèque Flora Tristan, à Belcier, qui est très aérée, très agréable. Mais en général je vais à Mériadeck. J'y passe au moins une heure. Je vais au troisième étage voir les nouveautés. Je furete, je suis curieux. Ça me permet de faire plein de découvertes.

Depuis 1986, j'habite une maison dans une petite rue derrière la Barrière de Pessac. C'est l'arrière-grand père de ma compagne qui l'a construite de ses propres mains. Elle était propriétaire d'un tiers et on a racheté le reste ensemble. Dans la rue on la reconnaît facilement : c'est vert ! C'est la maison où il y a le plus de végétation ! Mais les voisins râlent toujours : les racines, les arbres trop hauts, les feuilles qui tombent dans leur jardin... Bon c'est vrai que le jardin d'accueil, devant la maison, c'est un peu la jungle ! Alors je leur dis « On n'a qu'à tout bétonner, comme ça vous ne serez pas embêtés... ! ». Et à l'arrière j'ai un gros mico-coulier qui fait sept ou huit mètres de haut. Mais là, tous les ans, quand je le taille, je vais quand même récupérer les branches qui tombent dans leur jardin.

Je revis depuis qu'il y a l'extinction des lumières la nuit. Entre chez moi et les Capucins, je mets un peu plus de 10 minutes à vélo. Comme j'ouvre souvent à 5 heures du matin, je revois le ciel ! Ce n'est pas éteint partout malheureusement. Sur les boulevards c'est allumé, mais à partir de la caserne Boudet jusqu'à la rue Costedoat, c'est la nuit. C'est un environnement qui me parle. Ce ciel étoilé en pleine ville, j'adore ! >> _

Pour la réversibilité de la ville

CLARA BARRETTO

Patrick Rubin est un architecte rare, de ceux qui ne cherchent pas la reconnaissance par la signature d'un objet architectural. L'acte de construire n'est pas anodin, un bâtiment n'a d'intérêt que s'il poursuit un récit, compose avec les éléments, s'adapte aux usagers, anticipe plusieurs vies dans le cours du temps. Très tôt, il s'est engagé pour la reconversion de bâtiments et a forgé son parcours entre recherche et action, tirant des enseignements de chacune de ses missions de maîtrise d'œuvre. Il a documenté et révélé, dans ses diverses publications, les conditions qui permettent la transformation de constructions existantes et défini des critères pour plus de pérennité de nouvelles réalisations conçues dans l'esprit d'une conception structurellement réversible.

Patrick Rubin nous présente cette posture qui apparaît aujourd'hui comme une évidence au regard des enjeux de frugalité, d'économie du projet, de transformation et évolution des modes d'habiter.

Quels ont été les éléments déclencheurs de votre réflexion ?

Il y a plus de 10 ans, l'atelier Canal répondait à un concours, pour une résidence étudiante à Saclay. Le cahier des charges incitait à trouver le mode le plus efficace et économique pour empiler des étudiants chacun dans leur boîte de 18 m². Enseignant dans le cadre d'un Master habitat, j'ai proposé aux étudiants d'interroger le programme « pourquoi faire des logements solitaires de 18 m² ? ». Il ressortait de leurs travaux des logiques de normes de financement et de défiscalisation. Le logement étudiant est en effet un placement financier, pour les particuliers. La recherche de conception de l'habitat est absente. Trop souvent le résultat est un produit autonome, une machine à dormir, se laver, cuisiner...

Rapidement, nous nous sommes demandé pourquoi, dans l'énoncé

des concours, il y avait un programme spécifique pour une population ciblée, alors qu'il pourrait y avoir un même dispositif construit pour des usagers distincts. À l'atelier, nous avons analysé les critères dissemblables, cherché le principe constructif le plus juste, évalué les différents scénarii de destinations. De cette enquête est née la réflexion sur le processus de réversibilité, c'est-à-dire concevoir, mais sans affecter de destinations. Du point de vue constructif, on revient aux bénéfices du plan libre¹.

Les bâtiments anciens sont aussi capables d'absorber et de s'adapter à toutes sortes de fonctions. D'une usine ou d'une chapelle, il est envisageable de faire un lieu d'enseignement, dans une ancienne chocolaterie, il est possible d'accueillir un centre culturel. Il

1 | Principe, constructif, en poteau dalle, sans refends, sans poutre apparente, sans façade porteuse.

est intéressant d'observer que l'architecture des siècles passés est plastique, l'architecture d'aujourd'hui est au contraire figée.

N'y a-t-il pas une forme d'obsolescence programmée consentie par les acteurs de la fabrique urbaine pour plus de rentabilité dans les processus de construction, au détriment de la qualité et de la durabilité des productions ?

Il y a une course à la production et à la vente immédiate des actifs. On ne pense pas à demain, les décennies précédentes ont façonné un produit de masse, bien moins agile que le logement du début du siècle dernier. Pourtant il faut construire pérenne et cesser de faire des bâtiments pour une durée de vie limitée à 40 ans ! Construire mieux et plus réclame du temps.

À l'avenir, on accordera un permis de construire qu'à la condition d'assurer la traçabilité future du bâtiment dans l'hypothèse d'une version secondaire, voire opposée. La question de l'obsolescence d'un édifice et de sa destruction n'existera que pour de rares cas. Démolir ne sera plus encouragé pour des raisons environnementales évidentes (production de carbone, gestion des déchets, consommation des fonciers, loi ZAN). Les opérateurs concevront des bâtiments hybrides. Cela pose, pour certains, des questions sur les formes urbaines et sur la physionomie des architectures. Ce n'est pas un sujet nouveau. Pourquoi



Tebio premier immeuble « réversible » bénéficiant d'un permis de construire sans indication de destination. ©Canal architecture.

construire des immeubles de bureaux qui ressembleraient à des immeubles de bureaux si dix ans plus tard, leurs fonctions sont appelées à muter ?

Dans l'ouvrage *Construire Réversible*, nous proposons sept principes pour penser des projets hybrides. Les procédés seront appliqués à Bordeaux, dans le cadre du projet Tebio (construit sur le territoire de l'Opération d'Intérêt National Bordeaux-Euratlantique). 2,70 m de hauteur sous plafond, indifférence pour habiter ou travailler, profondeur de 13 m pour assurer la double orientation et la ventilation naturelle, circulations extérieures pour les occupants, plus de noyau central. Envisager, par avance, que des logements puissent devenir des bureaux, un hôtel, des ateliers et vice versa, sans entreprendre de lourds travaux de restructuration, c'est une avancée d'intérêt commun.

Un autre sujet rejoint l'actualité, le stock de bâtiments ordinaires exis-

tants à transformer est énorme. C'est l'objet du deuxième ouvrage de Canal, *Transformations des Situations Construites*. Nous observons qu'il y a peu d'outils pour reconquérir ces anciens bâtiments. Les réhabilitations actuelles sont lourdes de conséquences. Au final, cela se traduit par des coûts qui deviennent progressivement inacceptables.

Comment tenir la complexité de projets réversibles ou de transformations qui supposent le partage d'ambitions fortes avec l'ensemble des acteurs et parties prenantes (élus, maîtres d'ouvrage, entreprises du BTP) ?

Vous évoquez la rencontre, parfois rugueuse, entre les initiateurs de nouvelles méthodes et la doxa représentative des élus, commanditaires, constructeurs. Mais ce sujet a toujours existé, voyez le monde de l'agriculture par exemple. Cependant,

l'urgence climatique fait se rapprocher les tenants des deux positions souvent caricaturalement opposées. En cas d'alarme, il n'y a plus qu'un seul camp, celui de la sauvegarde. Or déclarons « ne plus détruire », certainement, mais quels sont les modes opératoires pour revitaliser un actif obsolète ? Si les sujets vertueux de constructions neuves font leur chemin, nous ne sommes pas en avance sur les processus de transformation du gigantesque parc d'immeubles dégradés. Pour quelles raisons les outils favorables aux constructions neuves ont-ils été systématiquement reconduits pour opérer dans les constructions anciennes ? Cherchez l'erreur. Les formations d'ingénieurs et d'architectes développent, à 90 %, des sciences liées exclusivement aux opérations neuves, les constructeurs utilisent des matériaux identiques pour construire ou intervenir sur le bâti ancien. Les contrats de maîtrise d'œuvre sont similaires, quel

que soit l'objet de la commande, neuf ou ancien. Homogénéisation systématique du processus alors que les connaissances, les vocabulaires, les hiérarchies entre les deux systèmes diffèrent aux extrêmes.

En évacuant le terme réhabilitation lourde, pour préférer le mot réparation, les dérogations deviendront acceptables. Le permis d'innover, dans le cadre de la loi Elan, propose le principe des solutions satisfaisantes, dès maintenant. Ne pas rendre compétitifs ces deux domaines, c'est l'échec annoncé. Quel opérateur avisé acceptera, dans les conditions actuelles, de valider un bilan financièrement plus élevé pour une transformation que pour une construction ? L'opérateur, confronté à la rareté du foncier, deviendra certainement le meilleur allié des maîtres d'œuvre et entrepreneurs pour accélérer l'évolution des savoir-faire alternatifs pour la réparation du stock existant. L'invitation faite aux industriels des régions, aux développeurs de la préfabrication hors-site, grâce au levier politique, est une aubaine. Des solutions sont éprouvées dans le domaine de la tech et du design, pour quoi le monde du BTP serait-il absent sur ces initiatives ?

On comprend l'intérêt de concevoir des m² d'un bâtiment pour plusieurs vies mais le promoteur vend un type de produit. Quel maître d'ouvrage peut être intéressé pour commander du réversible ?

Il est possible de construire un immeuble réversible sans avoir à l'annoncer, sans passer par la case permis d'innover comme à Bordeaux. Si vous appliquez les principes mis en place par Canal et Elithis (ou d'autres), vous n'annoncez pas à votre commanditaire que vous réalisez une construction à potentiel réversible. L'économie de l'opération est similaire. Réaliser les travaux d'adaptation équivaut à une valeur travaux de 30 % de l'immeuble

original. Plus question de lourde réhabilitation, pesant 130 % du coût de base pour ne pas avoir anticipé le changement d'affectation.

À Bordeaux, le projet réversible dénommé Tebio est le résultat d'un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) initié par le ministère du Logement. Il était question, pour l'État, de démontrer que les normes peuvent être

« Le monde du bâtiment va se plier au fait que tout soit réversible. »

adaptées par des dérogations raisonnables. Désigné lauréat avec le projet du permis de construire sans affectation, Canal a proposé d'inscrire une case supplémentaire dans le document Cerfa, relatif au permis : « réversible. Avantage toutes mutations de l'affectation d'origine, sans avoir à déposer une déclaration de PCM ».

C'est un contexte de projet exceptionnel, peu reproductible...

Ces expérimentations ont lieu pour l'instant, dans le cadre des terrains portés par l'État. La démonstration de l'EPA à Bordeaux incitera progressivement à d'autres expériences nationales. Le monde du bâtiment, Vinci en tête, s'interroge depuis longtemps sur ses dispositifs d'évolutivité. Les programmes des métropoles s'adaptent pour planifier et réguler les diverses fonctions : habiter-travailler-s'activer. Il y a des résistances. Certains évoquent la ville monotone. Il faut faire confiance aux architectes, aux foisonnements d'écritures, à la multiplicité des contextes et des sites.

Pour revenir sur le projet bordelais, pouvez-vous nous en dire plus ?

À Bordeaux, la théorie devient pratique. La granulométrie de bureaux et de logements est aujourd'hui vierge, une page blanche. Au cours de la construction, les usages, travail et habitat, seront progressivement mis

en place. Composé par deux tourelles, l'ensemble est relié par des decks à chaque niveau accueillant des « fabriques », communs collectifs de 50 m², offrant des espaces récréatifs : association, startup, pièces complémentaires¹... L'immeuble ne s'impose pas. Le dessin est sobre, les grandes fenêtres, identiques, sont divisibles. Le procédé constructif est principalement industrialisé hors-site. Au rez-de-chaussée une crèche, au ciel un jardin, au sol la clairière à vélos.

Les exemples de traduction opérationnelle de la réversibilité de bâtiments sont encore marginaux, vous nous avez fait part de nombreuses résistances. Êtes-vous optimiste sur l'évolution des mentalités ? Même si c'est à marche forcée ?

What else ? C'est un voyage porté par des convictions, partagé avec beaucoup d'acteurs. Canal préfère depuis longtemps les sujets aux projets. Rien de plus enthousiasmant que de saisir un programme, de le manipuler, de souhaiter qu'un maître d'ouvrage soit à l'écoute pour aller au contact. Les nouvelles générations sont prêtes aux bouleversements, elles s'intéressent à ces nouvelles postures. De grands groupes, immobiliers et constructeurs ont compris l'intérêt du *care* pour penser l'habitat de demain. Canal, laboratoire d'expérience, de réflexion, de production, diffuse ses investigations collégiales en *open source*. Nous ne sommes pas les seuls.

Il faut tenter « d'épuiser le sujet » comme proposait Georges Perec. _

¹ | La pièce de logement en plus pour accueillir la famille par exemple

Pressions sur Le littoral

GHISLAINE DEYMIER



« La plage. Et la mer. Ce pourrait être la perfection – image pour un œil divin – monde qui est là et c'est tout, muette existence de terre et d'eau, œuvre exacte et achevée, vérité- vérité-, mais une fois encore c'est le salvateur petit grain de l'homme qui vient enrayer le mécanisme de ce paradis, une ineptie qui suffit à elle seule pour suspendre tout le grand appareil de vérité inexorable, un rien, mais planté là dans le sable, imperceptible accroc dans la surface de la sainte icône, minuscule exception posée sur la perfection de la plage illimitée. »

A. Barricco, *Océan Mer*, 1998, p. 11.

Ce petit grain de l'homme venu peupler les rivages de la mer Méditerranée et de l'océan Atlantique, constitue le cœur de ce dossier spécial consacré aux pressions littorales. Ce petit grain de l'homme, c'est nous tous. Pêcheurs d'oursins, plongeurs chevronnés, apnéistes, *snorkeleurs*, surfeurs, véliplanchistes, plaisanciers ou tout simplement baigneurs ou flâneurs, nous avons tous ce besoin intrinsèque d'aller voir la mer, d'observer l'horizon, de sentir les embruns ou bien d'aller chercher au plus profond des océans... pour voir. « Il faut que j'aille voir »... Cette célèbre tirade du film *Le Grand Bleu* réalisé par Luc Besson en 1988 en a ému plus d'un, elle ne fait pas l'unanimité, certes, mais là n'est pas le sujet ! La mer nous fait du bien, nous apaise et nous procure d'immenses émotions. C'est un véritable livre ouvert sur lequel nous pouvons écrire nos peines et nos joies et c'est un livre qui nous parle... Il suffit de s'arrêter un instant sur l'un de ces rivages, de s'asseoir et d'observer la mer, au moins jusqu'à la septième vague... pour comprendre...

Cette vaste étendue d'eau fascine. Insaisissable, tantôt rugissante, tantôt apaisée, elle recèle encore de nombreux mystères que l'être humain tente d'élucider depuis des siècles. Pourvoyeuse d'innombrables ressources (alimentaires, matières premières, sources d'énergie, etc.) que l'on pense, à

tort, inépuisables, tisseuse de liens entre les peuples, à chaque époque, la mer a joué un rôle de premier plan pour apporter des solutions aux problèmes de l'humanité. Aujourd'hui, elle est jonchée d'innombrables routes maritimes sur lesquelles parcourent chaque jour des milliers de porte-conteneurs chargés de marchandises provenant des quatre coins de la planète. Pour les accueillir, de nombreux ports ont été construits sur nos rivages mais les échanges s'intensifiant et la concurrence portuaire européenne s'accroissant, il a parfois fallu étendre ces infrastructures sur des territoires fragiles aggravant ainsi les pressions subies par le littoral. Le transport maritime n'est donc pas anodin. Il génère énormément de pollution, bouleverse les écosystèmes marins par le déplacement d'espèces invasives allochtones et transforme les paysages des rivages.

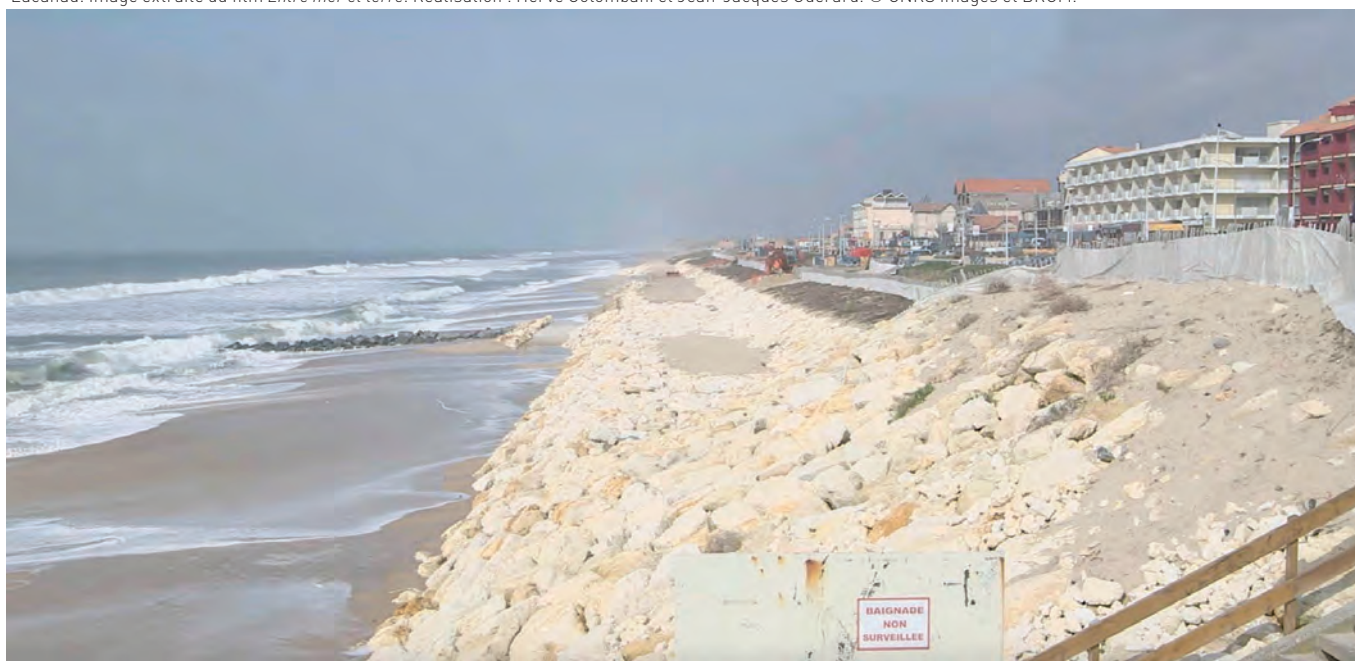
La mer est belle en surface et en-dessous mais, par endroits, elle souffre. Je me souviens de ces fonds marins de Méditerranée qui foisonnaient de vie lorsque j'étais enfant, de ces bords de mer auréolés de tomates de mer, d'anémones, de sphérocoques fixées aux rochers, des grandes cystoseires rousses sous la surface ou des herbiers de posidonies. Ces merveilles des fonds marins ont un temps disparu vers la fin des années 1980 jusqu'à ce que des femmes et des hommes prennent les choses en main et identifient les menaces qui pèsent sur la Méditerranée telles que, par exemple, les rejets des eaux usées qui transitaient via des tuyaux aux

embouchures des fleuves. À l'époque, la seule règle qui prévalait pour les villes était d'évacuer les eaux souillées le plus loin possible. Cela se traduisait dans le paysage marin par des déchets flottants ou des détritiques éparpillés dans les fonds. Mais ce n'était pas le seul danger, la pêche intensive et surtout les aménagements littoraux contribuaient à la destruction des écosystèmes marins : « *chaque fois qu'on creuse un nouveau port de commerce ou de plaisance, chaque fois qu'on bâtit un immeuble "les pieds dans l'eau", chaque fois qu'on agrandit un aéroport côtier, on bouleverse la portion la plus riche du grand corps marin : l'herbier littoral. Détruire cette prairie, c'est tuer la Méditerranée. Voilà à quoi l'homme s'emploie en bâtissant un mur de béton sur le rivage* » (J.-Y. Cousteau, *Capitaine de la Calypso*, 2016).

Cette prise de conscience et ces alertes des scientifiques ont contribué à la création des premières stations d'assainissement des eaux usées dans des villes littorales telles que Marseille en 1987 et Nice en 1988. Aujourd'hui, c'est plus de 90 % des eaux usées qui sont épurées. Certes, certaines substances chimiques toxiques persistent mais elles tendent à s'estomper peu à peu.

Parallèlement à ces actions, il a fallu prendre des mesures de restauration et de régénération de ces habitats marins détruits. La création de nombreuses aires marines protégées ou des accords de coopération pour la protection du milieu marin comme l'accord Ramoge (1976), ont, notamment, permis de mieux analyser l'impact des activités

Lacanau. Image extraite du film *Entre mer et terre*. Réalisation : Hervé Colombani et Jean-Jacques Guérard. © CNRS Images et BRGM.





Le littoral méditerranéen, la Croix-Valmer (Var).

humaines sur les écosystèmes. C'est ainsi que cette gestion intégrée des zones côtières a permis de mettre en évidence que 80 % des déchets marins sont d'origine terrestre.

Aujourd'hui, grâce à la prolifération des zones marines protégées, nous pouvons de nouveau observer le merveilleux ballet des castagnoles sur les tombants de Méditerranée et parfois, au détour d'une anfractuosité, croiser une mur ne en pleine eau ou venir saluer le poulpe joueur sous le doux soleil du mois de juillet. Les bancs de pélagiques resurgissent, les m roux reviennent visiter les herbiers de posidonies. Quelle joie ! Quel  merveillement !

C'est un luxe que nous retrouvons peu à peu sur nos côtes françaises mais les désordres infligés à la mer persistent dès lors que l'on se tourne vers les rivages de l'Algérie ou de la Tunisie comme le soulignent les articles de Samia Benabbas et de Sond s Zaier. Le tourisme de masse effréné, la concentration des activités industrielles contribuent à urbaniser les côtes à outrance sans considérer les aléas de l'érosion ou la fragilité des écosystèmes. Certes, le tourisme est au cœur du développement économique d'un pays comme la Tunisie et participe au rééquilibrage des territoires littoraux français par la *circulation invisible des richesses* (Davezies, 2008) mais, à lui-même, il ne se suffit pas. Puissant moteur de développement pour des espaces en marge des dynamiques métropolitaines, amortisseur des chocs conjoncturels d'une économie mondialisée, se pose toutefois la question de la durabilité d'un tel modèle reposant sur la captation des revenus provenant de

l'extérieur (touristes, retraités, navetteurs). Il ne peut y avoir d'économie résidentielle sans économie productive, puisque l'économie résidentielle d'un territoire repose sur les richesses extérieures que capte ce territoire : 100 milliards d'euros de revenus résidentiels circuleraient chaque année des territoires productifs émetteurs vers les territoires résidentiels récepteurs (Talandier, 2018). En outre, les risques environnementaux et climatiques ont tendance à renchérir les c  ts de transport et, par conséquent, à réduire la mobilité des ménages actifs et des retraités.

Par ailleurs, l'attractivité du littoral participe à l'augmentation des prix fonciers et immobiliers, avec un marché immobilier qui présente de fortes spécificités détaillées par Frédéric Gaschet dans son entretien à *CaMBo*. Le littoral, « *plus qu'une simple ligne, une bande de largeur variable où la mer et la terre exercent simultanément leur influence* » est devenu un espace convoité, artificialisé. En France, il représente 4 % du territoire mais concentre 10 % de la population avec une densité 2, 5 fois supérieure à la moyenne nationale et une pression de construction de logements trois fois plus élevée. 14,6 % de la surface des communes littorales sont artificialisées, contre 5,5 % de l'ensemble des communes métropolitaines. Par conséquent, les nouveaux espaces ouverts à l'urbanisation sur le littoral sont, aujourd'hui, devenus plus rares et plus chers. Ils se gentrifient : les catégories sociales les plus aisées investissent le littoral reléguant ainsi les populations locales les moins favorisées vers des territoires plus abordables dans l'arrière-pays. D'après une étude réalisée par la FNAIM, en 2023, les prix immobiliers

1 | milieumarinefrance.fr

dans les stations balnéaires en France ont augmenté de 24,2 % entre 2020 et 2022 pour atteindre 5 307 € le m² en Nouvelle-Aquitaine. Ce niveau de prix n'est pas sans effet sur les déterminants de choix de localisation résidentielle des ménages locaux, tout particulièrement, sur le littoral girondin où les habitants sont pris en étau entre, d'une part, la métropole bordelaise dont le renchérissement des prix immobiliers a tendance à s'étendre vers l'ouest et, d'autre part, le bassin d'Arcachon et Lacanau qui connaissent ce même phénomène de ruissellement de leurs prix immobiliers vers l'est. Cela rejoint l'idée de Bordeaux-plage, développée par André Suchet dans ce dossier qui nous montre comment les plages et les spots de surf du littoral deviennent comme une extension de la ville. Se pose alors le problème de relier la ville à la nature par les mobilités. Le Gip Littoral nous explique les actions et les coopérations mises en œuvre récemment pour faciliter l'accès des métropolitains aux plages girondines et en atténuer l'impact environnemental.

Cet inexorable accroissement des prix de l'immobilier ne semble pas pour autant être perturbé par le risque d'érosion du trait de côte ni même par les menaces de submersion marine. Or, ce phénomène est inéluctable. S'acharner à le contenir ou lutter contre cet élément par la construction frénétique d'ouvrages de défense est vain. Solange Pupier, Florence Lérique et Vincent Dubroca nous éclairent sur les différents dispositifs d'accompagnement des communes existants afin de les aider dans la formulation de leurs politiques d'aménagement et d'adaptation aux phénomènes d'érosion et de submersion. Celles-ci pourraient, également, s'inspirer des missions interministérielles d'aménagement créées dans les années 1960, présentées par Myriam Casamayor, afin d'endiguer la spéculation foncière et le développement désordonné de l'urbanisation des côtes aquitaines et méditerranéennes par la création de Secteurs d'Équilibres Naturels entre les Unités Principales d'Aménagement. Toutefois, se contenter de penser l'aménagement et l'urbanisme dans le périmètre d'une bande littorale bien délimitée ne suffit plus. Jean-Didier Urbain nous explique, en effet, que les pressions littorales génèrent un processus qui s'étend vers l'arrière-pays. La recherche de la « proximité » du littoral pour des ménages en quête de calme et d'apaisement a tendance à accroître l'artificialisation des sols dans des territoires de plus en plus éloignés du rivage, la pandémie ayant eu pour conséquence d'exacerber ces tendances déjà à l'œuvre. Des territoires peu denses doivent donc,

désormais, faire face à ce phénomène de pression démographique qu'ils n'avaient pas anticipé et adapter leur projet d'aménagement en conséquence sans pour autant bénéficier d'une ingénierie territoriale à la hauteur des enjeux.

Ce dossier n'englobe pas toute la complexité du phénomène de littoralisation, il s'attache à donner à voir comment « *ces processus de concentration des populations et des activités humaines le long ou à proximité des littoraux*¹ » sont appréhendés à différentes échelles spatiales et temporelles sur les rivages de la côte Aquitaine en proposant un regard réflexif sur la Méditerranée orientale. D'un littoral à l'autre, même si les configurations ne sont pas les mêmes, les problématiques sont similaires, il s'agit de contenir une pression anthropique de plus en plus accrue tout en protégeant le littoral.

D'espaces de respiration à espaces de décompression... il n'y a qu'un palier !... Le respecter permet d'éviter les troubles et de mieux s'adapter aux changements. —

1 | Définition de la notion de littoralisation, *Géoconfluences*, mars 2021.

Le littoral aquitain, en Gironde.



Des rivages et des hommes

Entretien avec Jean-Didier Urbain

FRANÇOISE LE LAY

Jean-Didier Urbain est docteur en anthropologie sociale et culturelle et docteur ès lettres et sciences humaines, spécialiste du tourisme et du voyage. « Expert des vacances », il est l'auteur de nombreux ouvrages sur le sujet notamment : *L'idiote du voyage* (2002) ; *Le voyage était presque parfait* (2008) mais aussi plus spécifiquement sur la villégiature balnéaire avec *Sur la plage* (1994) et *Au soleil - naissance de la Méditerranée estivale* (2014).



La relation entre la ville et le littoral est complexe ; peut-on dire qu'elle lui a d'abord tourné le dos ?

Il y a, depuis la nuit des temps, des villes qui ont été délibérément construites en retrait du littoral : Athènes et le Pirée, Rome et Ostie. Fernand Braudel, dans *Identité de la France*, indique à quel point la géopolitique française s'est toujours construite en marge du rivage, contrairement à d'autres pays comme l'Angleterre, la Hollande ou les Pays-Bas. C'est tardivement, à partir de Richelieu, qu'on se tourne vers la mer : le port de la Rochelle, par exemple, est construit pour des raisons guerrières. Et même nos grands ports, à part ceux qui sont hérités du monde romain comme Marseille ou Nice, sont en retrait du littoral ; ce sont davantage des ports fluviaux que des ports du littoral. Bordeaux en est un exemple mais aussi Nantes, Rouen... Et quand vous regardez l'arc du Languedoc-Roussillon, toutes les grandes villes sont construites en retrait, de Perpignan à Montpellier, en passant par Béziers et Narbonne. Il faut dire que le littoral est un lieu plutôt dangereux, malsain ; l'urbanisation du littoral présuppose d'abord l'assainissement du rivage. Cela a été le cas pour le Languedoc mais aussi pour la Baule, station balnéaire sortie de nulle part après l'assainissement

préalable du lieu. Il y a donc ce rapport de méfiance qu'on oublie un peu, en croyant qu'on s'est toujours installé spontanément en bord de mer. Un exemple littéraire est extrêmement intéressant : c'est la description que fait Flaubert, lors d'un voyage en Bretagne avec Maxime Du Camp dans les années 1840-1850. Il présente un monde aux confins du monde, avec une humanité misérable tant d'un point de vue économique que sanitaire, un monde très peu civilisé. Ainsi, dans bien des régions de France, le rivage attend encore sa colonisation au début du XIX^e siècle.

Le littoral si attractif aujourd'hui n'a donc pas toujours été un lieu désirable ?

Exactement. C'est comme le bain de mer : on croit qu'on s'est spontanément jeté dans les flots, ce n'est pas vrai du tout. C'est par le biais de la médicalisation qu'on s'est habitué à aller vers le littoral. Il fallait une bonne raison, une raison de santé – on prête à l'eau de mer toutes les vertus – pour que finalement on accepte de s'approcher du rivage. Dans la Méditerranée estivale, quand on pense à la Corse, on pense à Calvi, Bonifacio, Porticcio... à toutes les plages très agréables. Mais les destinations touristiques de la Corse qui apparaissent au XIX^e siècle sont d'abord des destinations de tourisme à l'intérieur des terres. Et d'ailleurs les pêcheurs corses apparaissent très tardivement. Même dans les pays de grands navigateurs comme le Portugal ou l'Italie, on a appris à nager très tard.

Comment est née l'urbanisation du littoral ?

La forme primitive d'urbanisation du littoral, ce sont les ports. Ils se sont développés avec le marché international, le commerce avec des colonies et aussi avec l'essor de la pêche industrielle. La pêche, qui était une activité très disséminée sur le littoral avec des petits pêcheurs, des petits ports, des petits villages de bord de mer, n'a pas provoqué une urbanisation.



C'est quand ces petits pêcheurs sont devenus des ouvriers de la mer et sont allés dans les grandes villes travailler comme pêcheurs industriels sur des gros bateaux que l'urbanisation du littoral s'est faite. Donc, c'est le développement de la pêche hauturière et la fin de la pêche de cabotage qui a scellé le développement urbain du littoral dans bien des cas. De Boulogne-sur-Mer jusqu'à Marseille en passant par Dunkerque, La Rochelle ou Biarritz.

De quelle façon le littoral est-il passé d'un lieu de villégiature à un lieu où l'on habite ? Que viennent y chercher les personnes qui s'y installent de façon durable ?

Ce processus s'amorce, d'abord discrètement, au début des années 1960 avec une lente mais sûre migration massive des Français vers le Sud. Ce sont des gens qui ne partent plus seulement en vacances mais qui partent s'installer « pour de bon » sur le bord de mer ; et cela se développe de façon endémique. Parmi les villes qui ont le plus gros gain démographique, on cite régulièrement Montpellier qui ne cesse de grandir parce qu'elle est universitaire, parce qu'elle devient une métropole.

La côte atlantique a été touchée plus tard, par des flux horizontaux venant plutôt de l'Allemagne, de l'Est de la France. La Bretagne a largement misé, depuis un peu plus d'une vingtaine d'années, sur le développement immobilier et résidentiel de la région. Ce qui, d'ailleurs, n'est pas sans problème pour les populations locales antérieures à ce flux.

La raison climatique est importante pour expliquer ce processus. Mais il y a aussi, je pense, la recherche d'une qualité de vie liée à plus d'espace. Il faut être prudent sur ce qu'on entend par urbanisation. Le Conservatoire du littoral a effectué un gros travail pour essayer de limiter le mitage du littoral c'est-à-dire le développement de l'habitat individuel, mais c'est quand même la tendance lourde. Ceux qui migrent des grandes villes vers le littoral recherchent l'habitat individuel. Et cette logique d'urbanisation pavillonnaire représente un gros problème parce qu'elle engendre plus d'artificialisation du sol que l'habitat collectif.

Habiter le littoral, ce n'est pas forcément avoir une maison les pieds dans l'eau, c'est aussi habiter dans l'arrière-pays de Montpellier, de Perpignan, de Nîmes, de la Provence... Je pense que c'est ça aussi qu'on va chercher : un endroit où il y a de la place, où on peut avoir sa maison à soi. C'est un phénomène important anthropologiquement parlant : nous sommes une société de plus en plus tribale qui recherche des lieux de sécurité et de tranquillité centrés sur la famille, des territoires limités dont on est complètement maître face à des territoires urbains

dans lesquels on se perd. Et un habitat à l'image de ce désir. Plus la ville est grosse, plus elle émet des gens qui ont des résidences secondaires et celles-ci sont à 80 % des habitats individuels.

Mais il est intéressant de constater que, dans le cadre de l'urbanisation très planifiée de l'arc languedocien, ce n'est pas l'habitat individuel qui a mité le littoral. La Grande-Motte est un lieu intéressant, assez vivable, très apprécié. Quand vous regardez la structure des habitats, ce sont des maisons-terrasses, des superpositions de villas beaucoup plus que de l'habitat collectif au sens haussmannien du terme.

Depuis la pandémie, les façades littorales ont confirmé leur attractivité. Les Français ont-ils fui vers le littoral pour se mettre à l'abri du monde ?

Le littoral s'est épanoui historiquement à l'aune de sa médicalisation et cette idée de qualité sanitaire est maintenant bien ancrée dans les mentalités. La mer a une valeur fantasmagorique de ce point de vue-là extrêmement forte et, plus largement, la proximité du rivage. On sort là de la définition restreinte du littoral, ces 4 % du territoire qui s'étirent jusqu'à 1 km dans les terres ; on s'installe plus loin. Mais on est près de la mer et on y est en très peu de temps. Dans les loisirs également, la plupart des villes se tournent vers leur littoral.

Et puis, la pandémie a été aussi vécue comme une séquestration. Les gens ont recherché de l'espace. Pour certains, bien sûr, c'est l'espace naturel, le monde rural, la rusticité. Mais pour beaucoup, ce n'est pas ça du tout, c'est aller dans des villes assez



La plage de Grandville par Eugène Isabey en 1863, © Musée de Laval.



petites pour pouvoir accéder à l'habitat individuel, pour avoir de l'espace, prendre sa voiture et être en 10 minutes dans la nature. La pandémie a donc un petit peu redistribué les cartes en termes de flux migratoires parce que finalement la campagne, l'intérieur des terres s'est trouvé une nouvelle vigueur en termes d'accueil comme en témoigne le développement des petites et moyennes villes.

Pouvez-vous nous éclairer sur les notions de bi-résident ou polysédentaire dont on a beaucoup parlé au moment de la pandémie ?

La pandémie a été un énorme catalyseur de choses qui étaient déjà dans l'air. J'ai employé les termes de bi-résidentiel, de bi-résidentialité et de polysédentarité il y a plus de vingt ans dans un groupe de prospective à la Datar parce que se dessinait alors la fin des utopies ruralistes ou pastoralistes. On passait d'un monde où on choisissait entre la ville et ce qui ne l'était pas, à un monde où on choisit de ne pas choisir : on veut les deux. C'est ce qui a donné naissance à la polysédentarité et à ce qu'on a aussi appelé des navetteurs, des gens qui bougent entre deux domiciles, prennent le train, la voiture,

passent quatre jours en ville, quatre jours dans leur résidence alternative. Ce ne sont plus des résidences secondaires d'ailleurs (à part en termes d'imposition fiscale), c'est l'autre maison, une deuxième résidence principale. Le polysédentaire naît de l'abolition de ce clivage entre secondaire et principale. Ce n'est pas de l'ordre du tourisme, de la villégiature, mais bien de l'ordre du nomadisme puisque cet individu quitte un domicile familial pour un autre domicile qui l'est tout autant.

Mais ce rêve de littoral n'est pas à la portée de tous. Ne provoque-t-il pas l'éviction de ceux qui étaient là avant ou de ceux qui travaillent ?

Effectivement. Parce que d'un point de vue immobilier, le littoral coûte plus cher. Et l'arrivée massive des résidents secondaires ou des habitants alternatifs qui font monter les prix pose problème ; c'est le cas du golfe du Morbihan par exemple. Il y a une spéculation foncière qui a pour conséquence que les gens du coin n'ont plus les moyens d'acheter chez eux ; la population locale se sent spoliée de son droit à la résidence. Dans l'espace rural, il n'y a pas cette spéculation, en tout cas pas dans tous les espaces ruraux. Sur la diagonale du vide qui va des Pyrénées centrales jusqu'aux Ardennes, vous trouvez des maisons pas chères. Comme je l'explique dans *Paradis verts*¹, plus de la moitié du parc de résidences secondaires à la campagne est possédée par des retraités aux revenus modestes, des employés et des ouvriers, avec des maisons à la hauteur de leurs moyens. Cette révolution de l'habitat en termes d'alternative, de polysédentarité, concerne plus ou moins toutes les classes avec certes une inégalité des possibilités qui n'est pas seulement économique d'ailleurs, qui est aussi professionnelle. En effet, certaines professions se prêtent au télétravail, d'autres pas.

Sur le littoral, les phénomènes spéculatifs sont évidents. Mais c'est une question de volonté politique. S'il n'y a pas de politique sociale de l'habitat, ça donne ce genre de résultats. On ne pense qu'à l'accueil des primo-arrivants ou des vacanciers, ou des touristes. Par conséquent, on exclut de leur propre territoire les gens qui sont du lieu, les autochtones, et les indigènes qui sont les natifs de la région. Cela peut mener à des conflits, voire prendre des tournures violentes dans certaines régions où il y a des problèmes autour du développement d'Airbnb, de Booking.com, notamment.

Évidemment cela touche les classes économiquement les plus défavorisées, mais ça peut concerner aussi les petits employés, les étudiants avec des prix de locations qui montent à des hauteurs vertigineuses.

1 | *Paradis verts. Désirs de campagne et passions résidentielles*, Payot, 2002.

Et quand ils trouvent, ils sont expulsés au moment de l'été. J'ai vu cela à Royan par exemple, il y a des locations à l'année pour des gens qui s'engagent, quand ils signent leur contrat, à partir en juin, juillet, août, septembre : ces quatre mois sont réservés aux gens qui louent en villégiature.

Le développement du littoral et du tourisme est-il finalement une bonne chose ?

D'un côté, on va mettre en avant qu'il en va du développement du littoral, de l'amélioration économique du littoral, mais derrière, il y a l'humain. Ce sont des phénomènes qui auraient pu attirer notre attention plus tôt. À Argelès-sur-Mer, près de Perpignan, il y avait un millier d'habitants pendant l'hiver et 20 000 l'été. C'est énorme, avec des conséquences sur les habitants, sur les écosystèmes.

Je suis un militant farouche du développement du tourisme. Je pense que la paix sociale passe par la possibilité de chacun de se déplacer. Par le développement des loisirs et du tourisme, les gens se rencontrent, échangent. Il y a un brassage social, il y a de la socialisation accélérée par l'évènementiel, les loisirs ; la plage est un lieu de cohabitation, de partage. C'est l'aspect positif incontestable du phénomène. Simplement, il ne faut pas que ce soit fait n'importe comment. Il faut des actions de régulation. Il y a là donc des intérêts extrêmement opposés. C'est vrai qu'il y a des régions qui ne veulent pas devenir des sanctuaires mais des lieux d'accueil parce que ça fait marcher le commerce local. Le tourisme induit aussi l'installation de ceux qui étaient jadis des touristes en résidents permanents, ce qu'on appelle la phase post-touristique, ça se solde par l'arrivée de nouvelles industries, de nouvelles entreprises. Mais, compte-tenu de l'exiguïté du littoral, cette recherche de proximité de la mer doit s'accompagner d'une réflexion politique sur ce développement autour des habitants natifs qu'on a trop tendance à oublier. Il y a quelques malversations en termes de répartition des nouvelles richesses, de cette prospérité, du droit à l'habitat. Il y a un abandon politique des résidents permanents avec une situation sociale qui se tend de plus en plus.

Et si on voit le bon côté des choses, est-ce qu'on peut dire que ces résidences secondaires, qui aujourd'hui deviennent des résidences alternatives, permettent de mettre de la vie hors saison ?

La polysédentarité de ce point de vue-là permet d'avoir un flux beaucoup plus soutenu des mobilités et des habitants, et de ce fait, un taux d'occupation



Carte postale représentant La-Grande-Motte.

beaucoup plus élevé des habitats. C'est incontestable. Le développement des moyens de communication, par exemple le TGV, a modifié les pratiques sur certains axes. La « tissularisation » du territoire national passe par l'amélioration permanente des moyens de transport et de la fluidité des populations. Mais il y a là un débat parce que justement cette mobilité est polluante, même si elle est ferroviaire ; des gens se déplacent, modifient des milieux et les écosystèmes.

Les Bordelais partent sur la côte le week-end ou télétravailler en semaine. Le littoral devient-il une forme d'extension de la ville, de la métropole ?

C'est quelque chose qui se reproduit partout. Si on prend Montpellier et Palavas, Béziers et Valras-Plage, Narbonne et Gruissan, tous ces lieux sont relativement pensés dans une proximité quasi de périphérie, d'extension de banlieue résidentielle. Cela se reproduit aussi ailleurs. Je pense au Maroc : entre Casablanca et Essaouira, il y a des résidences de bord de mer qui sont devenues des stations balnéaires construites autour de petits villages de pêcheurs et qui maintenant sont considérées comme la banlieue de Casablanca. C'est un phénomène qui se mondialise complètement. _

Le recul du trait de côte

Quand la plage disparaît

(1/3)

SOLANGE PUPIER

Le littoral bouge et la mer avance en direction des terres : c'est ce que l'on appelle l'érosion et le recul du trait de côte. Certains s'interrogent sur le temps qu'il reste et d'autres ne se sentent pas concernés. Pourtant la mer gagne du territoire dans de nombreux littoraux sableux comme en Nouvelle-Aquitaine.

Le risque ici est constitué d'une part de l'aléa submersion marine en tant qu'évènement brutal et bref : l'intrusion violente de l'eau de mer sur les terres au-delà du niveau des pleines mers par grands coefficients. Ce phénomène est lié à une tempête (ou à un cyclone) qui génère de la houle et une surcote marine. C'est un évènement non récurrent, non prévisible.

D'autre part, le risque est aussi l'avancée de la mer sur les terres au fur et à mesure que le stock sableux de la plage et des dunes s'amenuit. Il s'agit d'un phénomène naturel qui a toujours existé mais qui questionne pour les territoires la durabilité de leur forme actuelle.

Dans les deux cas, le phénomène vient de la mer et, pour beaucoup, cela équivaut à dire que le risque est le même. Sur un plan juridique, c'est très différent (et par répercussion, sur la question des indemnités). La submersion marine est non prévisible et

brutale au même titre que l'inondation, les dégâts peuvent alors être pris en charge par « le fonds Barnier¹ ». *A contrario*, l'érosion des stocks sableux, est « prévisible, quantifiable et cartographiable » rappelait Brune Poirson (secrétaire d'État auprès du ministre de la Transition écologique et solidaire) en 2018 au sujet de l'immeuble « Le Signal ». L'érosion des plages et des dunes, et donc le recul du trait de côte, n'est donc pas reconnue comme un risque et ne peut être indemnisée par ces fonds spécifiques² ni par le régime assurantiel privé.

À partir de la fin des années 1960, la multiplication des stations balnéaires et leur développement urbain au plus près du bord de mer répondaient à des besoins ludo-récréatifs³. La proximité de la mer était le point d'ancrage. Le développement des formes de multi-activités voulues par les territoires a multiplié les constructions, attiré les entreprises et les commerces, engendrant des investissements de plus en plus lourds et des enjeux nouveaux à protéger en cas d'avancée de la mer.

Les ouvrages de défense contre la mer se sont donc multipliés et combinés (épis, perrés, etc.), des années 1960 jusqu'à la fin des années 1990. Et pour remédier à la disparition du sable, les méthodes de réensablement ou de reprofilage des plages se sont rajoutées à ces ouvrages pour permettre, un temps, de restaurer des plages et les fonctions balnéaires. Les investissements ont été gigantesques tant pour l'État que pour les collectivités mais les enjeux étaient les mêmes qu'à l'intérieur des terres : poursuivre le

Les perrés sur le bassin d'Arcachon, image extraite du film *Entre mer et terre*. Réalisation : Hervé Colombani et Jean-Jacques Guérard, © CNRS Images et BRGM.



1 | Le fonds Barnier ou fonds de prévention des risques naturels majeurs (FPRNM) a été créé en 1995 (loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement). Alimenté par un prélèvement sur la prime « catastrophes naturelles » des contrats d'assurance habitation et automobile, son utilisation est régie par la loi. Il permet de financer une partie de l'action de l'État dans le cadre des catastrophes naturelles et de subventionner les actions de prévention des risques naturels des particuliers et des collectivités.

2 | En revanche, l'érosion des falaises et les éboulements, par leur caractère imprévisible et brutal, entrent dans le cadre du risque.

3 | J.P. Augustin, « Lacanau-Océan : vers une station touristique de troisième génération », *Sud-Ouest européen*, 2010.

développement des communes et maintenir l'économie locale. La dépendance des communes vis-à-vis de ces ouvrages et leur entretien coûteux n'ont pas pour autant questionné le développement du bâti ni les principes d'aménagement que ce soit par les collectivités ou l'État. Le principe que « l'assise » des territoires ne soit peut-être pas durable sur plusieurs générations a été parfois mis de côté, oublié voire nié.

Aujourd'hui les communes sont piégées et supportent l'héritage de ces politiques d'aménagements locales, régionales et nationales. Elles doivent maintenir leurs activités et leur attractivité pour financer les services tout en envisageant un tout autre projet : la non-pérennité du territoire tel qu'il existe aujourd'hui.

Depuis les années 1990 et l'augmentation potentielle des aléas du changement climatique, les inquiétudes des riverains et des élus locaux à la suite des tempêtes hivernales qui grignotent les plages sont relayées par les médias et les collectivités. Les projets de protection s'avèrent de plus en plus onéreux, la perspective de monter encore plus haut les « murailles face à la mer » ne paraît pas durable mais comment reculer ? La législation n'est pas adaptée pour exproprier, démolir et rebâtir plus loin sur la commune et la question financière pose problème à chaque étape et à tous les niveaux, de l'État aux collectivités, jusqu'aux propriétaires. Le cas de l'immeuble Le Signal (démantelé en 2023) a mis en lumière certains de ces problèmes et l'État s'est attaché à ce que la gestion de ce cas reste exceptionnelle et ne fasse pas jurisprudence.

La loi Climat et Résilience de 2021¹ marque donc un tournant dans les nouveaux outils d'aménagement

1 | F. Lérique, « Le recul du trait de côte : les nouvelles dispositions de la loi Climat », dans ce numéro.



Des épis pour lutter contre l'érosion à Saint-Cyprien. Extrait du film *Entre mer et terre*. Réalisation : Hervé Colombani et Jean-Jacques Guérard. © CNRS Images et BRGM.

des territoires littoraux. Dans son décret d'application en avril 2022², 126 communes sont listées et ont accepté d'accéder à de nouveaux droits (et contraintes) en matière d'urbanisme et de gestion des risques³. Toutes les questions de financement ne sont pas résolues. Pourtant il y aurait déjà 15 000 biens vendus sur l'ensemble du littoral français métropolitain entre 2016 et 2021 qui devraient être submergés ou endommagés d'ici 2050 pour une valeur estimée entre 4,7 et 6,7 milliards d'euros. C'est sans compter tous les biens acquis avant 2016 qui ne sont ni inventoriés ni évalués dans cette étude⁴.

L'indemnisation (ou la non-indemnisation) et le financement de ces indemnisations restent par conséquent des questions très délicates. Mais pour l'heure, on constate que le prix du foncier n'a pas faibli en bord de mer, la demande semble toujours en augmentation et il n'y a pas de mouvement de départ remarqué. —

2 | Décret n° 2022-750 du 29 avril 2022 établissant la liste des communes dont l'action en matière d'urbanisme et la politique d'aménagement doivent être adaptées aux phénomènes hydrosédimentaires entraînant l'érosion du littoral.

3 | En Gironde, il s'agit d'Arcachon, Lacanau, Lège-Cap-Ferret, Soulac-sur-Mer, La Teste-de-Buch, Vendays-Montalivet, Carcans et Le Verdon-sur-Mer.

4 | Cabinet Callendar, 2022.

La pointe du Cap-Ferret.

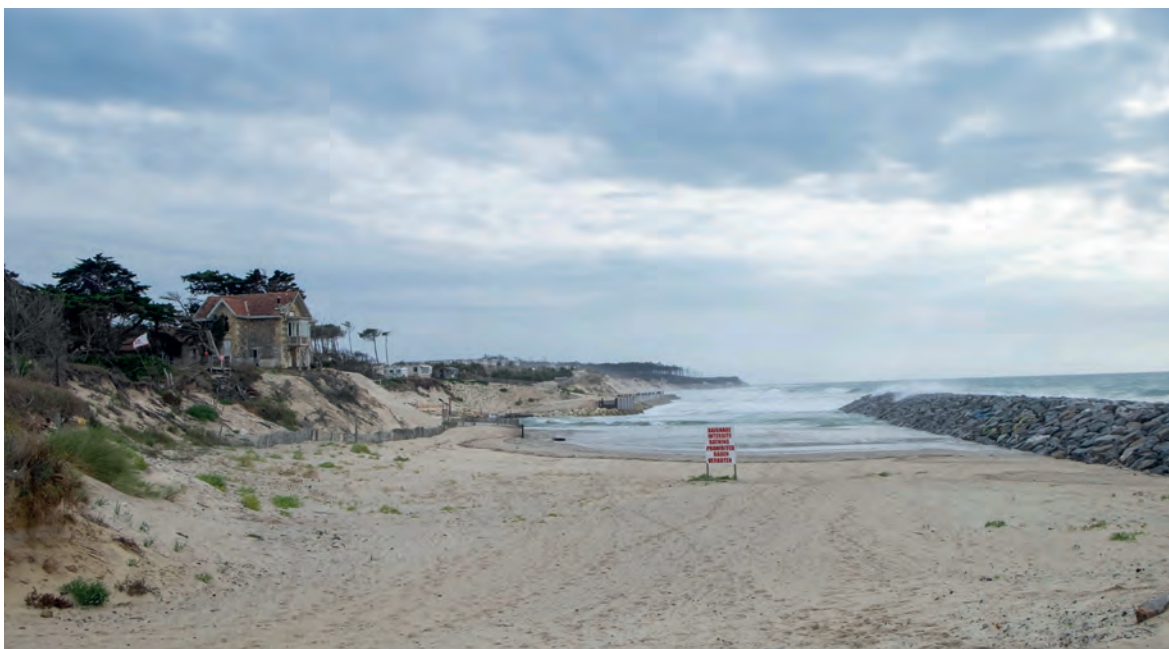


Le recul du trait de côte

La loi Climat du 22 août 2021*

(2/3)

FLORENCE LERIQUE



La plage de l'Amélie à Soulac.

Le 3 février 2023, la démolition de l'immeuble Le Signal à

« **Le vent se lève ! Il faut tenter de vivre !** »

Le cimetière marin, Paul Valéry, 1920

à prendre en compte pour l'aménagement des territoires littoraux à moyen et long terme »².

Soulac-sur-Mer donnait lieu à une large médiatisation. L'événement illustre l'érosion côtière qualifiée de recul du trait de côte qui affecte le littoral français, le trait de côte étant une ligne étroite qui sépare le continent de l'océan¹. Le littoral aquitain est en effet exposé au retrait du trait de côte, « caractérisé par une cinétique lente et prévisible qui, sauf exception ne met pas en jeu des vies humaines, mais qui conduit à terme à la disparition définitive du terrain. En ce sens, le trait de côte constitue un paramètre

En 2012, le gouvernement a adopté la Stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte (SNGITC) qui tend à ce que les acteurs du littoral assument une gestion plus durable et résiliente de ces territoires face aux effets du changement climatique. À partir de 2017, l'État prône un changement de paradigme : « Vivre avec la mer plutôt que contre elle ». Les dispositions de la loi Climat et Résilience visent quant à elles à protéger les populations tout en autorisant le développement du territoire. La loi propose des outils techniques juridiques et financiers pour mettre en place une stratégie d'adaptation.

Les principaux apports de la loi Climat peuvent être résumés en quelques lignes même si pas moins de

* | Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets. Ordonnance n° 2022-489 du 6 avril 2022 relative à l'aménagement durable des territoires littoraux exposés au recul du trait de côte. Décret n° 2022-750 du 29 avril 2022 établissant la liste des communes dont l'action en matière d'urbanisme et la politique d'aménagement doivent être adaptées aux phénomènes hydrosédimentaires entraînant l'érosion du littoral.

1 | E. Chaumillon, M. Duméry, G. Bouzard, *La mer contre-attaque !*, Plume de Carotte, 2021.

2 | In ONERC, https://www.statistiques.developpementdurable.gouv.fr/sites/default/files/2020-03/onerc_rapport_2018_evenements_meteorologiques_extremes.pdf

douze articles sont consacrés au recul du trait de côte dans le texte. Ainsi, le législateur a-t-il entendu créer un Conseil national de la mer et des littoraux présidé par le Premier ministre ou le ministre chargé de la mer en son absence.

La loi prévoit surtout d'identifier, dans une liste fixée par décret¹, les 126 communes dont l'action en matière d'urbanisme et la politique d'aménagement doivent être adaptées aux phénomènes hydrosédimentaires entraînant l'érosion du littoral. L'identification implique pour les communes désignées, un régime en matière d'urbanisme spécifique, ce qui concerne aussi bien la planification que l'attribution de prérogatives.

La première des adaptations prévues concerne celle des documents d'urbanisme, SCoT (Schémas de cohérence territoriale), PLU (Plans locaux d'urbanisme) et cartes communales qui feront l'objet d'une prise en compte du recul du trait de côte dans les communes désignées dans le décret de 2022.

La loi Climat institue, par ailleurs, un nouveau droit de préemption pour l'adaptation des territoires au recul du trait de côte dans les communes identifiées par ce même décret. Les acquisitions de terrains réalisées par le recours à la préemption sont destinées à prévenir les conséquences du recul du trait de côte sur les biens situés dans les zones délimitées. Les communes du littoral aquitain qui subissent le retrait du trait de côte ont commencé à s'adapter à l'instar de Lacanau qui est partie prenante d'un projet partenarial d'aménagement (PPA). Cibléd sur le front de mer et lié aux aménagements de la fin des années 1980 de la Mission Interministérielle d'Aménagement de la Côte Aquitaine (MIACA), le contrat de PPA donnera à la ville et à la communauté de communes des moyens nouveaux pour un aménagement durable de son littoral et des leviers pour approfondir l'étude de faisabilité de la relocalisation. Les parties au contrat sont l'État, la commune, la communauté de communes, l'Établissement public foncier de Nouvelle-Aquitaine et le Groupement d'intérêt public (GIP) Littoral. En somme, la loi Climat complète l'étendue des remèdes disponibles pour prendre en compte l'érosion littorale et le retrait du trait de côte. —

1 | Décret n° 2022-750 du 29 avril 2022 établissant la liste des communes dont l'action en matière d'urbanisme et la politique d'aménagement doivent être adaptées aux phénomènes hydrosédimentaires entraînant l'érosion du littoral.



Communes de Nouvelle-Aquitaine dont l'action en matière d'urbanisme et la politique d'aménagement doivent être adaptées aux phénomènes hydrosédimentaires entraînant l'érosion du littoral [décret n° 2022-750 du 29 avril 2022].



Le recul du trait de côte

Vivre avec la montée des eaux : des utopies balnéaires à inventer

(3/3)

VINCENT DUBROCA

Le recul du trait de côte est un processus irréversible que les ingénieries humaines ne sont pas en mesure de maîtriser durablement. Le grignotage des territoires littoraux par la montée des eaux menace des ensembles urbains parfois densément peuplés. Cette contraction des surfaces des terres habitables vient enrayer un mouvement globalisé d'urbanisation littorale ayant couru sur le dernier siècle et demi.

Malgré l'aggravation du phénomène de recul, l'attractivité des régions côtières demeure. La concentration croissante de populations sur les littoraux met en évidence un « désir de rivage¹ » qui ne se dément pas. Cette littoralisation² des installations humaines engendre une tension démographique, foncière et immobilière élevée qui a deux effets : rendre vulnérables de nombreuses populations aux risques naturels marins et complexifier les conditions de l'intervention publique.

Pour protéger les enjeux urbains exposés aux aléas d'origine marine, digues, remblais, perrés et épis ont été aménagés le long de nos littoraux. Avec le réchauffement climatique, l'amplification du recul fait de ces ouvrages lourds et seuls des dispositifs insuffisants. La durabilité du phénomène rend inévitable la planification du repli des installations humaines et le déplacement des enjeux et biens menacés par la montée des eaux.

Se préparer au repli demande de changer de logiciel. La lutte active contre l'érosion avait pour objectif de permettre le statu-quo, de préserver les emplacements menacés par l'aménagement d'ouvrages faisant office de rempart à la montée des eaux. Renoncer aux emplacements vulnérables exige d'imaginer les nouvelles conditions d'habitabilité des territoires littoraux. Pour vivre durablement avec le recul du trait de côte, des utopies urbaines, touristiques et balnéaires sont à réinventer.

Des modèles d'aménagement inadaptés à la spécificité du défi

Les enjeux menacés sont situés dans l'intervalle entre le trait de côte actuel et le trait de côte projeté (à un terme donné). Dans cet intervalle, les surfaces émergées sont en sursis : par conséquent, avoir pu identifier les secteurs urbains vulnérables facilite la planification de l'action publique.

À ce jour, l'appropriation publique des biens ou des ensembles de biens immobiliers vulnérables n'est possible que dans les cas de péril imminent, lorsque le recul menace de ruine les bâtiments. C'est l'exemple récent de la résidence Le Signal à Soulac-sur-Mer. En dehors de ces situations d'urgence, l'efficacité de politiques coordonnées d'acquisitions foncières préventives est conditionnée à la mise en place d'outils opérationnels et fiscaux adaptés, ou à l'application d'une importante décote sur la valeur des biens vulnérables.

Ces obstacles questionnent les leviers de mise en œuvre de l'action publique et les limites d'une approche technicienne du repli. Plus qu'un dispositif technique, le repli est un dispositif social et politique. La vulnérabilité des habitants ne devrait-elle pas l'emporter sur la vulnérabilité des biens ? Les résidences secondaires doivent-elles bénéficier des mêmes mesures de préservation que les résidences principales ? Comment se préparer à la disparition d'une partie du patrimoine balnéaire du XX^e siècle ? Les enjeux menacés sont d'ordre matériel et immatériel. Ils sont également d'ordre social, économique, culturel, paysager, environnemental, etc.

Malgré les évolutions récentes introduites par la loi Climat et Résilience, le niveau d'investissement public que demanderaient des acquisitions préventives serait prohibitif au regard des valeurs vénales élevées des biens de premiers rangs. La mise en œuvre du repli doit par conséquent se planifier sur le temps long et au regard d'une grande diversité de considérations.

1 | E. Cazaux, « Immobilier sur le littoral : malgré les risques, "les gens viennent chercher la mer" », *Sud Ouest*, 28/03/2023.

2 | Processus de concentration des populations et des activités humaines le long ou à proximité des littoraux.

Vivre avec le recul : organiser la transition permanente

Le repli est un dispositif d'occupation temporaire et de libération de territoires littoraux vulnérables dont la durée de vie est limitée. Dans cette perspective, les opérations de déconstruction, qu'elles soient planifiées ou motivées par l'imminence du péril, ne constituent qu'une partie du dispositif de repli. La vie de ces territoires d'intervalles peut se décomposer en trois phases.

■ Une phase préliminaire de projection du recul du trait de côte (celle que l'on vit actuellement), qui consiste au repérage des biens menacés, à la planification des acquisitions et à l'évaluation des impacts. Pour préfigurer la transformation des secteurs urbanisés, il va être nécessaire de préparer les populations concernées par le recul du trait de côte aux implications du phénomène sur les territoires qu'elles habitent. Des temps de médiation et d'information, des installations de sensibilisation matérialisant les effets de la montée des eaux, peuvent ainsi contribuer à faire entrer la perspective du repli dans le quotidien des habitants.

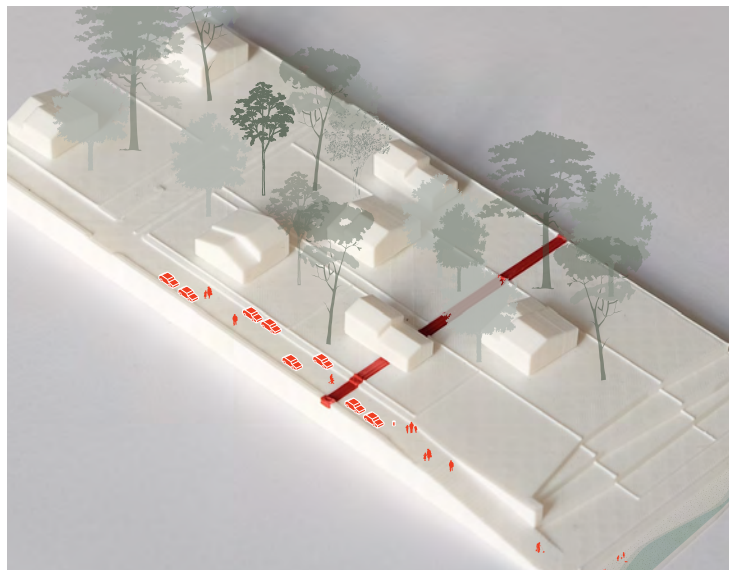
■ La seconde phase de mise en œuvre du repli articule le processus d'appropriation publique des fonciers menacés avec le maintien des installations humaines le long du littoral. La désaffectation des biens et équipements acquis risque d'aboutir à une vacance importante. L'occupation temporaire permet de penser la continuité des occupations et des usages le temps du repli et de donner une seconde vie aux fonciers libérés. Différents résultats peuvent ainsi être imaginés :

- Le maintien des habitants au sein de leur logement, sur une durée déterminée, par l'acquisition de la nue-propriété des résidences principales.
- Le changement de vocation de certains biens acquis préventivement ou d'équipements, et la possibilité de maintenir une occupation par des baux précaires. Dans ce sens, on peut imaginer des occupations saisonnières ou à durée limitée pour faciliter la mise en œuvre de politiques ou projets spécifiques (offre d'hébergement temporaire, saisonnière ou d'urgence, de service public, de loisirs, etc.). La possibilité d'offrir une seconde vie peut également être une entrée pour penser le devenir des sites patrimoniaux remarquables menacés.
- Enfin, l'exploitation de terrains préalablement libérés et le développement de nouveaux usages. Des activités touristiques pourraient ponctuellement se recomposer grâce à des aménagements légers réversibles : campings, guinguettes, marchés, abris, etc.

■ La troisième phase concerne quant à elle la libération des terrains et des secteurs vulnérables.

Représentation d'une situation de recul du trait de côte sur le front de mer du Pyla-sur-Mer.

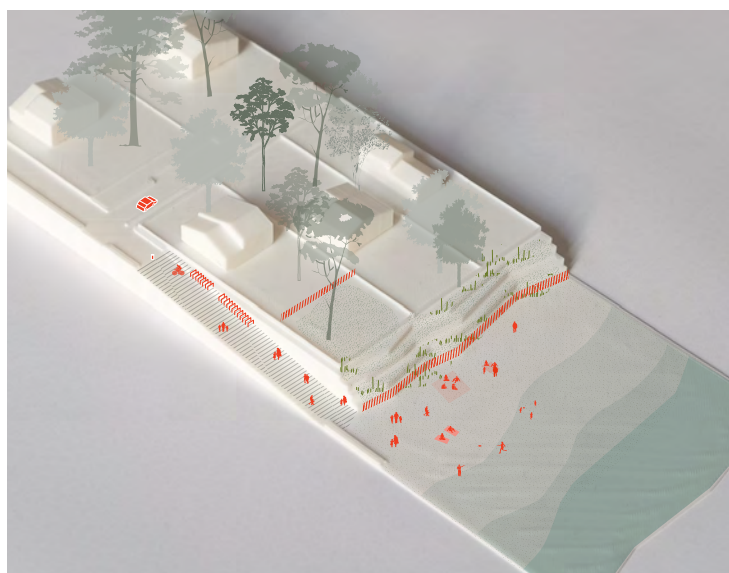
© Vincent Dubroca.



Phase préliminaire de projection du recul du trait de côte.



Phase de mise en œuvre du repli.



Phase de libération des terrains et des secteurs vulnérables.

Exemple de réaffectation possible avec occupation temporaire
d'une villa de premier rang dans le cadre d'acquisitions préventives.
© Vincent Dubroca.



Faire autrement sur place plutôt que refaire la même chose ailleurs

La libération des terrains pourra se réaliser de trois façons : la déconstruction du patrimoine bâti, l'effacement des ouvrages de protection et des aménagements extérieurs, et la renaturation des cordons littoraux (recomposition des plages et des biotopes littoraux).

À l'issue de la libération des terrains, la recomposition des enjeux et des biens n'ira pas de soi. Le transfert des enjeux urbains, à l'écart des aléas, ne sera opportun que sous certaines conditions. L'objectif du repli est d'imaginer de nouveaux modèles d'aménagement du littoral au regard de leur nécessaire adaptation aux effets du réchauffement climatique. Cela sera rendu possible par le respect des impératifs de sobriété foncière, par la limitation de l'artificialisation, et la nécessaire préservation des écosystèmes littoraux et rétrolittoraux, entre autres.

Ainsi, le repli doit montrer la capacité des ingénieries humaines à assurer une gestion dynamique du recul du trait de côte, à intégrer les cycles et temps du repli, pour préparer les seconds rangs d'aujourd'hui à devenir les fronts de mer de demain. —

L'artificialisation du littoral méditerranéen

À travers le cas d'Alger

SAMIA BENABBAS

Le littoral algérien s'étend sur un linéaire de 1 640 kilomètres et abrite environ 160 agglomérations urbaines dont trois des quatre grandes métropoles prônées par le Schéma National d'Aménagement du Territoire. Il constitue le noyau central de l'économie et des affaires. C'est aussi un écosystème fragile et constamment menacé de dégradation en raison de la concentration de la population, des activités et des infrastructures.

Le littoral algérien, un écosystème fragilisé par concentrations excessives

En termes d'occupation spatiale, le littoral abrite les 2/3 de la population algérienne alors qu'il ne représente que 4 % de l'ensemble du territoire¹. Un milieu naturel favorable (agriculture, forêt, prairie, littoraux sableux), l'attrait touristique naturel et la concentration des activités industrielles dans le nord du pays (plus de 5 000 unités industrielles y sont implantées, soit 51 % du parc national) ont conduit à une urbanisation excessive et à une occupation dense.

L'urbanisation et le développement de ces activités économiques se sont accélérés ces dernières décennies avec le lancement de nouveaux programmes de développement sectoriel : Zones d'Expansion Touristique (ZET), ports de pêche et de commerce, fermes aquacoles, Zones Industrielles (ZI), usines de dessalement d'eau de mer et grands programmes de logements. Le trafic maritime et les activités portuaires sont intenses. L'ensemble de ces activités a eu des impacts négatifs sur le milieu naturel qui se manifestent par une dynamique littorale perturbée, une biodiversité en phase de régression et un paysage de plus en plus artificialisé.

Les rejets liquides ou solides qui émanent des activités urbaines et industrielles génèrent de grandes quantités de polluants chimiques et organiques

déversées en mer, sans aucun traitement ou épuration. Les cours d'eaux venant des régions internes du pays véhiculent pour leur part des charges polluantes d'origine agricole et les déversent dans la mer. Le littoral est également le réceptacle de rejets des navires pétroliers qui accostent dans les ports algériens ou de ceux qui passent le long des côtes. Les opérations de déballastage affectent ainsi les réserves halieutiques de nombreuses zones côtières connues pour accueillir pontes et habitats naturels marins.

Sur le plan physique, la région connaît une diversité d'aléas naturels. L'érosion côtière renforce la fragilisation du littoral algérois. Outre l'érosion provoquée par la hausse relative du niveau de la mer (environ 0,20 m en 100 ans), les ensembles dunaires (dunes bordières) sont menacés, les plages dégraissées et les zones humides adjacentes voient leur rôle modifié. À cause de l'érosion, l'eau de mer salinise par ailleurs sols et nappes phréatiques déjà appauvris dans les villes côtières de plus en plus sensibles aux modifications climatiques et aux déficits en alimentation en eau potable.

La zone est par ailleurs caractérisée par une activité sismique élevée, un risque de tsunami latent et des pluies torrentielles qui provoquent des catastrophes, notamment dans les zones à urbanisation informelle sur les bassins versants : inondations à Bab El Oued-Alger en 2001 provoquant 783 victimes, séisme de Boumerdès (30 km à l'ouest) en 2003, etc. De nombreuses structures de protection ont alors été construites sous forme de murs de soutènement, de brise-lames, de digues, etc.

En raison de la présence de ces aléas, combinés à d'autres facteurs anthropiques, comme l'étalement urbain, la pollution, la perte de biodiversité et de valeurs économiques, cette zone côtière est devenue une des

1 | Rapport d'évaluation du SNAT 2030, MICLAT, décembre 2022.

plus vulnérables dans le pays¹. Face à cette situation, les politiques publiques peinent à apporter des solutions. Malgré la mise en place de tout un arsenal juridique avec des institutions dédiées à la préservation de ce territoire sensible, il demeure toujours menacé.

Pourtant la cohabitation des usages constitue un défi majeur pour le devenir de ces territoires, doublé d'un enjeu de développement durable qui implique une préservation des espaces et des richesses naturels. Pour ce faire, l'identification des principales zones de conflit d'usages ainsi que l'harmonisation des différentes activités et leur complémentarité sont nécessaires.

Des outils d'observation pour protéger le littoral

Le littoral est un milieu qui évolue. Les aménagements ont pour conséquence de vouloir le fixer dans un linéaire irréversible, alors que les changements naturels tendent à le faire bouger sans cesse. La mise en œuvre d'une telle politique doit avant tout

s'appuyer sur des outils d'observation et d'évaluation du milieu².

Des chercheurs du Centre des Techniques Spatiales algérien ont accompli un travail d'observations quantitatives et morphologiques sur les formes d'urbanisation de la baie d'Alger. Grâce à des méthodes de télédétection et de modélisation et à partir des cartes d'occupation du sol, ils ont établi une synthèse de la trajectoire de l'expansion urbaine entre 1985 et 2015, permettant ainsi d'identifier les zones de transgression de la législation et des outils en matière d'urbanisme, ainsi que les éventuels conflits de gouvernance.

L'apport des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) pourrait aider à fédérer les actions pour une meilleure compréhension du système littoral. L'objectif serait de préconiser des modèles de gestion intégrée des zones côtières et de prévention des risques majeurs appropriés et contextualisés pour un développement plus durable de cette partie du territoire. —

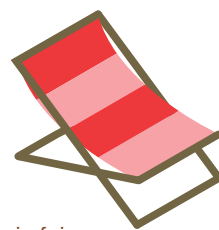
1 | Programme des Nations-Unies pour l'environnement/plan d'actions pour la Méditerranée, 2009. Étude sur la vulnérabilité et l'adaptation de la wilaya d'Alger au changement climatique et aux risques naturels, Egis Eau, IAU-Idf, BRGM, 2013.

2 | La loi de protection et de valorisation du littoral en Algérie : un cadre juridique ambitieux toujours en attente. Le cas du pôle industriel d'Arzew (Oran - Algérie) Malika Kacemi (université des Sciences et de la Technologie d'Oran).

Le littoral de la ville d'Alger en 2013. © Lazhar Neftien.



Les jeux de l'été

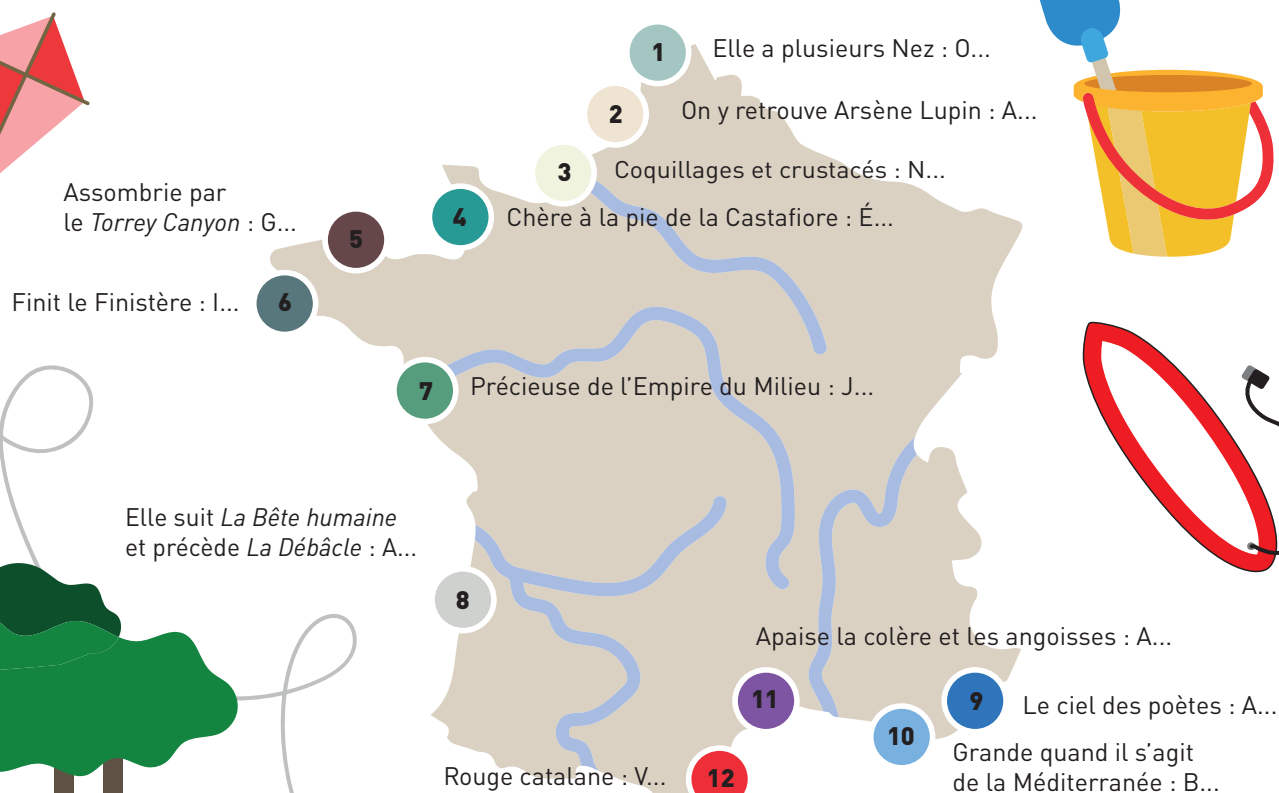


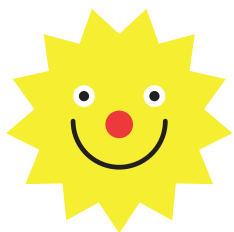
Barrez les lettres se trouvant trois fois
et plus sur les châteaux de sable.
Il restera les treize lettres du mot dont la
définition est :

**déplacement de certaines populations
vers des régions plus ensoleillées**

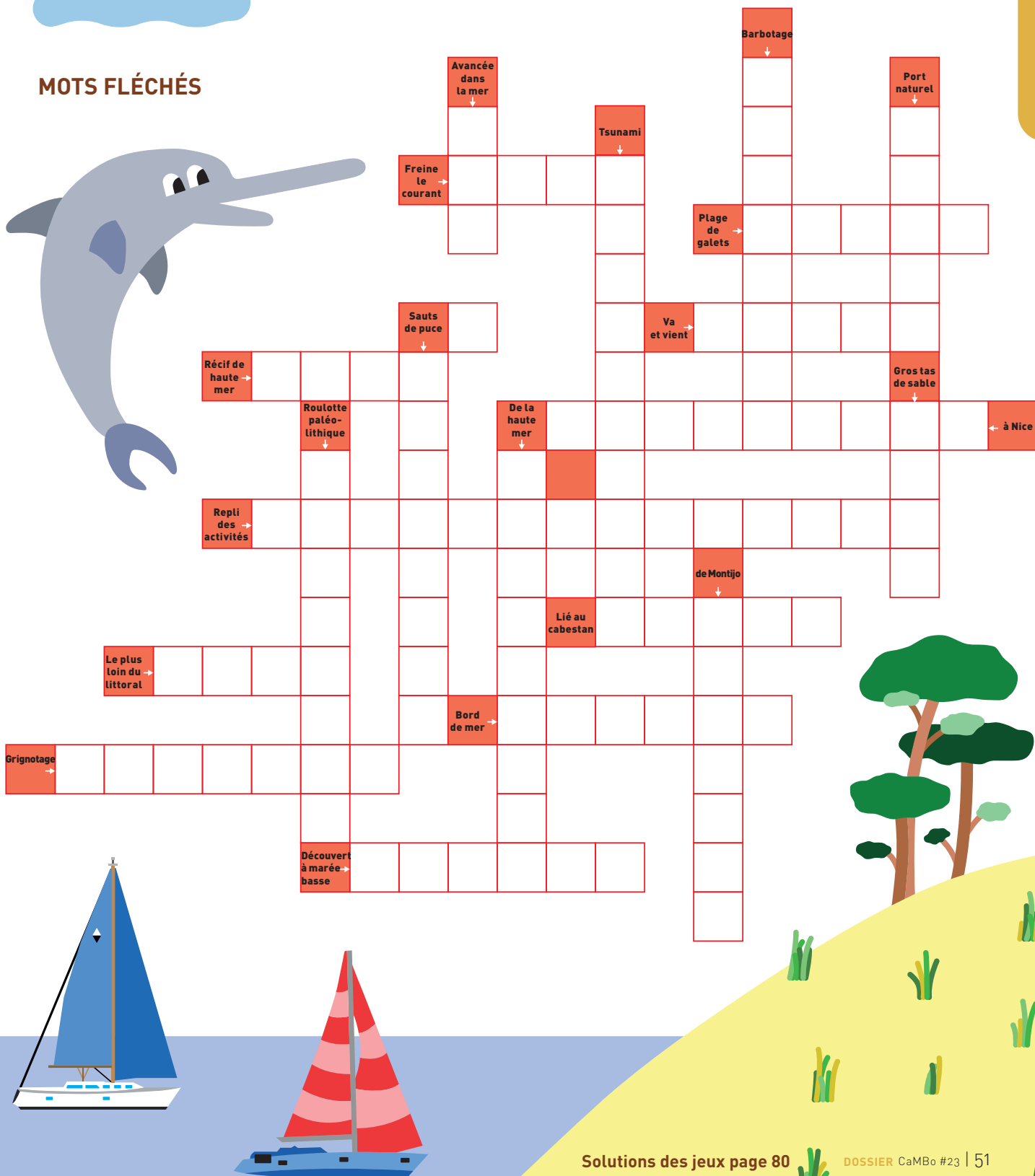
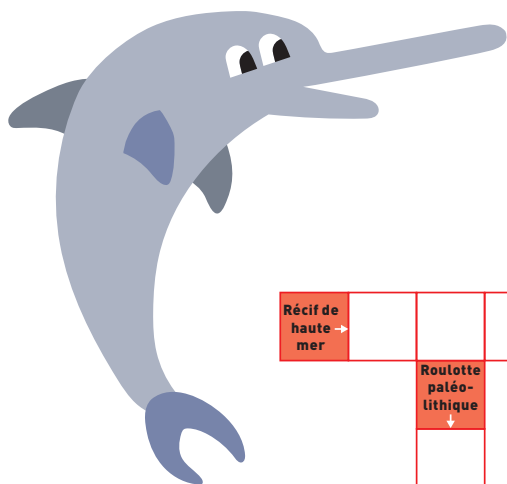


CONNAISSEZ-VOUS LA COULEUR DE NOS PRÉCIEUSES CÔTES ?





MOTS FLÉCHÉS



Mission littoral

Jadis craint, hier il battait son plein, mais demain que deviendra le littoral néo-aquitain ?

MYRIAM CASAMAYOR

L'attrait du littoral n'a pas toujours été un désir partagé par la plupart des individus comme aujourd'hui, loin de là. Au siècle des Lumières, la puissance des vagues et la fraîcheur du sable accentuent la répulsion des individus envers ces lieux déserts. En Gironde et dans les Landes, les grands travaux d'assainissement, de fixation des dunes et de boisement réalisés à l'initiative des ingénieurs Goury, Chambrelent et Brémontier supplantent alors l'économie agro-pastorale. Au XIX^e siècle, sous l'impulsion de Napoléon III et de financiers, de nouvelles stations balnéaires desservies par le chemin de fer se développent sur la côte aquitaine : Soulac, Lacanau et Arcachon (grâce aux frères Pereire) en Gironde ; Hossegor et Capbreton dans les Landes ou encore Biarritz plus au sud. Au XX^e siècle, après l'avènement des congés payés, le tourisme de masse prend un nouvel essor avec la création *ex nihilo* de stations, telles que celle de Seignosse le Penon dans les années 1960 dans le Sud des Landes. Dès 1966, l'objectif de l'État est de réguler la spéculation foncière et le développement anarchique de l'urbanisation. Sur le littoral aquitain, il vise particulièrement à mettre fin à l'urbanisation sur la dune comme à Seignosse ou à Soulac. Ainsi, au niveau national des missions interministérielles d'aménagement coordonnent l'ensemble des acteurs publics et privés afin de mettre en place des « schémas d'aménagement » (cf. carte ci-contre). Une des premières missions créées est la Mission interministérielle d'aménagement touristique du Languedoc-Roussillon (MIALR) présidée par Pierre Racine entre 1963 et 1983. La Mission interministérielle pour l'aménagement de la côte aquitaine (MIACA) voit le jour en 1967 et sera active jusqu'en 1988.

Sur le littoral aquitain, la gouvernance est souple puisque les moyens d'actions sont adaptés à chaque lieu. La procédure retenue dans la majorité des situations est celle des Zones d'aménagement concerté



L'alternance des Unités principales d'aménagement (UPA) et des Secteurs d'équilibre naturel (SEN) dans le Schéma d'aménagement touristique Gironde et Landes de la MIACA, 1972, carte de la partie Nord.

(ZAC), conventionnées¹ ou en régie publique. Elle offre un cadre suffisamment précis sur les plans technique et financier pour définir les contours d'un projet, tout en permettant les souplesses de réalisations nécessaires. La MIACA assure quant à elle, une coordination générale mais la maîtrise d'ouvrage est confiée aux collectivités locales selon leurs propres dispositifs. La formule des syndicats mixtes associe le département à la commune qui ne dispose pas toujours de compétences dans la maîtrise d'opération urbaine.

1 | L'aménagement et l'équipement des ZAC peuvent être conduits de trois manières :

- par la personne publique qui a pris l'initiative de la zone (régie directe) ;
- par le syndicat mixte, une institution publique ou une Société d'économie mixte (SEM) ;
- par une personne privée ou une SEM.

À la différence de la Mission Racine, les maires sont directement concernés lors de la réalisation des opérations principales d'aménagement mais n'ont pas directement de pouvoir s'ils ne sont pas conseillers généraux. Cela s'avère particulièrement regrettable pour les Secteurs d'équilibre naturel (SEN) au sein desquels le schéma proscrit le développement urbain.

En parallèle, une politique foncière est mise en œuvre dès 1970. Elle représente la plus importante opération de ce type réalisée en France en vue de modérer les tentatives de spéculations foncières. La Mission, et surtout les départements, se sont donné les moyens d'exercer un droit de préemption auprès de 80 % d'espaces naturels (rivages de lacs, canal transaquitain¹ et la plupart des SEN). Il porte sur 44 500 hectares (25 100 ha en Gironde et 19 400 ha dans les Landes).

Les plans d'aménagement des deux Missions se rejoignent dans les principes mais sont interprétés différemment dans l'aménagement. Tous deux prévoient une alternance des zones d'urbanisation et des secteurs dédiés à la préservation de la nature. En Languedoc-Roussillon, des stations balnéaires sont créées *ex nihilo* en se souciant de leur capacité d'accueil calculée selon celle des plages tandis qu'en Aquitaine l'existence d'un noyau urbain est obligatoire.

Les deux Missions s'appliquent également à interdire une urbanisation incontrôlée dans les zones de nature. En Languedoc-Roussillon, il est prévu que 60 % des sols conservent leur aspect naturel, allant jusqu'à la création de réserves naturelles. Pour autant, une communication rapide entre les unités touristiques est réalisée par la construction de routes nationales et d'une autoroute dans cette région. En Aquitaine, cette alternance entre Unités principales d'aménagement (UPA) et Secteur d'équilibre naturel (SEN) se matérialise par les principes suivants :

- Une politique rigoureuse de protection de la nature qui a débouché sur la création du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne en 1970, 5 réserves naturelles : Le Banc d'Arguin dans le bassin d'Arcachon, l'étang de Cousseau à Lacanau, les Prés salés d'Arès-Lège, l'Étang Noir et le courent d'Huchet dans les Landes.

- Un aménagement en profondeur liant les trois composantes du paysage aquitain (mer, forêt et lacs), ne prenant appui sur les rivages que par d'étroites fenêtres et seulement dans les stations existantes.
- La greffe de tous les aménagements nouveaux sur certaines urbanisations préexistantes.
- Une politique foncière bénéficiant de nouveaux moyens mis en place par la politique des périmètres sensibles et par la création du Conservatoire du littoral en 1975.

Autre point commun entre les deux Missions : le développement du tourisme social pour un accès du plus grand nombre au littoral. Le Languedoc-Roussillon prévoit 25 % tandis que l'Aquitaine fixe à 30 % la part des hébergements touristiques pour les plus modestes. Des formes d'hébergements plus diversifiées se développent alors : campings, habitats légers de loisirs, villages de vacances, résidences coopératives de loisirs, etc.

La différence entre les deux Missions réside dans les activités proposées. La première assure le développement de la plaisance en créant 9 000 postes à quai répartis dans 12 ports à moins d'une journée de navigation l'un de l'autre et d'une vingtaine d'abris, à moins de deux heures de navigation. La MIACA base ses activités de loisirs sur des itinéraires pédestres ou cyclables dans la forêt de pins et les sports de nature qui demandent beaucoup moins de moyens financiers.

Finalement, le bon niveau de préservation paysagère et environnementale du littoral aquitain incarne le succès de la MIACA. L'alternance entre des unités dédiées à l'urbanisation et des secteurs préservant l'environnement ainsi qu'un aménagement perpendiculaire au trait de côte, en lien avec la forêt et les lacs, ont participé à son image de marque. La présence de la forêt domaniale associée à l'application de la loi Littoral permettent de poursuivre cet équilibre entre développement urbain et protection de l'environnement. Depuis 2006, le GIP Littoral, composé des services de l'État et des collectivités, perpétue l'héritage de cette politique d'aménagement touristique. Outre les problématiques historiques, il s'attache à répondre aux nouveaux enjeux : tensions entre le marché résidentiel et touristique, protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, prise en compte des risques naturels, accessibilité des plages, etc. Ainsi, le littoral de Nouvelle-Aquitaine préserve ses caractéristiques tout en s'adaptant aux changements globaux. —

1 | Au-delà de ces actions, la volonté forte du schéma est de promouvoir le nautisme par la création d'un canal transaquitain reliant entre eux les lacs girondins et landais. Véritable « pièce maîtresse », il a pour but de « résumer et exprimer pleinement la personnalité de la région ». Cette voie nautique est dédiée à la plaisance, avec des haltes nautiques, des écluses et un trajet sinueux à la lisière des premières dunes. La création d'un plan d'eau unique de 80 000 ha, proche du rivage, devait donner au projet son caractère exceptionnel. Après une expérimentation entre Parentis-en-Born et Biscarrosse, il a été décidé d'abandonner ce projet en raison des impacts négatifs sur l'environnement.

- M. Casamayor, *La planification du littoral aquitain : L'héritage de la MIACA à l'épreuve du temps*, 2019.
 - GIP Littoral, *La MIACA, première politique d'aménagement touristique du littoral aquitain*, 2015.
 - Ministre délégué auprès du premier ministre chargé du plan et de l'aménagement du territoire, *Rapport au gouvernement - Schéma d'aménagement touristique de la côte aquitaine. Première partie Gironde Landes*, Mission Interministérielle pour l'aménagement de la côte aquitaine, Oream Bordeaux Aquitaine de la Métropole Bordelaise | a'urba

Immobilier : un littoral très prisé

Entretien avec Frédéric Gaschet

VALÉRIE DIAZ | NATHANAËL FOURNIER

Économiste rattaché à BSE (Bordeaux Sciences Economiques), Frédéric Gaschet s'intéresse aux formes urbaines et à la ségrégation spatiale liée aux prix du foncier et de l'immobilier. En parallèle de ses activités de recherche, il est vice-doyen de la Faculté d'économie de Bordeaux en charge de la licence AES et gère un master à l'université de Bordeaux. Il est également président du comité de l'observatoire local des loyers de l'a-urba.

En matière d'immobilier, quelles sont les particularités des espaces littoraux et comment se joue la proximité d'une métropole ?

Le meilleur indicateur de la spécificité des zones littorales en termes d'immobilier, c'est la densité de logements : au sein des communes littorales françaises, elle y est quatre fois plus élevée que la moyenne métropolitaine. Il y a trois causes principales : l'attractivité démographique, l'attractivité touristique et la rareté foncière. Concernant la démographie, rappelons que les 885 communes littorales françaises concentrent un peu plus de 10 % de la population sur 4 % du territoire.

L'attractivité touristique se mesure par l'importance du parc de résidences secondaires et par les équipements et les infrastructures d'accueil touristique. Dans les EPCI¹ littoraux de Nouvelle-Aquitaine, en 2019, 1 logement sur 4 quasiment est une résidence secondaire. Il n'y a qu'en Corse et en Pays de Loire que ce chiffre est un peu plus élevé.

Troisième facteur, la rareté foncière. La disponibilité foncière sur ces espaces de front de mer est extrêmement faible ce qui se traduit par une artificialisation déjà très importante. Les espaces artificialisés représentent à peu près 13 % de la surface des communes

littorales, c'est-à-dire trois fois plus que la moyenne nationale. Et plus finement, à moins de 500 mètres du trait de côte, on monte à quasiment 30 % d'artificialisation sur l'ensemble des communes littorales françaises. Cela se traduit par une très forte pression sur les espaces naturels et agricoles puisque cette artificialisation se fait à leurs dépens.

Il y a un dernier point qui me paraît intéressant, c'est la question du rapport aux métropoles et de la dynamique de métropolisation. Le littoral français est, depuis longtemps, assez urbanisé. Mais cela est très inégal selon les territoires : l'urbanisation est très élevée en Méditerranée et au sud de l'Atlantique (essentiellement la côte basque), beaucoup moins en Nord-Atlantique et encore moins sur la Manche et la mer du Nord. Ce qui me paraît plus nouveau toutefois, et particulièrement fort, c'est la dynamique de métropolisation. Comme elle se traduit par un élargissement des bassins de mobilité et d'échanges, les zones littorales sont de plus en plus intégrées à ces bassins élargis. Certes, il y a des modalités assez différentes en Méditerranée et sur la côte atlantique. Sur le littoral méditerranéen, on assiste à la constitution d'une espèce de conurbation multipolaire, avec un fonctionnement en archipel et un étalement urbain qui est principalement repoussé dans les vallées de l'arrière-pays, là où c'est urbanisable. Sur la côte atlantique, on a un modèle assez différent puisque les grandes métropoles sont traditionnellement plus en retrait de la zone littorale ; mais à plusieurs endroits du littoral atlantique, se développe un modèle de rapprochement entre des métropoles en forte expansion et des zones littorales qui sont à proximité. C'est le cas de Bordeaux-Arcachon, mais c'est vrai aussi de Nantes-Saint-Nazaire et de Rennes-Saint-Malo, avec une intégration progressive des zones littorales dans le fonctionnement métropolitain d'ensemble.

1 | Établissement public de coopération intercommunale (EPCI).

Quelles évolutions peut-on alors constater sur le prix de l'immobilier dans les zones littorales ?

Il faut d'abord préciser que ce n'est pas simple d'avoir une vue d'ensemble des disparités de prix entre les zones littorales et le reste de la France. Mais une étude menée par la FNAIM en 2022 est intéressante : elle a retenu parmi les communes littorales celles qui avaient des infrastructures d'accueil touristique et une plage et a ainsi identifié 480 stations balnéaires. L'étude a traité les statistiques de transactions immobilières en comparant leur marché à celui du reste de la France. Le prix moyen au mètre carré (appartements et maisons confondus) s'élève à 4 467 € sur les stations balnéaires contre un peu plus de 3 000 € pour l'ensemble du territoire, soit un prix plus élevé de 48 % pour les premières. Lorsqu'on ne regarde que les transactions de maisons individuelles, cet excès de prix est porté à 82 %. C'est vraiment une caractéristique des marchés immobiliers : dans les zones littorales, les maisons sont le produit sur lequel l'inflation immobilière se manifeste le plus. Ici la théorie économique est assez claire : il y a à la fois un effet du côté de l'offre et de la demande. Du côté de l'offre, il y a une rareté foncière par rapport à la pression démographique, accentuée par les dispositifs de protection des espaces littoraux. Les politiques de zonage et de protection des espaces sensibles réduisent l'offre foncière et donc la constructibilité. Et cela a un impact particulièrement fort parce que, dans les zones littorales, la restriction de l'offre ne se traduit pas par une baisse de la demande mais par une inflation des prix. Prenez l'exemple, certes extrême et très localisé, des secteurs très convoités que sont l'île-de-Ré ou le Cap-Ferret. Les acheteurs disposent d'un pouvoir d'achat très élevé qui les rend relativement peu sensibles à des variations de prix. La contraction de l'offre se traduit alors par une flambée des prix parce que leur propension à acheter est peu affectée par les prix.

L'effet du côté de la demande est tout aussi important : la demande est forte en raison de la proximité du littoral et de ses aménités paysagères et récréatives, aménités préservées et renforcées par les politiques de protection. Plus on maintient des espaces ouverts, naturels, plus ces aménités sont importantes pour les résidents qui ont les moyens d'être à proximité, et plus elles sont capitalisées sous la forme d'une prime dans les prix immobiliers.

Il faut enfin évoquer les évolutions récentes. Depuis la sortie de la pandémie, l'augmentation des prix est plus rapide sur les communes littorales que sur le

reste du territoire. Des personnes qui en avaient les moyens ont recherché des secteurs offrant les aménités qui leur ont manqué pendant la crise sanitaire et qui sont en même temps accessibles via les nouveaux dispositifs de travail comme le télétravail. Un des effets possibles est la transformation des résidences secondaires en résidences principales. C'est encore difficile à mesurer dans les statistiques, mais c'est sans doute un mouvement appelé à prendre de l'ampleur.

Quelles sont les conséquences des prix immobiliers sur le peuplement de ces littoraux ? Sont-ils devenus des espaces exclusifs réservés aux personnes à haut revenu ?

N'ayant pas travaillé directement sur ce sujet, je n'ai pas de panorama complet mais je peux souligner quelques points. Lorsqu'on regarde les chiffres de l'Insee de 2022 du pouvoir d'achat des propriétaires de résidences secondaires par rapport à celui des locaux – propriétaires de leur résidence principale –, on observe des différences importantes. Sur les communes littorales françaises, le niveau de vie des acheteurs de résidences secondaires est 50 % plus élevé que celui des acheteurs de résidences principales. Et sur les zones les plus convoitées, le différentiel monte à 70 %.

Deux choses paraissent importantes. À mon avis, il serait abusif de se représenter les zones littorales comme des enclaves de riches avec un niveau de vie très élevé et excluant les autres catégories de population. L'Insee montre aussi que la dispersion des revenus médians sur les zones littorales est un peu plus forte que sur le reste du territoire. Donc il y a effectivement plus de revenus très élevés, mais il y a aussi des revenus beaucoup plus faibles. Il n'y a pas que des riches au sein des zones littorales, pas encore en tout cas, et même dans les parties les plus prisées.

Toutefois, ce qui est incontestable, c'est que les prix et le niveau de loyer, auxquels il faut ajouter le phénomène Airbnb, concourent effectivement à ce que les primo-accédants y soient de plus en plus en difficulté. Par ailleurs, l'accès au locatif, pour les jeunes et les travailleurs les plus précaires et notamment les saisonniers, devient extrêmement compliqué. Il y a une particularité supplémentaire, c'est la spécificité des emplois qui relèvent des économies pré-sentiennes et touristiques, avec une forte proportion d'emplois peu qualifiés, d'emplois saisonniers, pour lesquels les questions de logement se posent avec plus d'acuité.

L'un des signes de ces difficultés, c'est évidemment l'allongement des mobilités domicile-travail. Pour les salariés qui travaillent dans certaines activités de commerce et de services concentrées sur les fronts de mer, c'est très problématique. Au Pays basque par exemple, on sait que les saisonniers qui ont un emploi à Biarritz vont se loger dans l'arrière-pays avec des difficultés pour accéder à leur lieu de travail. C'est quelque chose de plus en plus observé aussi autour du bassin d'Arcachon, avec un report des salariés vers le Val-de-l'Eyre.

Cet éloignement croissant du lieu de travail est plus marqué pour certains publics au sein des zones littorales. Les prix de l'immobilier y sont élevés. L'offre locative y est étroite, en raison des opportunités que représente la location saisonnière pour les propriétaires du parc locatif privé. Quant au parc social, il n'est pas toujours très développé sur ces territoires.

Dans quelle mesure les risques littoraux, notamment le recul du trait de côte, les risques de submersion, influencent-ils le marché de l'immobilier ? Est-ce que cela accentue certains phénomènes ou est-ce que cela peut dissuader d'acheter ?

L'analyse de l'impact des risques sur les prix est difficile. D'un côté, il y a l'objectivation scientifique des risques et même l'identification assez précise des risques encourus par les différentes parties des zones littorales. Et d'un autre côté, de manière paradoxale, lorsqu'on regarde les prix immobiliers, on n'observe pas de décotes majeures à proximité des zones réputées exposées. C'est le point de départ du projet de recherche SHORELINE¹ mené sur deux territoires, le littoral charentais et celui du bassin d'Arcachon. Il s'agit de comprendre pourquoi, alors que les risques sont de mieux en mieux identifiés, il n'y pas de décote apparente sur les niveaux de prix moyens et d'identifier les conditions dans lesquelles le risque commence effectivement à avoir un impact sur les prix. Une approche « en double différence » a été mise en place, c'est-à-dire qu'on a observé deux échantillons de transactions immobilières : un échantillon de transactions sur des biens situés dans une zone de risque documentée (risque de

submersion) et un échantillon de transactions pour des biens situés à une distance comparable du littoral mais non exposés.

Il y a deux sources d'information différentes sur les risques. La première, c'est la cartographie officielle du risque. Certaines études attestent que la publication d'une telle cartographie peut entraîner des répercussions sur les prix. La deuxième source d'information, c'est la survenance d'un événement qui produit des dégâts et, là aussi, la littérature montre que, quand il y a tempête, effondrement d'une falaise, cela génère, immédiatement après, une baisse des prix des transactions réalisées à proximité. Mais on observe aussi que c'est souvent un effet de court terme. En général, au bout de quelques années, si aucun autre aléa ne survient sur la zone, les prix remontent jusqu'à leur niveau précédent. Dans notre projet, on cherche à vérifier si la combinaison des deux sources d'information est de nature à créer une prise de conscience du risque, suffisamment pérenne pour avoir un effet durable sur les prix.

Sur le littoral charentais, à la suite de la tempête Xynthia (2010), le Gouvernement a relancé et accéléré l'élaboration de plans de prévention des risques littoraux. Ce plan a été publié en 2014, c'est-à-dire quatre ans après Xynthia, mais seulement quelques mois après de nouveaux événements tempétueux durant l'hiver 2014. Notre travail montre que la combinaison, rapprochée dans le temps, de ces deux sources d'information a eu un impact sur la baisse des prix dans les zones identifiées officiellement comme exposées au risque de submersion. Nous avons réalisé le même travail sur le bassin d'Arcachon. Xynthia y a aussi produit des effets mais le plan de prévention des risques naturels n'a été publié qu'en 2017 et les tempêtes de 2014 n'ont pas vraiment touché ce territoire. On n'observe pas de baisses significatives des prix de l'immobilier comme sur le littoral de Charente-Maritime. Les prix ne suivent donc pas mécaniquement l'objectivation scientifique des risques. C'est plutôt la combinaison de la survenance d'aléas et de la reconnaissance officielle du risque à une date suffisamment proche de l'événement qui peut engendrer une prise en compte du risque dans les comportements et dans les prix. —

1 | Ce projet, engagé en 2018, concerne plusieurs équipes de chercheurs, dont une équipe de La Rochelle. Sur le volet spécifique de l'impact des risques sur les prix immobiliers, Jeanne Dachary-Bernard (ETTIS, INRAE), Guillaume Pouyanne et Frédéric Gaschet (BSE) sont les chercheurs bordelais mobilisés.

Les plages girondines sous monitoring

ÉLISE COUTURIER

Avec un linéaire de 970 km et quatre îles, le littoral de Nouvelle-Aquitaine est un espace emblématique qui se distingue par la qualité de ses paysages et de son cadre de vie. C'est globalement un territoire en développement continu depuis 40 ans sur les plans démographique et économique ; son attractivité se poursuivra au regard des dernières études prospectives. C'est aussi un espace fragile qui doit faire face à de multiples enjeux : fortes sollicitations résidentielles, récréatives et touristiques, mutations globales de la société, accentuation des enjeux climatiques et environnementaux.

Dans ce contexte, les grands espaces de nature sauvage caractéristiques du littoral régional que sont les plages constituent des secteurs récréatifs largement plébiscités par les populations urbaines de proximité. Pour certaines plages, la fréquentation a aujourd'hui atteint des niveaux interrogeant leur capacité d'accueil et les possibilités des collectivités à recevoir de manière apaisée et sécurisée

les usagers. En Gironde et au nord des Landes, la proximité de la métropole bordelaise soulève un certain nombre de questions : quelle est la fréquentation réelle des plages ? Comment gérer au mieux les pics de fréquentation, voire les limiter ? Peut-on envisager des reports d'une plage à l'autre ? Aussi, en 2020, les communes de Lacanau, du Porge et de Lège-Cap-Ferret ont engagé une réflexion pour une stratégie d'accueil de leurs plages. Partageant le constat d'une évolution de la fréquentation et des comportements, de l'absence de stratégie commune et de l'insuffisance des relations avec Bordeaux Métropole sur ces sujets, elles se sont dotées en 2022 d'une feuille de route validée dans le cadre d'un large partenariat intégrant la métropole.

La recherche d'une fréquentation soutenable pour les plages proches de la métropole bordelaise

La réflexion a permis de conforter un premier niveau de connaissance sur la fréquentation des plages et

Parking du Grand Crohot. © GIP Littoral.





Dunes du Grand Crohot. © GIP Littoral.

ses perspectives d'évolution. Les résultats corroborent le fait que la fréquentation des plages les plus proches de Bordeaux a augmenté ces 10 dernières années et que la hausse devrait se poursuivre au regard des projections démographiques à la fois sur les territoires littoraux et dans la métropole.

Elle a également permis d'objectiver le phénomène de saturation des parkings plusieurs jours dans l'année sur les sites du Gressier au Porge et du Grand Crohot à Lège-Cap-Ferret. Enfin, elle a mis en évidence des divergences de perception de cette saturation selon les profils des acteurs et usagers des sites : alors que les locaux évoquent une saturation sur la plage, pour les populations métropolitaines la notion de saturation est plutôt utilisée pour décrire la situation des parkings et des accès routiers. Pour les commerçants et les acteurs économiques, il s'agit plutôt d'un seuil à partir duquel ils ne peuvent plus offrir un service de qualité.

Il semble que le niveau de fréquentation soutenable aujourd'hui est celui lié à la capacité des parkings : les aménagements de protection des milieux ainsi que le dispositif de surveillance et d'entretien des sites sont calibrés pour ce niveau de fréquentation. Au-delà, les collectivités sont en surchauffe et ont du mal à faire face à l'affluence.

C'est sur la base de ce constat que les collectivités littorales ont proposé une stratégie prenant en compte la singularité de chaque plage, de chaque

territoire. Elle s'appuie sur des grands principes communs qui peuvent se traduire de manière différenciée à l'échelle de chaque site, par exemple, l'accès gratuit aux plages à tous les publics ou encore des modalités de gestion et de médiation entre les activités (surf, pêche...) pour permettre aux différents usages et publics de cohabiter sans conflits et tensions. En outre, la nécessité de renforcer la cohérence des stratégies et politiques publiques entre acteurs (communes / EPCI¹ / Département / Région / État / GIP Littoral) mais aussi entre sujets (tourisme / mobilité / environnement / services...) et de mettre en place une gouvernance intégrant la dimension interterritoriale, sont des principes qui ont retenu l'attention du partenariat.

La feuille de route adoptée repose donc sur quatre axes de travail :

- Se doter d'une capacité de mesure de flux pour informer et piloter.
- Répondre aux pressions et proposer des alternatives en matière d'offres récréatives (balnéaires ou autres).
- Planifier les nouvelles offres de mobilités pour faciliter et fluidifier l'accès et préserver l'environnement.
- Anticiper les besoins en matière de nouvelle offre de plage en portant et en incarnant une image réinventée.

Cette feuille de route a fait l'objet de déclinaisons opérationnelles dès la saison estivale suivante et le partenariat littoral continue de se mobiliser dans ce cadre.

1 | EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale.

Une remontée d'informations sur les conditions de stationnement au plus près des usagers

La première action engagée a porté sur la mise en place de dispositifs permettant de mesurer et de remonter des informations en temps réel sur la fréquentation des parkings de plages. À l'été 2022, la commune de Carcans a rejoint la dynamique des trois communes à l'origine du projet en équipant la station océane. Elles ont confié au GIP Littoral la gestion de la donnée et la réalisation des outils de datavisualisation permettant de disposer de l'information sur de multiples supports numériques : site internet, applications...

Ces dispositifs répondent à un triple besoin : connaître et observer objectivement les fréquentations, piloter et aider à la décision pour les gestionnaires de plages et enfin pouvoir délivrer de l'information aux usagers. Les widgets¹, diffusés tout au long de l'été par les collectivités littorales et relayés par la métropole, ont ainsi permis la communication en temps réel et en prédictif, et d'aviser les usagers de la fréquentation et la saturation éventuelle des différents sites.

Le projet est conçu de manière à pouvoir être étendu progressivement à toutes collectivités qui souhaiteraient rejoindre la démarche.

1 | Application interactive qui peut s'intégrer dans une page web ; ici, des diagrammes permettant de visualiser l'affluence temps réel et prédictif sur les plages.

Le travail autour de la valorisation des alternatives reste à approfondir avec notamment des relations plus poussées avec les offices de tourisme et les Parcs Naturels Régionaux. Il s'agit de repérer des offres de plages océanes, lacustres et autour du bassin d'Arcachon, mais également des offres non balnéaires (lieux de promenade, de fraîcheur, ou encore de visites, etc.) sur les territoires littoraux élargis ou sur la métropole bordelaise. Enfin, les offres d'activités complémentaires sur les sites littoraux permettent de contribuer au décalage des retours de plage.

Dernier axe d'amélioration, la possibilité pour le GIP d'animer et d'alimenter une page internet dédiée aux plages proposant d'autres informations utiles tout au long de la période estivale : ouverture des plages surveillées, présence de baignes, risques incendies, protection des milieux ou encore gestion des déchets.

Mobilité et surveillance des plages : des chantiers qui s'ouvrent

Concernant la mobilité, la feuille de route a mis l'accent sur l'amélioration de l'offre notamment en matière cyclable, mais également sur l'affinement de la connaissance des besoins pour construire une offre efficace de transport en commun. En ce sens, les enquêtes qualitatives conduites sur le site du Grand Crohot à Lège-Cap-Ferret ont montré que les visiteurs venaient autant des communes du bassin d'Arcachon que de la métropole, alors qu'au Porge,

Aménagement pour l'accès à la plage de Carcans. © GIP Littoral.



les visiteurs venaient majoritairement de la métropole. Ces informations constituent des données d'entrée stratégiques dans la construction d'une offre de transport en commun interurbaine, notamment dans le cadre du Plan de mobilité simplifié, en cours d'élaboration par la communauté d'agglomération du bassin d'Arcachon nord (COBAN).

Le Syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilité est également en train de lancer les études de préfiguration de la ligne de car express entre Bordeaux et Lège-Cap-Ferret. Enfin, dans le cadre des démarches d'aménagement durable des stations et territoires touristiques, les communes intègrent ces enjeux d'accessibilité (comme l'illustre le projet de pôle d'échange multimodal à Lacanau).

Par ailleurs, des discussions s'engagent sur de nouvelles modalités de prise en charge financière de la surveillance des plages.

Des partenariats pour gérer l'accueil sur les plages du littoral

La stratégie d'accueil des plages de Gironde envisage le devenir des secteurs existants afin qu'ils puissent maintenir ou retrouver une fréquentation soutenable, en partant du constat que cette soutenabilité ne peut pas être supportée seulement par les communes du littoral. Les conséquences négatives d'une surfréquentation des plages dépassent

en effet largement cette échelle. Les actions doivent donc être conduites de manière cohérente entre les différents partenaires, associant le bassin émetteur que constitue la métropole bordelaise.

Les contrats de coopération territoriale apparaissent comme le cadre le plus adéquat pour engager les relations de travail. Leur signature par Bordeaux Métropole en 2023 avec le PNR Médoc et la COBAN est un signe très encourageant. En faisant directement référence à la stratégie d'accueil des plages, ils témoignent d'un rapprochement et de recherche de synergies, indispensables à la résolution des problématiques identifiées.

En plus des réaménagements programmés et renforcés pour répondre aux enjeux environnementaux et de mobilité, la question d'un nouveau modèle d'accès aux plages se pose. Il est en effet difficile d'imaginer l'ouverture de nouveaux espaces naturels. Les freins ne sont pas seulement réglementaires ; les incendies de l'été 2022 sur le secteur de La-Teste-de-Buch ont en effet remis en lumière la fragilité de ces territoires.

Au-delà de la mise en œuvre d'actions propres à chaque structure en faveur d'une gestion durable des plages, les enjeux obligent à inventer une nouvelle gouvernance. C'est tout le sens des partenariats engagés. _

Signalétique de sensibilisation de la plage nord à Lacanau. © GIP Littoral.



Bordeaux, ville de surf

Territorialités, mobilités et artificialités

ANDRÉ SUCHET

Si la place du football et du rugby dans les dynamiques urbaines de Bordeaux et du Sud-Ouest est largement connue, les pratiques sportives de nature ne sont pas sans importance dans l'histoire récente de cette métropole, le surf en particulier. À la suite des travaux fondateurs de Jean-Pierre Augustin¹, récemment disparu et auquel on souhaite rendre hommage, les enjeux de cette activité sont maintenant connus, y compris au plan économique et politique². Plus encore que la navigation à la voile ou les activités équestres, la glisse participe à la construction sociale et culturelle de Bordeaux Métropole selon au moins trois niveaux.

Le littoral aquitain ou Bordeaux Plage

Les plages de l'Atlantique sont à environ une heure de voiture et une heure à une heure et demie de transport en commun (train, bus) de l'agglomération de Bordeaux. Le développement des communes de l'Ouest – Mérignac, Pessac, Saint-Médard-en-Jalles, Gradignan, Cestas – rapproche encore les citadins du rivage. Cette croissance, motivée parfois par la proximité de l'océan, renforce la tendance historique de développement de la rive gauche au détriment de la rive droite de l'agglomération. C'est ainsi qu'un ensemble de trajets de loisir se multiplie les week-ends ou les jours fériés (notamment vers Lacanau-Océan qualifiable de station surf³ ou vers Le Porge que nous étudions dans le cadre d'un projet de recherche POPSU-Territoires⁴). Certains dimanches près de 150 000 Bordelais se déplacent vers le littoral.

Il s'agit de trajets à la journée mais aussi de migrations de courte ou moyenne durée vers des résidences

secondaires au statut de résidence d'été (notamment dans le cas des petites villes balnéaires de Hourtin, Carcans, Lacanau ou Biscarosse).

Plus encore, apparaît désormais la question d'une habitation permanente de ces zones. À l'image des recherches menées en Méditerranée sur la Grande-Motte partagée entre « ville saisonnière et ville permanente⁵ », c'est la question du post-tourisme qui se pose. Le post-tourisme – au sens strict – c'est lorsque des couples à la retraite viennent vivre à l'année dans leur appartement ou maison de vacances⁶, pour que « la retraite soit des vacances permanentes ». Les attentes urbaines se modifient alors et les pratiques de loisir sportif laissent place à des questions d'accessibilité ou de santé.

Mais, notamment dans le cas du Porge ou de Lacanau, se pose aussi la question de la métropolisation, avec des effets de rurbanisation ou de périurbanisation. C'est-à-dire des familles ou des couples d'actifs qui viennent vivre à l'année sur la côte tout en travaillant à Bordeaux. C'est ainsi que les trajets pendulaires domicile-travail se multiplient également dans l'autre sens (entre le bassin d'Arcachon et Bordeaux, entre la côte et Bordeaux). L'importance récente du télétravail dans les métiers de bureau qui permet de ne pas être à Bordeaux tous les jours amplifie encore cette tendance.

5 | J. Rieucou, « La Grande-Motte, ville permanente, ville saisonnière », *Annales de Géographie*, 2000, 109(616), p. 631-654.

6 | J. Viard, F. Potier, J.-D. Urbain, *La France des temps libres et des vacances*, éditions de L'Aube, 2002.

1 | On retient notamment son livre collectif fondateur de la recherche à ce sujet, *Surf Atlantique. Les territoires de l'éphémère*, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 1994. Il avait également coordonné avec François Cougoule de l'a-urba, un dossier de la présente revue sur le thème « Bordeaux, terrain de jeux » (*CaMBo*, n° 9, 2016).

2 | Voir notamment à ce sujet : S. Herrera, « La filière glisse en Aquitaine : d'une croissance spontanée à un développement consolidé », in J.-P. Callède, A. Menaut (Eds.), *Les logiques spatiales de l'innovation sportive*, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 2007, p. 73-93. C. Guibert, *Univers du surf et stratégies politiques en Aquitaine*, L'Harmattan, 2007.

3 | J.-P. Augustin, « Emergence of surfing resorts on the Aquitaine Littoral », *Geographical Review*, 88(4), 1998, p. 587-595.

4 | Un PLU hors service ? *La petite ville littorale du Porge sous emprise de l'aire métropolitaine bordelaise*, POPSU-Territoires, 2022.



Le Wave Surf Café à Bordeaux. © Fabien Cottureau.

Pour toutes ces raisons, les plages et les spots de surf du littoral aquitain deviennent comme une extension de la ville, c'est l'idée de Bordeaux Plage.

Des fragments de territorialité urbaine du surf

Si la ville de Bordeaux n'est pas une agglomération littorale et qu'il n'existe en tant que tel aucun spot de surf directement lié à la ville, la place du surf dans les représentations, l'image, l'imaginaire de Bordeaux Métropole est importante. La présence de surfeurs en ville les dimanches soir au retour d'un week-end qu'on imagine en les voyant ranger leur matériel, faire sécher les combinaisons néoprène, des porte-surf sur les vélos, des surfs sur les barres de toit des voitures dans les embouteillages ou encore, de temps en temps, un jeune homme ou une jeune fille qui transporte un surf dans sa house en ville, dans le tramway, à la boulangerie ou à la poste. Tous ces indices faibles concourent à restituer un message fort autour de la glisse dans la ville et du ou des mondes du surf¹.

Le phénomène du Mascaret², qui se produit pour-tant largement en amont de Bordeaux se trouve également associé à la ville. Avec la pelote basque et certaines activités de nature, le surf participe d'un imaginaire sportif particulier. Analyser les cultures sportives urbaines revient alors à prendre en compte un ensemble de pratiques où se mêlent l'imaginaire et les représentations. Le surf contribue ainsi à l'image même de Bordeaux. Ancienne et moderne dans son urbanisme, ville paradoxale dans son histoire selon Jean Dumas³, Bordeaux apparaît en ce sens à la fois ville de jeux traditionnels et de glisse contemporaine.

Le Wave surf Café et les projets de vagues artificielles

Un dernier niveau d'association entre la pratique du surf et la métropole de Bordeaux concerne l'émergence de structures artificielles de surf, et notamment le Wave surf Café dans le quartier des Chartrons.

Plus précisément, on peut séparer ce genre de dispositifs en deux grandes catégories⁴ : les vagues artificielles dites dynamiques et les vagues artificielles dites statiques. Les premières sont majoritairement installées en plein air et en dehors des

villes. Il s'agit de dispositifs de déplacement d'une importante quantité d'eau sur un relief qui va permettre la formation d'une vague relativement similaire à celle d'une vague naturelle. Nous en avons compté actuellement six en activité dans le monde, d'autres sont en construction, sans compter les très nombreux projets. Parmi ceux-ci, plusieurs ont fait ou font l'objet d'étude autour de Bordeaux : un projet déjà abandonné du nom de Wavelandes près de Dax dans les Landes, deux autres projets de la société Okahina Wave en discussion à Libourne et sur le site du Futuroscope⁵ ou encore un projet de Wavegarden Cove pour Lacanau, qui semble lui aussi abandonné⁶. Les vagues artificielles statiques se caractérisent par un support dur, une sorte de pan incliné plastifié, sur lequel un écoulement très rapide d'eau permet la glisse. De fait, la configuration résultant de ces dispositifs, situés le plus souvent dans des structures couvertes et urbaines, n'est pas ressemblante à celle d'une vague naturelle, et ne permet pas d'utiliser le matériel du surfeur.

Le Wave Surf Café, développé à Bordeaux, est ainsi une structure artificielle de glisse *indoor* statique installée dans la galerie Tatry du quartier des Chartrons. Cette installation met en avant la dimension ludique permettant « l'expérience » de la « sensation de glisse », plutôt que celle d'une pratique du surf à proprement parler. Les clients évoquent d'ailleurs plus la sensation du skateboard ou du snowboard que du surf. Des challenges sont parfois organisés ou des soirées à thème autour d'un film de surf ou d'un dessin animé pour les enfants. La clientèle est urbaine ou péri-urbaine.

Largement étudiés à Grenoble ou à Pau dans le cas des pratiques de montagne, les liens entre ville et nature, entre l'ailleurs et l'ici, prennent à Bordeaux la configuration particulière d'une ville indirectement de l'Atlantique, d'une ville reliée à l'océan dans ses mobilités, ses pratiques et ses images de surf. Au-delà de cette activité de glisse, pour terminer cet article par les mots de Jean-Pierre Augustin qui avait étudié également la pelote basque, le football ou encore le rugby à Bordeaux⁷, on peut dire « qu'en raison d'une histoire originale, d'un rapport spécifique aux lieux (entre tradition et modernité) et des modes particuliers de gestion locale dans l'histoire politique de la ville, les cultures sportives donnent une coloration propre au vécu et à l'imaginaire bordelais ».

1 | C. Guibert, *Les Mondes du Surf*, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 2020.

2 | J.-P. Callède, « Le Mascaret à Saint-Pardon », in J.-P. Callède, P. Matharan, *La déferlante surf, Catalogue de l'exposition*, Bordeaux : Musée d'Aquitaine, 2019, p. 164-167.

3 | J. Dumas, *Bordeaux, ville paradoxale*, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 2000.

4 | A. Malherbe, A. Suchet, « Les dispositifs de production de vagues artificielles pour le surf dans le monde, Actualité technique et aménagement des sites ». In C. Guibert, *Les Mondes du Surf*, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 2020, p. 257-270.

5 | E. Provenzano, « Nouvelle-Aquitaine : Trois projets de vagues artificielles veulent déferler entre 2022 et 2024 », 20minutes.fr, 15/12/2021.

6 | J. Lestage, « Piscine à vagues à Lacanau : ce qui a fait couler The Park », *Sud Ouest*, 24/10/2019.

7 | J.-P. Augustin, « Bordeaux, au rythme des cultures sportives », *Sud-Ouest Européen*, 2006, 22(1), p. 127-140.

Urbanisation balnéaire dans la région de Tunis

SONDÈS ZAÏER

Le littoral tunisien, et plus particulièrement la côte est, a toujours exercé une attraction pour les civilisations qui se sont succédé. Très anciennement peuplé par l'homme, le bord de mer abrite plus de 200 sites antiques qui témoignent de cette occupation. Au fil du temps, l'urbanisation littorale s'est répandue d'abord dans la banlieue de Tunis pour s'étendre ensuite sur tout le littoral tunisien. Les implantations urbaines sur le littoral se sont faites de manière lente et progressive dans un premier temps, pour se diffuser ensuite avec une rapidité étonnante sous forme de véritables villes nouvelles planifiées marquant un tournant dans l'histoire de l'urbanisme balnéaire en Tunisie.



Carte postale publicitaire pour la station thermale et balnéaire d'Hammam-Lif, 1895.

La conquête des rivages de la banlieue de Tunis

Si les Phéniciens étaient des marins qui n'avaient pas peur de la mer¹, les Arabes, quant à eux, étaient des terriens qui redoutaient les combats navals et choisissaient toujours des villes en retrait par rapport à la mer. C'est ainsi que s'explique leur choix du site de Tunis entouré de collines qui en facilitaient la surveillance et doté d'un vaste lac qui séparait la ville du rivage.

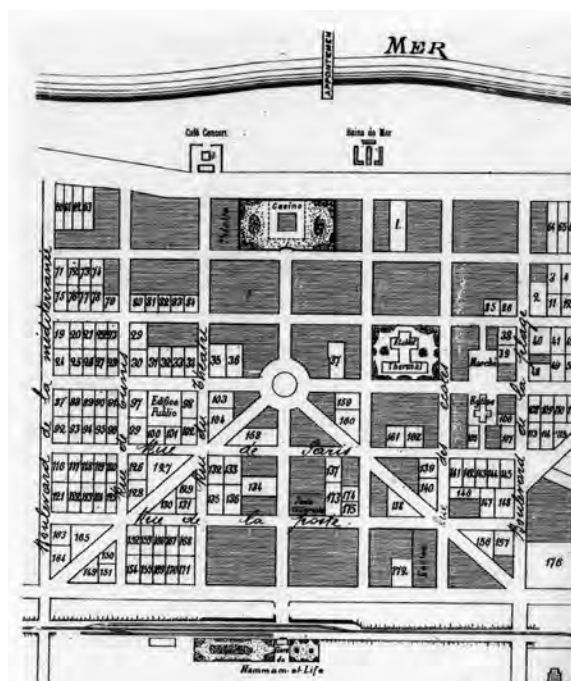
La pratique de la villégiature en Tunisie remonte au XVI^e siècle, lorsque les classes aristocratiques hafsides transforment les lieux de pèlerinage (marabouts) en lieux de séjour de loisirs. Les pratiques hafsides ont été adoptées, presque à l'identique, par l'aristocratie beylicale puis par les colons français qui y ont, les uns et les autres, ajouté et généralisé les pratiques balnéaires.

Il faut attendre le XIX^e siècle pour assister à la transformation des côtes de la région de Tunis en un littoral attractif.

Le développement des stations balnéaires modernes poussé par un désir de mer

Le chemin de fer et l'apparition de l'automobile facilitent la démocratisation des loisirs. Dans le même temps, le développement de stations balnéaires modernes souligne l'apparition d'un nouveau rapport à la mer. Les évocations vers les villes côtières, au climat frais et clément, permettant d'échapper aux fortes chaleurs des cités intérieures, commencent avec le XX^e siècle sans qu'elles soient liées obligatoirement à la fréquentation des plages. Plus tard, la généralisation des vacances et l'engouement pour la banlieue côtière font apparaître des stations balnéaires très convoitées et petit à petit une frénésie pour la plage et les bains de mer. L'expression de cet engouement s'est manifestée par la construction de palais de plaisance, de résidences estivales, puis de

1 | P. Sebag, *Tunis : Histoire d'une ville*, L'Harmattan, Histoire et Perspectives Méditerranéennes, 1998.



Plan parcellaire du premier centre urbain au 1/5 000, échelle du document original 1/4 000. Source : Société d'Hammam Lif, Tunis.

fronts de mer dans la région de Tunis. Ces nouvelles implantations ont été faites par étapes transformant en une centaine d'années une région abandonnée, en des embryons, comme à Sidi Bou, La Marsa ou Hammam Lif, puis en de véritables lieux d'une villégiature bourgeoise ou populaire estivale engendrant plusieurs formes d'urbanisation¹.

L'urbanisme balnéaire sur les côtes de la banlieue de Tunis : trois modèles d'implantation

L'organisation spatiale des premières stations implantées sur le littoral de la baie de Tunis correspond d'abord à une forme spontanée d'installation s'organisant en domaine familial pour évoluer vers des formes de construction réfléchies.

■ Les lieux de villégiature balnéaire de l'élite

Ces stations présentent la particularité d'être le résultat de l'implantation progressive d'un certain nombre de palais de plaisance initiés par la famille régnante entre le XVIII^e et le XIX^e siècle. Elles sont les plus éloignées de Tunis et n'ont pas fait l'objet de projet d'aménagement préalable². L'implantation initiale de ces palais suit la trame agraire tracée par les Romains comme à La Marsa.

■ Les lieux de villégiature traditionnelle

Ces lieux de villégiature sont créés de manière spontanée avec l'apparition de résidences secondaires très proches formant un tissu très dense qui rappelle celui de la médina avec un repère central religieux. On rencontre ce modèle traditionnel à Sidi Bou Saïd où tout s'ordonne autour du lieu de culte³.

■ Les stations balnéaires héritées de la période coloniale

La création de villes balnéaires coloniales, comme Hammam-Lif, conçues sur le modèle deauvillais (quadrillage égalitaire destiné à la juxtaposition de pavillons individuels) marque l'introduction du plan orthogonal et concerne des territoires qui étaient, jusqu'à l'occupation française, presque vides de population. Le but de cette organisation est de permettre à toutes les villas d'avoir un accès à la mer le plus proche possible. L'aménagement débute dans certains cas avec une première rangée de résidences secondaires parallèle à la ligne de côte (exemple d'Ezzahra, autrefois appelé Saint-Germain), ou par le tracé de deux axes principaux perpendiculaires qui définiront plus tard l'organisation de toute la station (c'est le cas de Hammam-Lif). Cet agencement montre des dispositifs urbanistiques développés à partir d'un rayonnement vers le large, annonçant l'avènement des fronts de mer. Les grands hôtels et le casino y occupent désormais la position centrale, traditionnellement réservée au lieu de culte⁴.

1 | Faïza Zouaoui Skandrani (dir.), *La Marsa d'hier et d'aujourd'hui*, Alpha Éditions, Tunis, 1999.

2 | J. Revault, *Palais et résidences d'été de la région de Tunis, XVI^e et XIX^e siècles*, Paris, 1974, CNRS.

3 | S. Santelli, *Médinas : l'architecture traditionnelle en Tunisie*, éditions Vilo, 1992.

4 | L. Ammar, « Hammam Lif, l'urbanité à travers les cartes postales mises à l'épreuve du temps », *Al-Sabil, Revue d'Histoire, d'Archéologie et d'architecture maghrébines* [En ligne], n° 11, 2021. URL : <http://www.al-sabil.tn/?p=8403&preview=true>



Tunisie, village de Sidi Bou Saïd. Photographie de presse / Agence Rol. Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France.

De la villégiature à la naissance du tourisme

Dès le début du XX^e siècle, les récits de voyages associés aux guides et les affiches proposent une image de la Tunisie mélangeant l'exotisme au réalisme. Elle répond à une volonté politique d'attirer des touristes venus de l'étranger. Ces premiers voyages engendrent une première forme de tourisme appelé « tourisme de prospection ». Parallèlement à la villégiature, se développe alors en Tunisie le tourisme international dont les prémices apparaissent au début du XX^e siècle. Un tourisme qui se veut « de masse » conduisant au développement de plusieurs stations balnéaires.

Ainsi, à côté des lieux de villégiature et des stations balnéaires se développent des quartiers touristiques sur les côtes de la région de Tunis, tels que celui d'Hannibal ou d'Amilcar. Ils incarnent la nouvelle orientation politique du pays qui mise sur le secteur du tourisme balnéaire et transforme progressivement le littoral en lieu densément peuplé et urbanisé. Une activité touristique qui va se développer rapidement pour connaître un vrai essor durant les années 1970.

Évolution du tourisme en Tunisie

Au cours du XX^e siècle, le tourisme en Tunisie a connu trois phases distinctes : une phase de décollage de 1957 à 1972, une phase d'essor de 1972 à 2000, et une phase de crise de 2000 à nos jours. Le tourisme est devenu un secteur économique important en Tunisie,

et a contribué à moderniser l'économie nationale. Toutefois, la Tunisie est actuellement en transition politique, ce qui a eu un impact sur son économie touristique. En outre, le secteur touristique a été gravement touché par la crise sanitaire de 2020, avec une baisse importante des arrivées, des recettes et des nuitées. Actuellement, le secteur touristique est en train d'être repensé en vue d'une promotion du tourisme durable et responsable, en coopération avec d'autres pays de la Méditerranée.

L'aménagement de lieux de villégiature et de stations balnéaires sur le littoral de la région de Tunis correspond à une convergence entre plusieurs facteurs : l'évolution du rapport à la mer et aux loisirs, la redécouverte des vertus du bain et de la villégiature, le développement des réseaux de transport... Ces différents facteurs ont modifié le paysage du littoral tunisois. Aujourd'hui, le caractère de villégiature estivale des banlieues a été remplacé par des résidences principales. Le bâti est devenu continu du lac de Tunis jusqu'au front de mer où les constructions occupent les plages. Sur le plan physique et écologique, les composantes de l'équilibre des écosystèmes ont été bouleversées : les constructions sur les cordons dunaires du littoral et dans les zones inondables ont généré des problèmes d'érosion et d'amaigrissement des plages. Une érosion qui cause aujourd'hui un important recul du trait de côte et à plusieurs endroits, la disparition totale des plages. —

La quadrature de la sphère

ANTONIN DUBERNARD

Et si la Terre était plate ? Cette idée saugrenue aurait bien arrangé les affaires des cartographes, pour qui la représentation en plan de notre Terre est un véritable casse-tête.

À leur plus grand désarroi, la rotondité terrestre est cependant un fait établi depuis la Grèce antique, par exemple grâce à l'ombre qu'elle projette sur la Lune lors des éclipses. Au III^e siècle avant JC, Ératosthène en avait même estimé la circonférence grâce à la géométrie. Il avait comparé l'angle que fait l'ombre en deux points situés en Égypte, au solstice d'été à la même heure. En estimant la distance entre ces deux points, vraisemblablement grâce au temps de trajet des caravanes en chameaux, il avait fourni une première estimation de la circonférence de la Terre. Ptolémée est peut-être le premier à s'être heurté à la difficile représentation de cette sphère en plan. Vers l'an 150, il propose la *Géographie*, un traité où il relève les coordonnées d'environ 8 000 lieux et imagine plusieurs systèmes de projection, où les parallèles, voire les méridiens sont représentés par des arcs.

Cependant, s'ils sont en partie préservés dans le monde arabe, ces outils se perdent peu à peu dans le monde occidental où, pendant plusieurs siècles, la représentation du monde ne cherche plus à être scientifique. Les connaissances des distances ou des formes des traits de côtes sont très imprécises et limitées à un environnement

relativement proche. Les cartes sont davantage des illustrations figuratives que des représentations géographiques. Elles demeurent également très liées à la représentation de l'Histoire et des lieux mythologiques. C'est la Renaissance, avec l'essor de la navigation, puis des grandes découvertes, qui marque un nouveau tournant dans la cartographie.

L'essor de la cartographie

À partir de la fin du XIII^e siècle, les portulans apparaissent en Europe, principalement pour représenter le bassin méditerranéen. Ils naissent d'abord en Italie où les marins commercent avec toute l'Europe, après les croisades qui ont intensifié les échanges entre l'Orient et l'Occident. Ce sont en effet des cartes nautiques, pensées pour la navigation et établies par cabotage en suivant les lignes de côte, sans système de projection. Y apparaissent notamment les ports, accompagnés de commentaires pour guider l'approche et esquiver les dangers, et de différentes lignes tracées à partir de roses des vents pour guider les navigateurs.

Au début du XV^e siècle, est réalisée la première traduction en latin des écrits de Ptolémée, témoignant d'un regain d'intérêt pour une représentation de plus en plus fidèle à la réalité. Avec les grandes découvertes et les récits des navigateurs, la connaissance du monde s'étoffe et le besoin de pouvoir entreprendre de longs voyages à

la boussole, donc à cap constant, se développe. Or les différentes projections utilisées jusque-là ne conservaient pas les angles et les formes, rendant cette tâche particulièrement ardue. La projection de Mercator va changer la donne.

La révolution Mercator

Gerardus Mercator naît d'une famille modeste le 5 mars 1512 à Rupelmonde, en Flandre, dans le Saint-Empire romain germanique. Il suit des études de sciences et commence peu à peu à fabriquer des instruments de mesure ainsi que des globes terrestres avec de plus en plus de succès. Sa réputation lui permet de recevoir des commandes de la part de personnes influentes, y compris de l'Empereur. Il s'installe finalement dans le duché de Clèves, où il continue sa production de globes et de cartes. Il publie en 1569 sa *Nouvelle description de la Terre*, augmentée et mise à jour, adaptée à l'usage de la navigation, dans laquelle il utilise une toute nouvelle projection, dont on se sert encore aujourd'hui.

Il s'agit d'une projection cylindrique conforme : elle s'appuie sur un cylindre tangent à l'équateur et conserve les angles et les formes. Un navigateur peut tracer un trait dessus et connaître le cap à suivre de façon constante pour atteindre la destination visée. La projection de Mercator s'impose ainsi comme un standard de référence du fait de cette précision pour les

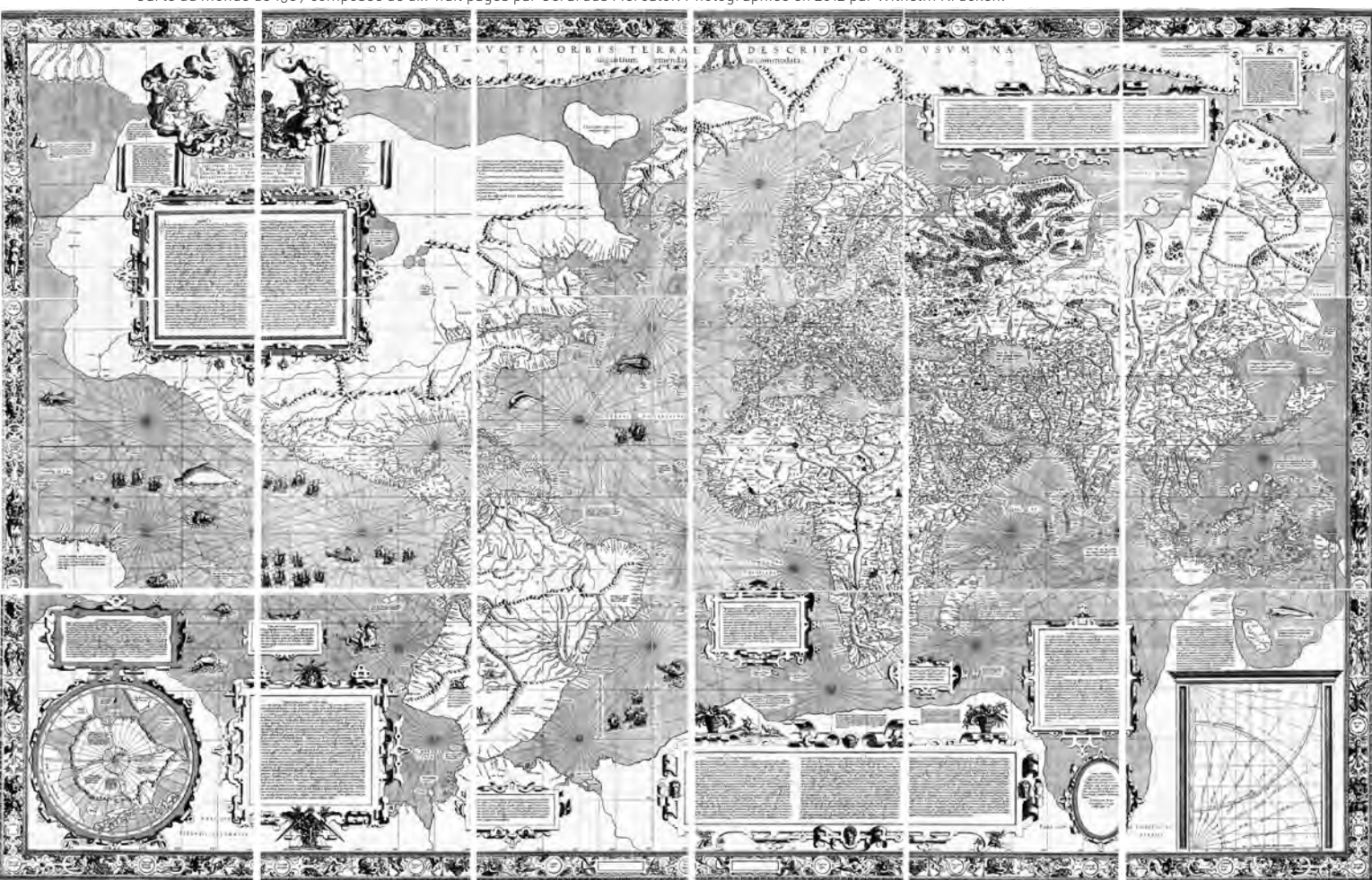
voyages en mer. Cependant, cela ne va pas sans inconvénient. Pour arriver à ce résultat, les parallèles sont de plus en plus écartés en s'éloignant de l'équateur. De ce fait, les surfaces

sont également distordues, avec des territoires qui apparaissent proportionnellement beaucoup plus grands en s'approchant des pôles.

Une réalité déformée

Cette projection étant devenue la représentation la plus utilisée de la Terre, elle déforme également la représentation qu'on se fait du monde

Carte du monde de 1569 composée de dix-huit pages par Gerardus Mercator. Photographiée en 2012 par Wilhelm Krucken.



REPRÉSENTATION

et, par conséquent, des rapports entre les différentes régions et les peuples qui les occupent. Pour mieux appréhender la réalité des échelles, le site web thetruesizeof.com propose aujourd'hui de déplacer les pays sur le planisphère, comme s'ils étaient situés aux latitudes de notre choix. Ainsi, les apparences sont trompeuses : l'Amérique du Sud est en réalité huit fois plus grande que le Groenland, l'Afrique deux fois plus grande que la Russie qui n'est, quant à elle, « que » 75 % plus grande que la Chine.

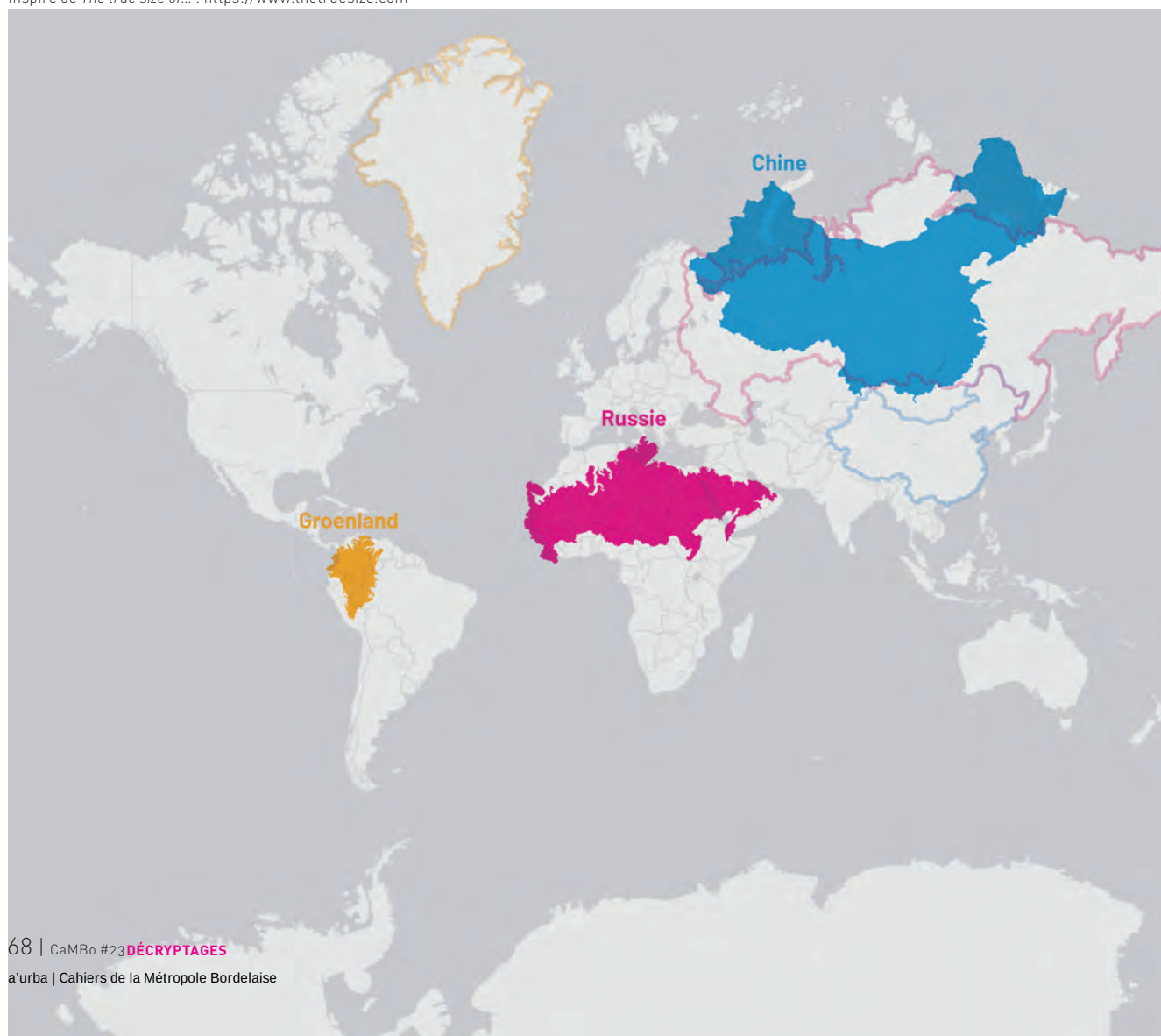
D'autres projections permettent de conserver les surfaces : on parle de projections équivalentes. C'est le cas par exemple de celle de Peters à la

fin des années 1970. Il s'agit également d'une projection cylindrique, mais cette fois non conforme : elle ne conserve pas les angles et les formes et resserre les méridiens en s'approchant des pôles. En revanche, les rapports d'échelles entre les pays et les continents y apparaissent plus nettement.

Sur les cartes officielles de la France métropolitaine, on utilise la projection conique conforme de Lambert. Les possibilités sont ainsi infinies : projections conformes, équivalentes, ni conformes ni équivalentes, sur un canevas cylindrique, conique, azimutal, etc.

De la même façon, on se figure également le Nord en haut mais on peut tout à fait y placer le Sud ou toute autre orientation. Au Moyen Âge on trouvait par exemple des cartes de la Méditerranée, l'Est en haut. La Terre est bel et bien ronde et, quelles que soient les méthodes utilisées par les cartographes, une carte en plan aussi précise soit-elle sera toujours fausse. Ils doivent donc opérer des choix, prendre un parti en fonction des informations à transmettre et des conventions fixées pour représenter le monde. —

Estimation de la taille apparente sur une projection de Mercator de la Russie, de la Chine et du Groenland, s'ils étaient à des latitudes différentes.
Inspiré de *The true size of...* : <https://www.thetruesizeof.com>



Des théâtres dans la ville

SANDRINE VAUCELLE

L'actualité scientifique bordelaise nous donne l'occasion de nous tourner vers les chercheuses en études théâtrales qui viennent d'organiser un colloque international « Repenser les lieux de spectacle de la première modernité ». Dans ce cadre et pour mieux appréhender la place dans la ville d'anciens théâtres, une conférence in situ et une visite guidée ont été proposées dans le quartier des Quinconces pour retrouver des traces de salles de spectacles datant des XVIII^e et XIX^e siècles. Pour le lecteur de *CaMBo*, nous avons rencontré trois chercheuses du laboratoire ARTES de l'Université Bordeaux Montaigne (voir encadré page suivante), Pauline Beaucé, Louise de Sédouy et Sandrine Dubouilh, respectivement spécialistes des XVIII^e, XIX^e et XX^e siècles, pour évoquer les méthodes par lesquelles elles abordent le lieu théâtral comme un objet de recherche, mais aussi les transformations et les permanences dans le temps long de la place des théâtres dans la ville.

Une histoire matérielle des lieux de spectacle

Si elles s'inscrivent dans la lignée de travaux sur la vie théâtrale menés dans les années 1980 par des historiens de la littérature, notamment Henri Lagrave ou Marc Regaldo, elles situent leurs recherches à la croisée de plusieurs champs scientifiques : architecture, histoire et arts du spectacle. Sandrine Dubouilh et Pauline Beaucé travaillent sur la dimension concrète de la fabrication artistique,

contribuant ainsi à une histoire matérielle des lieux de spectacle. Plus que sur le répertoire joué aux différentes époques, elles portent leur attention sur la diversité des lieux accueillant ce qu'il est convenu aujourd'hui d'appeler le « spectacle vivant », lieux fixes ou ambulants, lieux éphémères ou permanents, bâtis en dur ou non, chapiteaux ou théâtres de verdure... Etudiant les scénographies, les différents usages et pratiques des salles, elles montrent qu'un même lieu pouvait accueillir une diversité de formes de spectacles (pièce de théâtre, opéra, danse, bal...). La modularité des lieux et la malléabilité des usages étaient d'ailleurs plus importantes dans les siècles passés, les salles actuelles étant davantage spécialisées, avec un spectre plus réduit de pratiques artistiques. La réalisation de maquettes ou les représentations en 3D à partir de documents d'archives (plans et documents iconographiques) font partie de leurs méthodes d'analyse et de visualisation des projets architecturaux, notamment quand le bâtiment n'existe plus ou s'il n'a jamais été construit.

Étudier des projets non édifiés

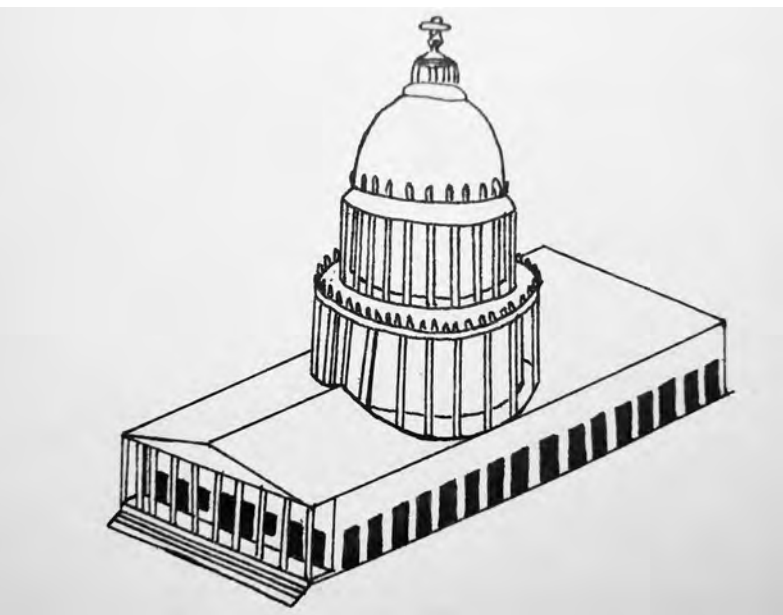
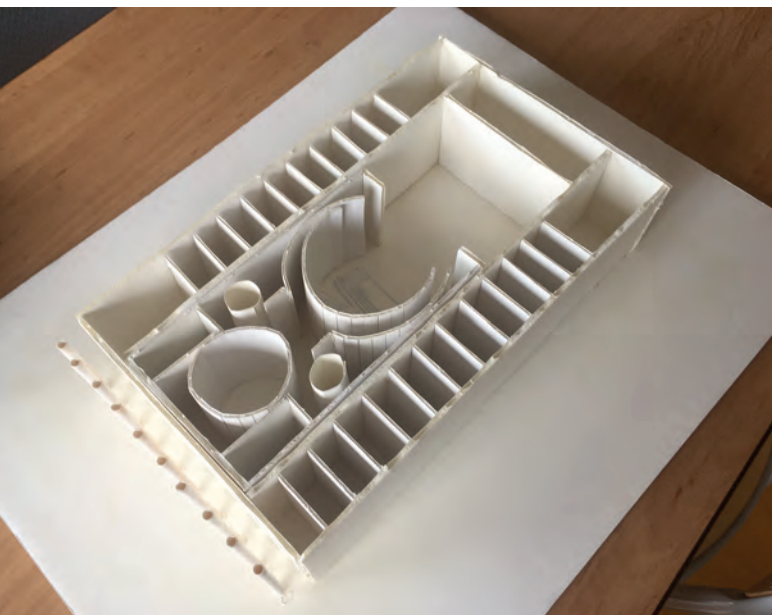
L'étude de projets qui n'ont jamais été réalisés permet de comprendre les raisons techniques, politiques ou financières pour lesquelles ils n'ont pas été conduits à leur terme ou comment un échec peut contribuer à la réussite d'un autre projet. Ainsi, Bordeaux n'a jamais réussi à se doter d'un wauxhall, un très grand espace de loisir et de

promenades, comprenant plusieurs salles de bal, jeux, boutiques, cafés, espaces de restauration... Quand l'un de ces projets a été abandonné en 1769, les fonds rassemblés pour implanter un wauxhall sur les Quinconces ont en partie été remobilisés pour réaliser le Grand Théâtre, inauguré en 1780.

Concernant les cirques, l'exploitation des documents d'archives de tous les projets, réalisés ou non, révèle que le Bordeaux de la fin du XVIII^e siècle et du XIX^e siècle est aussi une ville du cirque en dur. Ces recherches sur les plans montrent aussi que le savoir-faire architectural contribue au rayonnement de la ville outre-Atlantique : au début du XIX^e siècle, à la Nouvelle Orléans, Jean Hyacinthe Laclotte dépose un projet de construction d'un théâtre qui ressemble au Grand Théâtre de Bordeaux. Il s'agit d'un Bordelais émigré en Louisiane, alors province française. Il est issu d'une grande famille d'architectes ayant dominé la corporation des maîtres maçons bordelais de la seconde moitié du XVIII^e siècle, les frères Laclotte, qui ont construit à Bordeaux les hôtels Labottière, de Lalande, Bonnafé...

Une approche par le quartier

Ces chercheuses montrent comment le lieu de spectacle s'inscrit dans le tissu urbain, situé sur une place ou une voie circulante, à proximité d'un fleuve ou d'un parc urbain ; il accompagne le développement de la ville, la création de nouveaux quartiers.



Le théâtre de Roché prévu dans le quartier des Chartrons, mais jamais réalisé. À partir d'un unique plan, dessiné en 1793 par l'ingénieur-architecte Alexis-Honoré Roché, Louise de Sédouy a réalisé deux modélisations (3D et 2D). La maquette montre la salle de spectacle en position centrale, un foyer, un « grand caffè » et une quinzaine de boutiques ouvertes sur la rue. Le plan permet d'envisager un bâtiment majestueux, un type de « théâtre-temple » de plus de 70 mètres jusqu'en haut de la statue qui surmonterait la coupole.

Plan du théâtre disponible en ligne sur le site de la Bibliothèque municipale de Bordeaux, base Séléné : <https://selene.bordeaux.fr>.

© Louise de Sédouy.

À Bordeaux, les salles se concentrent principalement à l'intérieur des cours, mais quelques-unes se situent aussi au niveau des barrières. Les lieux de spectacle sont en très grande majorité implantés sur la rive gauche. Seulement quatre cafés-concerts sont localisés à la Bastide, notamment le théâtre de l'Alcazar qui a ouvert en 1861 sur la place du Pont (actuelle place Stalingrad). Cent ans plus tard le théâtre est devenu le cinéma Eden, puis le dancing Le Rétro. Délaissé, ce lieu culturel a finalement été transformé en grands appartements il y a une dizaine d'années.

Dans la ville constituée, les grandes salles de spectacle qui se succèdent au fil du temps demeurent agencées dans un même tissu urbain en raison de l'importance de leur emprise foncière. Dans l'étude conduite autour de la Rue Castelnau-d'Auros, les chercheurs montrent comment, au long du XIX^e siècle, le cirque cède la place au théâtre privé, le Théâtre des Arts, un lieu pouvant accueillir plusieurs milliers de spectateurs, pour céder ensuite la place au cinéma au cours

du XX^e siècle. Les plans révèlent aussi une singularité des projets de théâtres privés à Bordeaux, souvent associés à des immeubles de rapport, avec des appartements à louer. À cette micro-échelle, au regard des principes de salubrité et d'hygiène, les plans montrent comment les théâtres ont progressivement été isolés des autres bâtisses pour éviter que des incendies partis de la salle ne détruisent tout un quartier...

Une base de données des salles de spectacle

Pour sa thèse, Louise de Sédouy est en train de construire une base de données des lieux de spectacle situés à Bordeaux du XVIII^e siècle au XX^e siècle. Actuellement riche d'environ 380 entrées, cette base permet de référencer et documenter les salles de théâtre non-institutionnelles, les bâtiments existants, ceux qui ont changé d'affectation ou ceux qui ont été détruits (notamment par l'incendie) ou encore les projets non édifiés. Elle approfondit aussi la notion d'oubli à travers le cas du théâtre des Folies bordelaises, situé rue Sainte-Catherine, à

proximité du Grand Théâtre : au XIX^e siècle il accueillait des spectacles diversifiés de cafés concerts, revues, opérettes et autres féeries. Malgré son succès relaté dans la presse de l'époque, cet établissement, considéré comme mineur car plus populaire, tend à tomber dans l'oubli.

Quand le théâtre se démarque du divertissement

Sandrine Dubouilh montre comment, à la fin du XIX^e siècle, la seconde modernité touche aussi les arts de la scène : une séparation de plus en plus forte est faite entre les disciplines. La salle de théâtre change de forme pour que l'attention du spectateur se concentre vers le plateau, se différenciant en cela des salles du music-hall où le public peut circuler et consommer des boissons. Dans la seconde moitié du XX^e siècle, une politique publique se construit en faveur du théâtre, contribuant à une décentralisation culturelle et à l'émergence de la notion d'équipement public culturel. En 1947 sont créés les centres dramatiques. A Bordeaux, le Centre régional d'art dramatique de Guyenne qui date

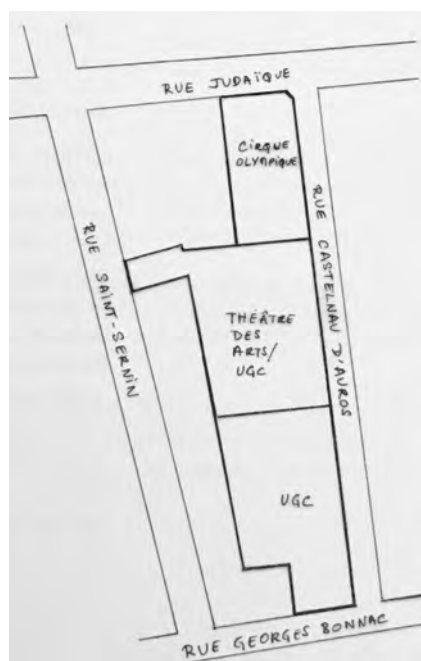
des années 1950 doit attendre plus de trente ans pour devenir un centre dramatique national avec la création du théâtre du Port de la Lune en 1986. Le vieux théâtre de l'Alhambra aurait pu être rénové pour l'héberger, mais le choix se porte sur un nouveau lieu, un ancien hangar transformé en théâtre par les architectes Christine Peyo, Emmanuel Lajus et Olivier Brochet. Situé Place Renaudel, cet équipement comprend désormais trois salles pour le Théâtre national de Bordeaux Aquitaine (TNBA).

La permanence des quartiers de spectacle dans la ville

Par une étude sur plusieurs siècles des lieux de spectacle dans la ville, ces chercheurs en études théâtrales montrent

que les grands lieux emblématiques cachent toujours une diversité de petites salles privées qui contribuent à la permanence des quartiers de spectacle dans la ville. Longtemps Bordeaux a présenté la particularité de proposer, plus que d'autres villes, des programmes hybrides combinant théâtre, marionnettes, pantomime... Ce caractère hybride des salles a progressivement été remplacé par une spécialisation du spectacle et un théâtre magnifiant des œuvres d'art. Si les bâtiments, soumis aux vicissitudes du temps, peuvent être transformés ou disparaître, les projets d'hier, réalisés ou non, peuvent aussi nourrir les imaginaires et les projets de demain. —

La rue Castelnau-d'Auros, une petite rue vouée aux spectacles depuis 1835. À l'angle des rues Judaïque et Castelnau d'Auros, le pan coupé est la seule trace visible de l'ancien Cirque Olympique, qui avait de grandes écuries et des galeries sur deux niveaux (1835-1866). À partir de 1867, la partie centrale de la rue Castelnau d'Auros a été occupée par plusieurs salles de spectacle, dont sont conservés un porche, des colonnes et des éléments décoratifs muraux. Le Théâtre Louit a été remplacé après le grand incendie de 1889 par le Théâtre des Arts (1890). Dans ces murs, l'Appolo-Théâtre (1907) est devenu le cinéma Appolo en 1932, puis le cinéma Ariel (6 salles en 1974), puis le multiplexe UGC dont l'entrée rue Georges-Bonnac correspond à la partie la plus récente (1997).



POUR ALLER PLUS LOIN

■ **ARTES**, laboratoire des Arts de l'université Bordeaux Montaigne (UBM), dont l'orientation scientifique porte sur la fabrication de l'art en général et des différents arts en particulier.

https://www.u-bordeaux-montaigne.fr/fr/recherche/equipes_de_recherche/artes.html

Pauline Beaucé, maîtresse de conférences UBM, Sandrine Dubouilh, architecte DPLG et scénographe, professeure UBM et Louise Le Chartier de Sédouy, doctorante UBM, conduisent leurs recherches en histoire architecturale du théâtre au sein d'ARTES.

- P. Beaucé, S. Dubouilh, C. Triolaire, *Les espaces du spectacle vivant dans la ville. Permanences, mutations, hybridité (XVIII^e-XXI^e siècles)*, Presses universitaires Blaise Pascal, 2021.

- S. Dubouilh, P. Beaucé, « Du cirque au cinéma : jalons pour une histoire des lieux de spectacles rue Castelnau d'Auros à Bordeaux (1835-1898) », Fix, Florence. *Théâtre et ville*, Éditions Universitaires de Dijon, 2018, pp. 141-152.

- H. Lagrave, C. Mazouer et M. Regaldo, *La vie théâtrale à Bordeaux, des origines à nos jours*, Éditions du CNRS, 1985.

- L. de Sédouy, *Une autre fabrique du spectacle en province : lieux oubliés et pratiques marginales. Le cas de Bordeaux (XVIII^e-XX^e siècles)*, doctorat en cours, université Bordeaux Montaigne, Ma thèse en 180 secondes.

<https://www.youtube.com/watch?v=pKiczruZwrc>

- Visite guidée de F. Labat, (Re)découvrir les salles de spectacles oubliées de Bordeaux XVIII^e-XX^e siècles. <https://33detours.fr>

Comprendre les paysages

à partir de l'outil photographique

JEAN-CHRISTOPHE CHADANSON

Tous photographes ? La multiplication des téléphones portables a fait de chacun d'entre nous un photographe amateur qui décrit et met en scène sa vie, son quotidien et ses émotions. Bien loin de cette pratique autocentrée, la photographie peut également être mobilisée comme un outil qui aide à définir ce qui compose nos paysages, autrement dit ce qui caractérise les lieux dans lesquels nous vivons. À cette description des paysages réalisée à l'aide de la photographie, d'autres ambitions peuvent être associées : porter un regard différent, interroger la notion de patrimoine, provoquer le débat... Focus sur quatre démarches exemplaires.

« Mon paysage au quotidien » : la photographie pour promouvoir la participation citoyenne

Portée en 2013 par le ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie à l'occasion du dixième anniversaire de la loi « Paysage », ce concours proposait aux particuliers et aux scolaires de réaliser une photographie titrée et légendée d'un lieu. 8 000 photos ont été réalisées. Un des enseignements à retenir porte sur l'importance du caractère « pittoresque » de la France dans l'imaginaire collectif. Ainsi, dans le périurbain, des images de la France rurale et traditionnelle ont été privilégiées par les photographes amateurs. La « banalité » du territoire, ses banlieues, ses lotissements et ses routes, n'ont été que peu photographiés alors qu'ils

sont pourtant des espaces très présents dans le quotidien des Français.

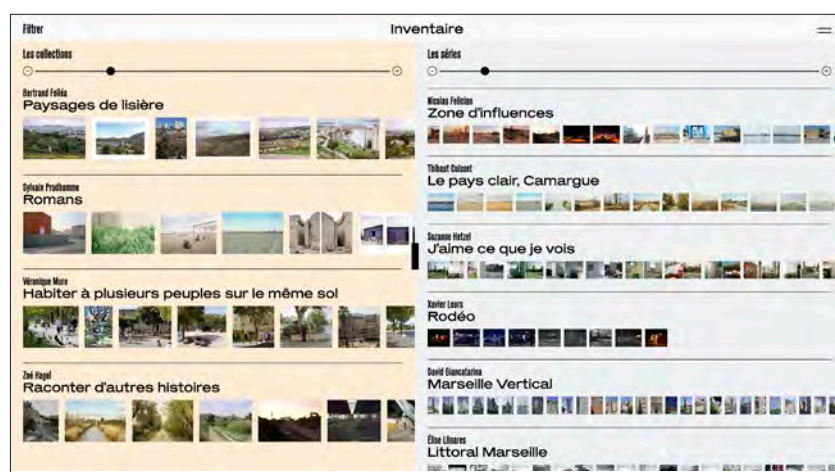
L'inventaire - photographies d'une métropole traversée par le GR2013 : la photographie comme moyen de créer un attachement à un paysage

Soutenus par la DRAC PACA, la métropole Aix-Marseille Provence et le département des Bouches-du-Rhône, l'Observatoire Photographique des Paysages et le Bureau des guides du GR2013 ont souhaité mettre en valeur les qualités culturelles et artistiques d'un sentier, le GR2013, tout en favorisant de manière plus générale la pratique de la marche.

Le dispositif mis en place a consisté, dans un premier temps, à identifier une centaine de lieux traversant la métropole de Marseille, le long du GR2013, puis dans un second temps, à mobiliser des candidats volontaires pour « suivre » les lieux dans la durée. Les candidats ont ainsi eu pour mission, chaque année, pendant dix ans, de reprendre la même photographie du même lieu. Aujourd'hui, cet inventaire compte 60 photographes et plus de 5 000 images exposées en ligne. L'originalité de cette démarche tient à la manière dont l'outil photographique a servi à constituer un lien d'attachement entre les personnes et les lieux.

Exemple de photographies prises et classées dans un inventaire constitué en lien avec la démarche GR2013.

www.inventaire.net



https://bureaudeguides-gr2013.fr/wp-content/uploads/2022/02/Inventaire_Dossier_Presse_Janvier_2021.pdf

La Mission photographique de la Datar (1984 – 1988) : la photographie artistique du paysage comme moyen d'élaborer un référentiel et une culture des paysages

En 1984, la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR) a lancé un grand programme, une mission photographique, en chargeant une quinzaine de photographes professionnels (qui sont aussi des artistes) de proposer une expérience sensible et de « recréer une culture du paysage ». Certains photographes se sont intéressés au Littoral de la Manche, d'autres à la voiture, d'autres encore aux fermes... Cette démarche est une référence car elle marque l'entrée du paysage de l'ordinaire et du quotidien dans le champ artistique. Certains grands noms de la photographie comme Raymond Depardon ont participé à cette mission.

débat sur « ce qui fait paysage » en comparant les sujets, le regard d'un artiste et celui, forcément différent, des habitants et des usagers sur des lieux traversés et vécus.

Ces quatre démarches ont en commun de favoriser la mise en débat autour de l'appréhension du paysage entre des personnes d'horizons variés : habitants, citoyens, élus, professionnels de l'urbanisme et du paysage, artistes... Elles offrent de nombreux intérêts que l'on peut citer pèle mèle : la compréhension de nos espaces quotidiens, l'attention aux lieux et à la valeur donnée à ce qui nous entoure, mais aussi la prise de conscience de la diversité des paysages, loin des clichés ou des images caricaturales. Il s'agit en somme de partager et de prendre soin de notre quotidien dans l'ordinaire des espaces dans lesquels nous vivons. —

Les résidences photographiques à Clermont-Ferrand : la photographie professionnelle pour alimenter le débat avec les habitants

Depuis 2004, la ville de Clermont-Ferrand choisit, de manière répétée, plusieurs photographes qui apportent leur regard sur les quartiers et sur les manières de vivre dans l'agglomération. L'une des ambitions de cette démarche est de favoriser des échanges entre les artistes et les habitants. L'intérêt est de créer un

+ 30%

MIREILLE BOULEAU

Comme toutes les grandes métropoles, Bordeaux connaît une congestion importante, notamment aux heures de pointe. Les conditions de circulation génèrent un allongement des temps de parcours de 30 % tous sens de circulation confondus : 35 %¹ le matin vers Bordeaux et 29 % le soir dans l'autre sens. Après une hausse de 2017 à 2019, la pandémie n'a été qu'une courte parenthèse dans la congestion de la métropole bordelaise. En 2021, les temps de parcours ont rapidement retrouvé leur niveau de 2019, notamment sur le deuxième semestre. Certains trajets, comme ceux nécessitant le franchissement de la Garonne ou ceux empruntant l'A62 nécessitent des temps de trajets allongés de plus de 45 % par rapport au temps moyen en période fluide (mesuré à 3 h du matin).

Pour les automobilistes, ces engorgements génèrent une exaspération, dont la presse locale se fait largement l'écho. Elle est tout d'abord liée au phénomène de congestion en lui-même. Être à l'arrêt dans une voiture est souvent ressenti comme une situation anormale relevant d'un dysfonctionnement. Même si le trafic est systématiquement ralenti à l'heure considérée, l'automobiliste peut « fantasmer » sur le temps qu'il mettrait en situation fluide. Ce temps de trajet « à vide », même s'il n'est atteint qu'en heure creuse ou le week-end, est souvent le

temps sur lequel se calent les choix résidentiels. Le temps supplémentaire passé dans les embouteillages est alors perçu comme un temps « en trop », alors même qu'il peut s'agir d'un temps habituel. Sa répétition quotidienne ne suffit pas à faire accepter sa normalité.

Le sentiment d'exaspération est également alimenté par des événements exceptionnels comme les journées de grève dans les transports collectifs ou des phénomènes météorologiques « extraordinaires ». Ils entraînent souvent de nombreuses difficultés dans l'organisation quotidienne : arrivée en retard sur son lieu de travail le matin ou après la fermeture de l'école le soir. L'incertitude sur l'heure d'arrivée est parfois plus problématique que le temps de trajet en lui-même. Or, dans l'agglomération bordelaise, si le temps moyen s'est finalement peu dégradé au cours des cinq dernières années, la variabilité des temps de parcours augmente. En 2021, bien que la situation sanitaire se soit stabilisée, les temps de trajet ont gardé un niveau d'irrégularité important. Cette imprévisibilité génère naturellement beaucoup de désagréments et oblige les automobilistes à développer des stratégies d'adaptation, comme un décalage des horaires de travail ou la pratique du télétravail.

Néanmoins, en dehors de la métropole, la voiture reste toujours, et parfois de très loin, le mode le plus rapide

pour se rendre à Bordeaux. Les temps de trajets, malgré la congestion, sont presque toujours inférieurs aux temps proposés par les transports en commun lorsqu'ils existent. Même les transports jugés rapides, comme le TER, génèrent des temps de parcours plus longs dès qu'une correspondance est nécessaire. Cette différence interroge sur les alternatives à la voiture. Même en situation congestionnée, le réseau routier existant permet aux automobilistes d'atteindre, pour les trajets de moyenne et longue distance, des vitesses difficilement approchables par d'autres modes. La congestion, aussi insupportable soit-elle, n'est donc peut-être pas suffisante pour permettre un véritable report modal.

À l'inverse, sur les courtes distances, plus précisément entre les communes limitrophes de Bordeaux et le centre, les vitesses réelles pratiquées en voiture, c'est-à-dire le temps de parcours total rapporté à la distance parcourue, varient entre 14 km/h et 18 km/h. Ces vitesses sont très proches de celles pouvant être pratiquées à vélo. Sur ce secteur, le vélo est donc, en théorie, tout à fait concurrentiel face à l'automobile.

Le choix modal ne se fait donc pas uniquement sur la base du temps de parcours ou alors en s'appuyant sur une vitesse automobile largement fantasmée. —

1 | <https://www.aurba.org/productions/la-circulation-entre-bordeaux-et-son-agglomeration/>

Gentrification

STELLA MANNING

Le processus de gentrification de quartiers populaires par l'installation d'habitants plus aisés est aujourd'hui bien connu. Par l'augmentation des prix de l'immobilier du fait de cet embourgeoisement progressif, il conduit à un départ des habitants d'origine qui se voient souvent contraints de s'éloigner des centres pour accéder à un logement qui leur soit accessible financièrement. La transformation de l'offre commerciale est également un des signes des mutations à l'œuvre. On l'observe dans de nombreuses villes nord-américaines ou européennes. Le quartier parisien du Marais est l'exemple français le plus fréquemment cité et certaines évolutions du quartier Saint-Michel de Bordeaux évoquent ce phénomène.

Le terme est assez récent. Il a été créé dans les années 1960 par une sociologue britannique d'origine allemande, Ruth Glass (1912-1990), qui a étudié les transformations des quartiers de Londres¹. Ces évolutions étaient perçues de manière plutôt positive par les décideurs, qualifiées de « renaissance » ou de « renouveau ». Observant les phénomènes d'éviction qu'ils engendraient, Ruth Glass crée le néologisme de gentrification, à partir du mot gentry. Celui-ci désigne à l'origine une classe sociale britannique, de « gens bien nés », située entre la noblesse et l'élite villageoise des petits propriétaires terriens. Le terme ayant pris une connotation un peu ironique

voire méprisante, qui pourrait avoir pour équivalent français « ceux de la haute », cette tonalité légèrement péjorative convenait mieux au phénomène que la chercheuse pouvait analyser dans les quartiers londoniens.

Le terme s'est rapidement répandu sous sa forme originelle ou très légèrement adaptée selon les langues : si on parle de gentrification en anglais ou en français, elle deviendra *gentrificación* en espagnol, *gentrificazione* en italien, *gentrificatie* en néerlandais ou bien encore *gentrifizierung* en allemand. Seuls les Canadiens francophones résistent en parlant d'embourgeoisement. Pourtant le concept n'est véritablement entré comme objet d'étude dans la recherche urbaine française que dans les années 2000, peut-être du fait de son caractère moins massif qu'en Angleterre ou aux États-Unis.

Les chercheurs nord-américains ont identifié trois étapes dans le processus de gentrification, avec ses prémices qui voient l'arrivée d'artistes, d'étudiants, d'activistes qui accèdent dans le quartier pour des raisons financières et en acceptent la mixité de population. L'arrivée de populations de classes moyennes libérales (dans le sens social du terme), attirées par le dynamisme créé lors de la première phase constitue une étape de transition avant l'embourgeoisement total du quartier.

Or ces trois étapes nous rapprochent du bobo, bourgeois-bohême, identifié notamment comme moteur de la gentrification. Le bourgeois-bohême a une origine très française. Il apparaît notamment dans *Bel-Ami*², le roman de Maupassant, puis de manière connotée négativement par l'extrême-droite au tournant du XX^e siècle. Il revient dans les années 1970 avec l'avènement des *Frustrés* de la dessinatrice Claire Brétécher.

Les bobos n'ont pas connu à l'étranger l'heure de gloire du terme gentrification mais ont cependant un peu essaimé dans le monde anglo-saxon lorsqu'un journaliste conservateur américain, David Brooks, publie en 2000 un livre intitulé *Bobos in Paradise : the new upper class and how they got there*³. Heureusement, il semblerait que l'affreux terme journalistique « boboïsation » soit resté confiné au sein de nos frontières. —

2 | V. Havard, *Bel-Ami*, 1885.

3 | Simon & Schuster, *Bobos in Paradise: The New Upper Class and How They Got There*, 2000.

1 | MacGibbon & Kee, *London: Aspects of Change*, 1964.

Les ZFE

ou l'art de l'équilibre

entre contraintes juridiques et réalité politique

MICHAËL DAVID

Introduites par la LOM¹ pour lutter contre la pollution atmosphérique, les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) présentaient au départ un caractère facultatif sauf dans les agglomérations et communes où les normes de qualité de l'air étaient dépassées de manière régulière. C'est ainsi que les villes de Paris, Lyon, Toulouse, Grenoble et Aix-Marseille ont dû peu ou prou hâter leur mise en place.

Puis, la loi Climat et résilience² a rendu obligatoire leur création dans quelques 43 agglomérations de plus de 150 000 habitants, avant le 31 décembre 2024. Non seulement les mesures de restriction se renforcent mais elles s'accompagnent de sanctions allant jusqu'à interdire la circulation des véhicules les plus polluants selon un agenda habilement planifié.

C'est ainsi qu'en fonction de l'âge des véhicules thermiques et de leur motorisation (essence ou diesel), l'interdiction va progressivement se généraliser pour n'autoriser en 2025, selon un système crit'air 3, la circulation des seuls véhicules diesel immatriculés au 1^{er} janvier 2011 et les voitures essence au 1^{er} janvier 2006.

À peine les réflexions commencent-elles à germer dans les différentes agglomérations que les élus et autres services sont interpellés sur

1 | Loi n°2019-428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, JO 26 déc., art. 86.

2 | Loi n°2021-1104 du 22 août 2021, JO 24 août.

les modalités d'application d'un dispositif suscitant réserves et interrogations. On en retiendra deux qui sont liées mais non totalement confondues : juridique et institutionnelle.

D'un point de vue juridique, le juge du Palais Royal s'est montré plutôt circonspect sur les effets des ZFE-m. En effet, dans un arrêt récent du 17 octobre 2022, le Conseil d'État relève que « sur les douze zones administratives de surveillance de la qualité de l'air s'agissant de la concentration en dioxyde d'azote, la valeur limite demeurait dépassée dans dix d'entre elles en 2018 ». Et le juge de considérer que les « feuilles de route ne comportent aucune estimation de l'amélioration de la qualité de l'air qui en est escomptée, ni aucune précision concernant les délais prévus pour la réalisation de ces objectifs ».

Sur le plan institutionnel, et malgré ces réprimandes, l'approche se veut prudente et attentionnée comme si le spectre des « gilets jaunes » avait marqué durablement les esprits. Il est vrai qu'à terme un peu moins de trente millions d'automobilistes de la périphérie (particuliers et entreprises) seraient privés de rouler dans nos agglomérations et métropoles.

L'Assemblée nationale et le Sénat n'ont pas tardé à s'emparer du sujet avec, dès l'été 2022, la création de plusieurs missions flash ou autres missions d'information. Les réflexions et recommandations fusent « pour

développer un travail d'acceptabilité sociale » et accompagner le changement. On phosphore sur les primes, bonus et autres aides en direction des ménages (modestes), entreprises et artisans. Et on reste discret sinon silencieux sur les mécanismes de sanctions à l'étude pour le second semestre 2024³.

Du côté de l'exécutif, le gouvernement développe des efforts de communication, de pédagogie et de dialogue et un recours accru à la « comitologie » avec la mise en place d'un comité ministériel de suivi, d'un comité de concertation et la nomination toute récente d'un coordinateur national des ZFE-m.

Concomitamment, un décret de décembre 2022 ménage les susceptibilités et anticipe les demandes de dérogation des collectivités si elles peuvent démontrer que « les actions mises en place permettent d'atteindre des concentrations en dioxyde d'azote inférieures ou égales à 10 µg/m³ sur l'ensemble des stations fixes de mesures de la qualité de l'air de l'agglomération ou pour au moins 95 % de la population de chaque commune de l'agglomération ».

À l'aune de la date butoir de 2025, on voit les collectivités opter pour un assouplissement du calendrier, préférant privilégier un scénario pédagogique au détriment d'un scénario volontariste. Sont désormais évoqués 2028, 2029 ou 2030. —

3 | Une proposition de loi (rejetée) allant jusqu'à demander leur suppression.

Édith Maruéjols

Faire je(u) égal, penser les espaces à l'école pour inclure tous les enfants

Éditions Double Ponctuation, collection « Point d'interrogation », août 2022, 126 p.

Qui n'a pas comme souvenir d'enfance, une cour de récréation où filles et garçons se mélangent très peu. Dans cet ouvrage, Édith Maruéjols, géographe et spécialiste des questions d'égalité homme-femme, développe d'abord les différents facteurs sociaux qui expliquent cette situation.

En montrant les inégalités rencontrées dès le plus jeune âge, l'auteure rend compte de la construction d'une société qui s'est développée autour du binarisme de genre (masculin/féminin). De nombreux stéréotypes perdurent et sont généralement peu questionnés par les adultes. Ils s'installent progressivement dès le plus jeune âge, dans l'espace circonscrit de la cour de récréation, miroir de ce qui se passe dans l'espace public en général.

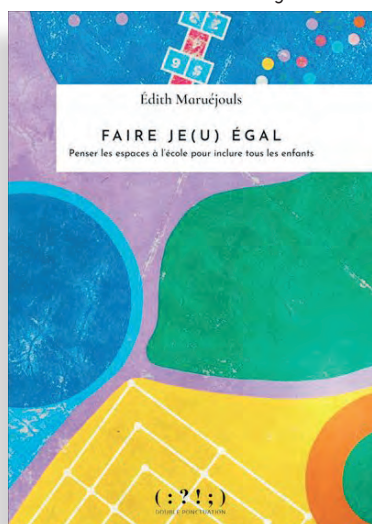
Si les garçons ont tendance à accaparer une place importante et unifiée de la cour, les filles à l'inverse sont reléguées aux abords et mettent déjà en place une stratégie d'évitement de certains secteurs dont elles se sentent exclues. Ce phénomène engendre des inégalités entre les sexes et influe sur les relations entre les enfants.

Dans « faire je(u) égal », Édith Maruéjols expose la méthodologie développée pour repenser la cour de récréation et permettre aux enfants de partager l'espace, d'inclure chacun d'eux, de les rendre égaux et, ainsi, tordre le cou à un monde prétendument masculin.

La phase de diagnostic et d'observation met en évidence des usages très distincts : si les filles souhaitent partager leurs jeux, les garçons refusent, le plus souvent, de mettre en commun leur espace. Cette exclusion est responsable de l'accroissement d'insultes à caractère sexiste ou homophobe (« les filles ne savent pas jouer au foot ou au rugby » / « tu es un homme ou pas ? »). Pour Édith Maruéjols, la relation fragilisée fille-garçon est le « terreau des violences » ; repenser la cour sous le prisme de l'égale valeur des genres doit permettre de réhabiliter la place des enfants qui ne se retrouvent pas dans les codes de l'hétéronormativité.

Les travaux préparatoires du futur réaménagement de la cour permettent aux enfants et adultes largement associés de concevoir un lieu de socialisation inclusif. Une répartition de l'espace en trois zones a été imaginée – une zone calme, une zone dynamique et une zone intermédiaire – qui se définissent par le caractère plus ou moins dynamique des activités à mener.

À titre d'exemple, le terrain sportif occupe une partie de la zone dynamique mais les marquages au sol permettent à l'ensemble des enfants de jouer à des jeux variés écartant une pratique omnipotente du football. Cet aménagement est accompagné d'un planning qui alterne les jeux avec et sans ballon. La zone intermédiaire est un lieu de créativité (tableaux d'expression, fresque murale) où la mise en place d'assises mobiles, de tables sur un espace ombragé favorise l'auto-organisation d'un espace par les enfants et leurs relations. La zone calme, quant à elle, permet aux enfants de lire, se reposer, discuter, s'isoler, rêver, etc.



L'expérimentation et l'évaluation de la nouvelle cour viennent réajuster les aménagements et permettent d'émettre quelques conclusions. Bien qu'ils ne partagent pas toujours les mêmes espaces, les filles et les garçons se rassemblent davantage et les activités jugées jusque-là minoritaires ou peu visibles (ex : petits jeux, lecture, dessin, etc.) éveillent la curiosité de ceux qui en étaient éloignés. Le besoin de réintroduire davantage de végétation dans les cours d'école est confirmé et se traduit par une appropriation immédiate des espaces ombragés par les enfants, quels que soient leur genre et leur âge, balayant certains stéréotypes de genre. Les adultes soulignent également une réduction des conflits entre enfants et une augmentation de la mixité entre les genres, entre personnes valides et non valides et entre adulte-enfant.

Pour conclure, l'auteure revient sur la question qui lui est régulièrement posée : « Qu'a-t-on à y gagner ? ». Les « rires partagés et les joies communes » des enfants n'en constituent-ils pas la meilleure réponse ?

Guillaume Bernard

Joëlle Zask

Écologie et démocratie

Premier Parallèle, février 2022, 240 p.

D'après cet essai de la philosophe Joëlle Zask, la dégradation de notre écosystème naturel résulte, entre autres, de la sédentarisation de l'être humain et de son incapacité à trouver un équilibre entre ses besoins et les ressources naturelles disponibles. En ce sens, l'auteure décrit l'anthropocène comme « l'ère du pillage » où l'individu apparaît incapable de se détacher du confort matériel. Face à cette fragilisation de nos équilibres naturels, elle explique que les processus écologiques proposés et mis en œuvre sont souvent jugés élitistes, punitifs, voire inaccessibles pour certains, parce qu'ils supposent la réalisation de sacrifices pour les accomplir.

Les processus écologiques peuvent participer au renforcement de la défiance politique et favoriser l'émergence d'une écologie radicale antidémocratique, que l'auteure nomme « dictature verte ». Cette dernière repose sur la prise de mesures coercitives, parfois violentes, que leurs défenseurs justifient par l'inaction climatique des institutions qui les représentent. Dès lors, Joëlle Zask pose la question qui fonde son ouvrage, « la démocratie et l'écologie seraient-elles incompatibles ? » et s'efforce de démontrer que « soit la démocratie est écologique, soit ce n'en est pas une, et réciproquement, soit l'écologie est démocratique, soit ce n'est pas de l'écologie ». En somme, l'écologie et la démocratie sont indissociables. Pour cela, elle s'appuie notamment sur la notion de démocratie comme « autogouvernement ».

L'autogouvernement, en tant que mode de vie démocratique, repose sur des pratiques qui ont pour but « de maintenir ou restaurer les équilibres entre mon environnement et moi-même ». La philosophe insiste sur la responsabilité du citoyen à créer « ses propres conditions d'existence » et non simplement à se contenter de juger les actions ou inactions de ses représentants élus démocratiquement par son vote. Mais faire preuve d'écologie ne signifie pas mettre notre environnement sous cloche au risque de « brider son potentiel d'évolution » et de perdre « son indépendance et sa polyvalence » ; chaque citoyen se doit d'expérimenter c'est-à-dire d'interagir, à son échelle, avec son environnement et participer à son évolution. Cette expérimentation, décrite comme une « phase décisive de l'autogouvernement », nécessite que chacun « occupe » un lieu et soit proactif pour se sentir personnellement impliqué et exposé. Sans cette opportunité de pouvoir « cultiver » un lieu c'est-à-dire « de le co-construire, de l'embellir, de l'aménager, d'infléchir son évolution, etc. », il ne peut y trouver d'intérêt à en prendre soin. Ainsi, faire preuve d'autogouvernement, autrement dit se « conduire sans un maître », est l'une des clefs apportées par l'auteure pour réconcilier démocratie et écologie. Ces réflexions concordent avec les écrits du philosophe John Dewey auxquels Joëlle Zask fait de nombreuses références. Plusieurs exemples réussis de démocraties écologiques participatives à l'échelle locale basées sur les principes de l'autogouvernement sont délivrés dans cet ouvrage : jardins partagés, écoquartiers, agriculture urbaine, etc.

Néanmoins, l'Homme ne doit en aucun cas considérer que son environnement lui appartient et qu'il peut l'accaparer au risque de le modifier sans le préserver. L'auteure explique qu'il s'agit là d'un effet pervers de la liberté dès lors qu'elle est interprétée sous sa forme d'autonomie. Au contraire, l'Homme doit être le « gardien » de son environnement c'est-à-dire qu'il se doit « de l'aménager en le ménageant, de l'occuper en s'en occupant ».

Selon Joëlle Zask, la solution pour réconcilier écologie et démocratie revient à former un public démocratique de gardiens qui, « tout en faisant pression sur les politiques publiques, participent aux débats, rassemblent et organisent des preuves, s'occupent d'information et d'éducation et devisent ensemble des meilleurs moyens d'atteindre leurs fins communes ».

Valentin Ryckebush





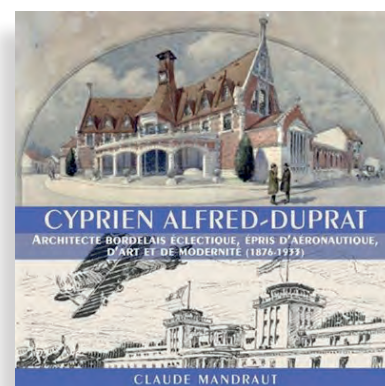
Patrice Clarac, Vincent Monthiers
**Paysans d'aujourd'hui :
 des agricultures
 en métropole bordelaise**
 Édition Confluences, Bordeaux Métropole,
 décembre 2022, 256 p.

Cet ouvrage est une invitation à explorer les systèmes agricoles contemporains de la métropole bordelaise, en mettant en lumière les enjeux économiques, sociaux et environnementaux auxquels les agriculteurs d'aujourd'hui sont confrontés, notamment en milieu urbain. Au travers d'une quarantaine de portraits d'agriculteurs, dressés par l'anthropologue Patrice Clarac sous l'œil du photographe Vincent Monthiers, nous découvrons la complexité et la diversité des pratiques agricoles actuelles ainsi que les stratégies mises en place pour assurer une production durable et respectueuse de l'environnement au sein de la métropole bordelaise. En prenant en compte les interdépendances entre les écosystèmes, les communautés et l'économie locale, cet ouvrage propose une approche holistique et plurielle de l'agriculture dans la région.



Julie Ambal, Xavier Guillot
**Urbanité campagnarde :
 Le paysage, matrice d'un
 récit de transition à Saint-
 Loubès (Gironde)**
 Éditions Autrement, POPSU, novembre
 2022, 96 p.

Au travers de ce livre, Julie Ambal et Xavier Guillot proposent d'explorer la relation entre paysage et urbanité à Saint-Loubès, à l'aune d'un projet d'aménagement innovant, à partir d'une vision de développement durable et résilient pour la ville. Ils s'intéressent aux interactions entre les éléments naturels et la ville et envisagent des solutions pour créer un environnement urbain adapté aux enjeux climatiques et environnementaux actuels. L'ouvrage met en avant l'importance du paysage dans la création d'un récit de transition et explore les moyens de mettre en place une planification urbaine durable qui prenne en compte aussi bien les besoins des habitants que ceux de la nature.



Claude Mandat
**Cyprien Alfred-Duprat :
 architecte bordelais éclec-
 tique, épris d'aéronautique,
 d'art et de modernité
 (1876-1933)**
 Éditions de l'Entre-Deux Mers, novembre
 2022, 160 p.

Cyprien Alfred-Duprat, architecte visionnaire et éclectique, a indéniablement marqué l'histoire de l'architecture bordelaise. Personnalité haute en couleur et en avance sur son temps, il a su conjuguer au travers de ses réalisations les influences artistiques, les avancées technologiques et les enjeux environnementaux de son époque pour créer des espaces innovants et durables. Citons, pour exemple, la maison cantonale dans le quartier de Bordeaux Bastide, une de ses réalisations les plus connues. Cette biographie richement illustrée que nous propose Claude Mandat met en lumière la diversité et l'inventivité de son travail ainsi que son impact durable sur l'urbanisme bordelais, en proposant une analyse tant architecturale qu'historique de ses œuvres.



CAhiers de la MÉTROPOLÉ BORDELAISE

LES AUTEURS

p. 30 | **Clara Barretto**

architecte-urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 48 | **Samia Benabbas**

architecte-urbaniste, professeure directrice de recherche des universités, vice-présidente de l'académie algérienne des sciences et technologies.

p. 77 | **Guillaume Bernard**

paysagiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 74 | **Mireille Bouleau**

urbaniste, économètre, chargée d'études à l'a-urba.

p. 15 | **Dimitri Boutleux**

urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 52 | **Myriam Casamayor**

urbaniste, chercheure associée à l'UMR Passages.

p. 72 | **Jean-Christophe Chadanson**

urbaniste, directeur de l'équipe Projet urbain à l'a-urba.

p. 57 | **Élise Couturier**

directrice adjointe, GIP Littoral.

p. 76 | **Michaël David**

conseiller juridique à l'a-urba, enseignant-chercheur associé à l'Institut Léon Duguit (ILD), université de Bordeaux.

p. 4, 33 | **Ghislaine Deymier**

maître de conférences en aménagement de l'espace et urbanisme à l'université Bordeaux Montaigne, membre de l'UMR Passages.

p. 33, 54 | **Valérie Diaz**

urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 66 | **Antonin Dubernard**

urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 45 | **Vincent Dubroca**

urbaniste associé et responsable du développement, Agence Kawabunga.

p. 8 | **Johanna Dufau**

étudiante en master Intelligence économique, Ingénierie du développement territorial, à l'université Bordeaux Montaigne.

p. 27, 54 | **Nathanaël Fournier**

économiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 21 | **Mélina Gaboreau**

ingénieure-urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 18 | **Camille Garcelon**

urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 24 | **Patrice Godier**

maître de conférences en sciences humaines et sociales à l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux.

p. 1, 37 | **Françoise Le Lay**

directrice des études à l'a-urba.

p. 43 | **Florence Lerique**

professeure des universités à l'université Bordeaux Montaigne, membre de l'ILD et associée à l'UMR Passages.

p. 75 | **Stella Manning**

urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 15 | **Laure Matthieussent**

paysagiste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 12 | **Thierry Oblet**

sociologue, maître de conférences à l'université de Bordeaux.

p. 4 | **Gilles Pinson**

professeur de science politique à Sciences Po Bordeaux.

p. 41 | **Solange Pupier**

géographe, maître de conférences à l'université Bordeaux Montaigne.

p. 78 | **Valentin Ryckebush**

urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 61 | **André Suchet**

maître de conférences à l'université de Bordeaux et chercheur au Laboratoire Cultures Education Sociétés (LACES).

p. 69 | **Sandrine Vaucelle**

géographe, maître de conférences à l'université Bordeaux Montaigne.

p. 33 | **Frédéric Véron**

paysagiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 63 | **Sondès Zaier**

assistante universitaire à l'ISA, université de Sousse, Tunisie.

LES ILLUSTRATEURS

p. 44 | **Catherine Cassou-Mounat**

infographiste à l'a-urba.

p. 50-51, 80 | **Olivier Chaput**

infographiste à l'a-urba.

p. 29 | **Christine Dubart**

infographiste à l'a-urba.

p. 11, 12, 21, 50-51, 68, 80 | **Sylvain Tastet**

infographiste à l'a-urba.

LA PHOTOGRAPHIE

Couverture, p. 1, 2, 14, 16, 23, 33, 35, 36, 42, 43

| **Hélène Dumora**

photographe à l'a-urba.

#23 | JUILLET 2023

Pressions sur le littoral

le festin

a'urba
agence d'urbanisme
Bordeaux Aquitaine



10 €

Touristiques, immobilières,
environnementales...

Les pressions qui s'exercent
sur le littoral sont multiples,
en Nouvelle-Aquitaine comme
ailleurs. Il attire massivement
et se trouve aujourd'hui
fragilisé : recul du trait du
côte, difficultés à s'y loger,
surfréquentation saisonnière
et congestion automobile...

Comment résoudre alors la
difficile équation du maintien
des activités humaines et de
l'indispensable préservation
de ces espaces toujours plus
convoités ?

À paraître

#24 | NOVEMBRE 2023

Villes et fêtes