HAL
open science

Projets urbains et imaginaires de la mobilité, les nouveaux récits de la fabrique métropolitaine : le cas du mégaprojet Bordeaux Euratlantique

Julie Ambal

To cite this version:

Julie Ambal. Projets urbains et imaginaires de la mobilité, les nouveaux récits de la fabrique métropolitaine : le cas du mégaprojet Bordeaux Euratlantique. Sociologie. Université de Bordeaux, 2019. Français. NNT : 2019BORD0206 . tel-02446141v2

HAL Id: tel-02446141

https://theses.hal.science/tel-02446141v2

Submitted on 22 Jan 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

THÈSE PRÉSENTÉE

POUR OBTENIR LE GRADE DE

DOCTEURE DE

L'UNIVERSITÉ DE BORDEAUX

ÉCOLE DOCTORALE « Sociétés, Politique, Santé Publique »

SPÉCIALITÉ : Sociologie

Par Julie Ambal

PROJETS URBAINS ET IMAGINAIRES DE LA MOBILITÉ, LES NOUVEAUX RÉCITS DE LA FABRIQUE MÉTROPOLITAINE

Le cas du mégaprojet Bordeaux Euratlantique

Sous la direction de : Guy Tapie

Soutenue le 7 novembre 2019

Membres du jury :

Mme SALLES, Sylvie, Professeure, École nationale supérieure de paysage de Versailles, Présidente
Mme HERNANDEZ, Frédérique, Professeure des Universités en Aménagement-Urbanisme, Aix-Marseille Université, Rapportrice
M. MATTHEY, Laurent, Professeur des Universités, Université de Genève, Rapporteur
M. PINSON, Gilles, Professeur de science politique, Sciences Po Bordeaux, Examinateur
M. TAPIE, Guy, Professeur, École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux, Directeur de thèse

Résumé

La mobilité des hommes et des femmes est un enjeu majeur de la fabrication des territoires contemporains. Longtemps liée à des questions techniques et à l'efficacité des transports collectifs et individuels, elle devient le socle d'une redéfinition des pratiques sociales et spatiales dans un contexte de métropolisation et de valeurs partagées sur la protection de l'environnement. Dans les politiques publiques locales et les projets urbains, l'organisation de la mobilité, des systèmes techniques et des services, est un élément clé de l'attractivité nationale et internationale des métropoles auprès des populations et des entreprises. Elle est aussi le support significatif de changement au quotidien des modes de vie et des aspirations.

Notre propos est d'interroger la place qu'elle tient dans les imaginaires des projets urbains exprimée en particulier dans leur mise en récit, formulée par les outils du marketing urbain et du *storytelling*. Notre hypothèse principale est qu'il y a une dialectique entre imaginaires de la mobilité, individuels et collectifs dans les projets urbains ; dialectique qui accompagne l'émergence de nouvelles manières de se déplacer et l'abandon de modèles marqués entre autres par l'usage de l'automobile. La mise en récit innovante et le déploiement des imaginaires, sont saisis au travers d'une étude de cas, le mégaprojet Bordeaux Euratlantique, nouvelle étape de la transformation de la métropole bordelaise. Opération d'Intérêt National, conduite par une maîtrise d'ouvrage *ad hoc*, elle est un laboratoire expérimental qui préfigure la mobilité de demain et qui en reconfigure les imaginaires. S'y articulent l'idée de vitesse (hypermobilité, connexion, réseau) et de lenteur (proximité et recherche de sobriété énergétique), combinaison soutenue par les experts et une partie des habitants. Le projet révèle aussi des imaginaires individuels, progressivement sédimentés à partir des pratiques et des expériences de chacun, que nous qualifions sous la forme de quatre figures, « opportuniste », « optimisé », « smart », « vertueux » : elles incarnent les tendances contemporaines de la mobilité. Selon nous, l'imbrication de ces imaginaires offre un angle original d'appréhension de la fabrication urbaine en soulignant l'importance des représentations et des discours pour tracer le futur des villes. D'un point méthodologique, notre thèse mobilise une variété de méthodes qualitatives : entretiens collectifs, entretiens individuels, revues de presse, analyse documentaire, figurative et archivistique, observations directes des sites de projet ; participation aux réunions de concertation.

Notre démonstration s'organise en trois parties. La première synthétise un état de l'art qui cadre notre thématique et affine nos choix analytiques. La lecture d'une littérature pluridisciplinaire associe sociologie, science politique, urbanisme, géographie et paysage, pour montrer la valeur du concept de projet urbain et de l'idée de mise en récit centrée sur le thème de la mobilité. Nous précisons notre grille d'analyse sur la base d'une discussion de la notion d'imaginaire. Dans la deuxième partie, nous analysons l'expérience bordelaise et le mégaprojet Euratlantique, porteur d'une approche renouvelée de la mobilité. Dans la troisième partie, nous confrontons imaginaires individuel et collectif en œuvre dans le projet urbain pour saisir la dynamique complexe du changement des imaginaires. Nous détaillons en annexes les dispositifs d'enquête, le corpus iconographique et nous situons les projets et opérations citées via des documents cartographiques.

Mots clés : imaginaire, mobilité, projet urbain, mise en récit, métropolisation, *storytelling*, Bordeaux, Euratlantique

Abstract

The mobility of men and women is a major issue in the manufacturing of contemporary territories. Long linked to technical issues and to the efficiency of public and individual transport, it becomes the basis for a redefinition of social and spatial practices in a context of metropolisation and shared values on the protection of the environment. In local public policies and urban projects, the organization of mobility, technical systems and services is a key element in the national and international attractiveness of cities to populations and businesses. It is also the significant support for daily change in lifestyles and aspirations.

Our purpose is to question the place it holds in the imaginations of urban projects expressed in their narrative, formulated by the tools of urban marketing and storytelling. Our main hypothesis is that there is a dialectic between the imaginary of mobility, individual and collective, in urban projects; dialectic that accompanies the emergence of new ways of moving and the abandonment of models marked among others using the automobile. The innovative narrativization and unfolding of imaginaries are captured through a case study, Bordeaux Euratlantique megaproject, a new stage in the transformation of the Bordeaux metropolis. Operation of National Interest, led by an ad hoc project management, is an experimental laboratory that foreshadows the mobility of tomorrow and reconfigures the imaginary. There is the idea of speed (hypermobility, connection, network) and slowness (proximity and search for energy sobriety), a combination supported by experts and some of the inhabitants. The project also reveals individual imaginaries, gradually sedimented by the practices and experiences of each, that we qualify in the form of four figures, "opportunistic", "optimized", "smart", "virtuous": they embody the tendencies contemporary mobility. In our opinion, the interweaving of these imaginaries offers an original angle of apprehension of urban manufacturing, emphasizing the importance of representations and discourses to chart the future of cities. From a methodological point of view, our thesis mobilizes a variety of qualitative methods: collective interviews, individual interviews, press reviews, documentary, figurative and archival analysis, direct observations of project sites; participation in consultation meetings.

Our demonstration is organized in three parts. The first synthesizes a state of the art that frames our theme and refines our analytical choices. The reading of a multidisciplinary literature combines sociology, political science, urbanism, geography and landscape, to show the value of the concept of urban project and the idea of narrative centered on the theme of mobility. We specify our analysis grid based on a discussion of the notion of imaginary. In the second part, we analyze the Bordeaux experience and the Euratlantique megaproject, which brings a renewed approach to mobility. In the third part, we confront imaginary individual and collective work in the urban project to grasp the complex dynamic of the change of the imaginary. We detail in appendices the survey devices; the iconographic corpus and we situate projects and operations mentioned via cartographic documents.

Keys words: imaginary, mobility, urban project, urban narrative, metropolisation, storytelling, Bordeaux, Euratlantique

Title: Urban projects and imaginaries of mobility, new narrativization of metropolitan manufacturing. The case of Bordeaux Euratlantique megaproject.

Laboratoires d'accueil :

Centre Émile Durkheim,
UMR 5116 CNRS, Université de Bordeaux
3 ter Place de la Victoire
33076 Bordeaux Cedex

Profession, Architecture, Ville, Environnement (PAVE),
École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux
740 cours de la Libération
33405 Talence

Remerciements

Le chemin est long. Il y a des pas en avant et des obstacles qui font reculer, toujours pour mieux avancer. J'ai rencontré lors de cette incroyable aventure de nombreuses personnes qui m'ont accompagné sur tout ou partie de cette route, je les cite ici.

Je tiens à remercier en premier lieu Guy Tapie, mon directeur de thèse, pour son encadrement, sa confiance et ses relectures, pour avoir su me pousser dans mes retranchements et m'avoir encouragé à aller plus loin.

Je remercie également Frédérique Hernandez, Laurent Matthey, Gilles Pinson, Sylvie Salles qui ont accepté de lire et discuter ce travail en me faisant l'honneur de compter parmi le jury de soutenance.

Hélène Soulier et Aurélien Ramos m'ont montré la voie du doctorat, je leur en suis extrêmement reconnaissante.

Cette thèse n'aurait pas vu le jour sans le soutien des membres du laboratoire PAVE, grâce à leur aide précieuse dans ma recherche, de la formulation du sujet aux réflexions dans son développement. Pour leur soutien scientifique et moral, je remercie Patrice Godier, Kent Fitzsimons, Caroline Mazel et Fabien Reix. Merci également à Fanny Gerbeaud et Ineka Amez pour leur accompagnement logistique et pour leur capacité à nous ouvrir au monde.

Pour avoir partagé mon quotidien de thésarde et soutenue dans cette aventure, les doctorantes et docteures du laboratoire PAVE : Laura, pour son soutien et son calme souverain ; Roberta, pour ses encouragements constants ; Caroline, avec qui j'ai pu partager ce défi qu'est la rédaction ; Myriame, avec qui les débats sont toujours à la pointe ; Manon, nos discussions théoriques ou décomplexées sur la culture populaire ont été très appréciées ; Louise, qui s'interroge elle aussi sur la ville du futur et la fiction ; et Maël, le futur doctorant plein de bons conseils. Merci aussi aux pavettes d'adoption, Jenny qui m'a fait découvrir la métropole bordelaise sous d'autres angles, et Patience pour ses précieux conseils. J'ai eu la chance d'être suivie par deux entraîneuses-docteures qui m'ont fait bénéficier de leurs expériences : Manon Vivière, dès les premiers instants, m'a rassurée sur ma position au sein du laboratoire (une paysagiste chez les architectes) et m'a fait partager ses connaissances sur la sociologie urbaine ; Aurélie Couture a été une réelle *coach* grâce à son aide tant dans la recherche de financement que dans la rigueur et l'écriture de ma thèse. Un grand merci à vous deux.

Une salve de remerciements pour les membres du Centre Émile Durkheim (CED) : grâce aux séances de tutorat de première année, et à Éric Macé, j'ai compris très vite les enjeux d'une thèse en sociologie alors même que j'étais inscrite dans un laboratoire d'architecture ; les ateliers du CED, notamment les ateliers méthodes de Viviane Le Hay, m'ont été d'une grande aide ; merci aussi aux chercheurs qui ont aiguillé mon sujet, suscité des ouvertures et proposé des ouvrages à lire, Thierry Oblet, Gilles Pinson, Andy Smith, Cécile Vigour et Thibault Bossy.

Les doctorants en sociologie et science politique ont partagé mes journées à travailler et quelques nuits festives, ils m'ont entraînée dans leurs réflexions qui me paraissaient mystérieuses au départ et qui ont pris du sens au fur et à mesure des années. Je remercie particulièrement la belle équipe des « vieux du CED » avec qui j'ai passé mes dernières années à discuter, travailler, écrire, cuisiner, débattre, mes rocs : Vincent, Laura, Marine, Maylis, Bartolomeo.

Vient le moment où il faut trouver un lieu pour écrire, pour ma part ce furent *des* lieux. Outre les bibliothèques universitaires de Bordeaux, les doctorants de Sciences Po m'ont accueilli chaleureusement dans leur bureau à la position particulière (coincé au rez-de-chaussée, donnant sur l'atrium, froid l'hiver voire aussi l'été), qui est devenu mon repaire. Un remerciement spécial à la bande

des « midis de l'IEP », Julie, Sophie, Aurélie, Caroline, Bartolomeo, Charlotte, Sarah, Maylis et Emma, grâce à qui les folles journées d'écriture n'en sont passées que plus vite.

Je suis également reconnaissante à l'ENSAP de Bordeaux qui m'a permis de travailler en tant qu'agent administratif puis enseignante dans le cadre des formations en architecture et en paysage. Je remercie l'équipe pédagogique de la première heure du master « Intelligence et Architectures des Territoires », Stéphane Hirschberger, Patrick Henry et Delphine Grail-Dumas pour mon intégration dans ce nouveau parcours, et pour m'avoir donné la chance de participer à la création du programme d'enseignement et à son organisation, notamment au travers de l'expérience, aujourd'hui rondement menée, des projets collectifs avec le master « Stratégie et Gouvernance Métropolitaine » de SciencePo Bordeaux coordonné par Gilles Pinson. Je remercie Xavier Guillot pour sa confiance dans la co-création et le co-encadrement du séminaire de master « Repenser la métropolisation : construire un monde en transition », que nous menons depuis maintenant cinq ans, en perpétuelle construction pour amener nos étudiants à réfléchir sur les transitions et pratiques de demain. Un grand merci aux étudiants de master que j'ai pu suivre depuis six ans, pour leur patience dans mon apprentissage du métier d'enseignante et pour la richesse de nos échanges.

Je remercie le Forum Urbain pour son accompagnement et la possibilité, dès sa création, d'avoir pu mener des actions, de monter des dispositifs d'enquête ou encore de participer à des formations avec leurs partenaires, Cap Sciences et l'a-urba particulièrement.

Je remercie cordialement les enquêtés, étudiants, experts et acteurs du territoire d'avoir accordé du temps à cette recherche pour que je puisse réaliser les enquêtes dans les meilleures conditions.

Les relecteurs de cette thèse sont des personnes d'une grande générosité, qui, avec bienveillance, m'ont donné de leur temps, leurs conseils et parfois leurs solutions, je leur dois beaucoup : Patrice Godier, Aurélien Ramos, Hélène Soulier, Maylis Ferry, Laura Brown, Marine Delaunay, Vincent Caby, Patience Lecoustumer, Bartolomeo Cappellina, Maël Gauneau, Manon Labarchède, Louise Jammet, Aurélie Couture, les membres de l'atelier d'écriture et bien sûr Florent Favard.

Je remercie de tout mon cœur mes merveilleux parents, Anne-Marie et Michel, et ma sœur Élise, ma famille et mes amis pour leurs encouragements coûte que coûte, leur intérêt pour ce projet assez étrange, leur soutien dans les durs et bons moments ainsi que pour leur contact dans le monde des EPA.

Un immense merci à mon époux, le docteur sans qui jamais je n'aurais imaginé commencer – et finir – cette thèse, un relecteur attentif et patient, qui a sans nul doute, influencé le contenu et le contenant de cette recherche.

Sommaire

Résumé **2**

Abstract **3**

Remerciements **5**

Sommaire **7**

Table des sigles et acronymes **10**

Note pour le lecteur **12**

INTRODUCTION GÉNÉRALE **15**

La mobilité, mise en récit et imaginaires de la fabrication de la ville 19

Imaginaires collectifs et individuels, de nouvelles façons de penser la ville 24

Imaginaires à l'épreuve du mégaprojet Euratlantique de la métropole bordelaise : terrain et méthodes 25

Organisation de la thèse 30

PARTIE I. LA FABRICATION DE LA VILLE : MISE EN RÉCIT, MOBILITÉ ET IMAGINAIRES **33**

Chapitre 1. Le projet urbain, un espace de mise en récit **37**

1.1 Fabrication de la ville par le projet urbain 37

1.1.1 Nouvel outil de la planification urbaine *37*
1.1.2 Concept polysémique et renouvellement paradigmatique *39*
1.1.3 Nouveau rôle des acteurs : horizontalité et collégialité *44*
1.1.4 La persistance des Opérations d'Intérêt National dans une démarche décentralisée *48*

1.2 La ville des discours et des images 53

1.2.1 Productions narratives par le projet *54*
1.2.2 Outils et processus de la mise en récit *56*

Chapitre 2. La mobilité, un grand récit unificateur **67**

2.1 Phénomène imposé et imposant 67

2.1.1 Spatialisation d'un concept social *68*
2.1.2 Des transports à la mobilité au fil des lois et de la presse *74*

2.2 Les facettes de la mobilité 83

2.2.1 Un capital individuel à appréhender *83*
2.2.2 De la valeur à la norme *86*
2.2.3 Du mot d'ordre à l'injonction *91*

2.3 Grilles d'analyse de la mobilité 94

2.3.1 Comportements socio-spatiaux *94*
2.3.2 Approche comparée pour une analyse urbaine et métropolitaine *95*
2.3.3 Injonction de la ville durable *97*

Chapitre 3. Les imaginaires, une construction analytique 99

3.1 Un modèle d'analyse malmené en sociologie 100

3.1.1 Une pluridisciplinarité contrainte 100
3.1.2 Imaginaires individuels et collectifs : les éléments d'un processus circulaire 103
3.1.3 Forme et composition 104
3.1.4 Des notions connexes : représentations, mythes, référentiels et idéologies 110

3.2 La mobilité dans les projets urbains : un imaginaire en mutation..... 117

3.2.1 Projet urbain : cadre de développement des imaginaires 118
3.2.2 Mobilité : un imaginaire de l'urbain 122

Compendium partie I 127

PARTIE II. MISE EN RÉCIT MÉTROPOLITAINE ET CONSTRUCTION DES IMAGINAIRES DE LA MOBILITÉ À BORDEAUX 129

Chapitre 4. Mobilité-urbanisme, couple phare du récit métropolitain bordelais.....133

4.1 Le « modèle bordelais » 134

4.1.1 De la modernisation « Chabaniste » à la révolution « Juppéiste » des transports 135
4.1.2 La construction métropolitaine en question 139

4.2 Du tramway urbain au récit métropolitain ambivalent 144

4.2.1 Imagerie de Bordeaux : patrimoine, équipement contemporain et innovation technique.. 146
4.2.2 Mobilité et métropole, un récit en mal d'un élément phare 148

4.3 La LGV : du levier d'action national au levier métropolitain..... 151

4.3.1 Liens ou ruptures dans les territoires 152
4.3.2 Prétexte au développement métropolitain par mégaprojet 162

4.4 Le mégaprojet Bordeaux Euratlantique 170

4.4.1 L'identité du mégaprojet 170
4.4.2 Regards croisés 176

Chapitre 5. Les dispositifs de médiatisation et de communication d'Euratlantique ...179

5.1 Les outils du *storytelling* 180

5.2 La proximité et les images de projet 183

5.3 Mise en récit de l'instantanéité : la mobilité comme événement ponctuel..... 193

5.3.1 Méthode d'analyse 195
5.3.2 Twitter vs Instagram : deux traitements de l'information quotidienne 196
5.3.3 L'arrivée de la LGV à Bordeaux : un événement rapidement dépassé 202

5.4 La mobilité, une thématique technique et locale 208

5.4.1 Réunions publiques et ateliers de concertation : la mobilité exposée 210
5.4.2 Les visites de sites : expérience et visualisation des modes de vie 214
5.4.3 Multiplication de dispositifs de concertation pour ancrer le récit 217

5.5 Appropriation par Euratlantique des canaux de médiation en place 218

Compendium Partie II 225

PARTIE III. DYNAMIQUES DES IMAGINAIRES INDIVIDUELS ET COLLECTIFS DE LA MOBILITÉ .227

Chapitre 6. Composantes et logiques des imaginaires individuels de la mobilité 231

6.1 Les pratiques de la mobilité : base des imaginaires individuels 231

6.1.1 Récits de pratiques..... 231
6.1.2 Discours politique et citoyen : injonctions, mots d'ordre et « bonnes pratiques » 239

6.2 Les expériences passées, mémoire des imaginaires..... 241

6.2.1 Récits d'expériences..... 241
6.2.2 Prise de conscience de sa mobilité : niveau d'étude et monde professionnel..... 245

6.3 Les aspirations : motrices d'un (re)nouveau..... 247

6.3.1 Récits d'aspirations..... 247
6.3.2 Ralentissement et proximité : de nouveaux modes de vie pour demain..... 251

6.4 Individus et imaginaire à plusieurs échelles spatio-temporelles 252

Chapitre 7. Une typologie des imaginaires de la mobilité.....257

7.1 Élaboration de la typologie 257

7.2 Une mobilité « opportuniste »..... 260

7.3 Une mobilité « optimisée »..... 265

7.4 Une mobilité « intelligente »..... 268

7.5 Une mobilité « vertueuse »..... 272

Chapitre 8. Vers de nouveaux imaginaires urbains : opérationnalité du référentiel d'une mobilité métropolitaine.....279

8.1 Reconsidérer la proximité : entre vitesse et lenteur 283

8.1.1 Redéfinition des proximités 287
8.1.2 Un retour du quartier..... 292

8.2 La métropole et ses (re)polarisations : centralités revisitées..... 298

8.2.1 Symbolique et imaginaire des centres : des images à réinventer..... 300
8.2.2 Une métropole polycentrique en devenir ?..... 304

8.3 De Montparnasse à Euratlantique : émergence d'un mégaquartier 306

Compendium Partie III 311

CONCLUSION GÉNÉRALE 315

BIBLIOGRAPHIE.....327

TABLE DES ANNEXES 339

TABLE DES MATIÈRES 393

Table des sigles et acronymes

AFP : Agence française de presse

a'urba (ou a-urba) : agence d'urbanisme de Bordeaux métropole Aquitaine

BHNS : bus à haut niveau de service

BTP : bâtiments et travaux publics

BTS : brevet de technicien supérieur

CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

CIS : Centre d'innovation sociétale

CSP : catégories socioprofessionnelles

CU : code de l'urbanisme

CUB : Communauté urbaine de Bordeaux

DGA : Direction générale de l'aménagement

DHUP : Direction de l'habitat, de l'urbanisme et du paysage

EDD : éducation au développement durable

ENSAP de Bordeaux : École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux

EPA : Établissement Public d'Aménagement

EPAEM : Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée

EPASE : Établissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne

EPCI : établissement public de coopération intercommunale

EPIC : établissement public à caractère industriel et commercial

ERP : établissements recevant du public

FNAUT : Fédération nationale des Associations d'Usagers des Transports

La FAB' : Fabrique de Bordeaux Métropole

GPSO : grand projet ferroviaire du Sud-Ouest

LGV : ligne à grande vitesse

LOM : Loi d'orientation sur les mobilités, en discussion au Sénat premier trimestre 2019

LOTI : Loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982

MAPTAM : Loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

MECA : Maison de l'économie créative et de la culture, nouvelle appellation du Pôle Régional de la Culture et de l'Economie Créative

MEL : Métropole Européenne de Lille

MIPIM : Marché international des professionnels de l'immobilier

NOTRe : Loi du 7 août 2015 portant sur une Nouvelle Organisation Territoriale de la République

NTIC : nouvelles technologies de l'information et de la communication

OIM : opération d'intérêt métropolitain

OIN : Opération d'Intérêt National

ONG : organisation non gouvernementale

PAE : plan d'aménagement d'ensemble

PAVE : laboratoire Profession Architecture Ville et Environnement de l'Ecole nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux

PDU : plan de déplacement urbain

PLU : plan local d'urbanisme

PMR : personne à mobilité réduite

PNRQAD : programme national de rénovation des quartiers anciens dégradés

POS : plan d'occupation des sols

RER : Réseau Express Régional

SEM : société d'économie mixte

SHS : Sciences Humaines et Sociales

SNCF : Société nationale des chemins de fer français

SPL : société publique locale

TBM : Transports Bordeaux Métropole ; anciennement TBC : Tram et Bus de la Cub

TC : transport en commun

TCSP : transport en commun en site propre

TER : transport express régional

TGV : train à grande vitesse

VCub : aussi écrit V^3, vélos en libre-service mis en place le 20 février 2010 sur l'ensemble de la Communauté urbaine de Bordeaux, géré par Keolis Bordeaux Métropole.

ZAC : zone d'aménagement concertée

Note pour le lecteur

La note de bas de page nous permet de ne pas encombrer le texte de références, nous nous en servons majoritairement pour citer les auteurs dont nous empruntons une phrase ou une idée. Parfois, la note de bas de page renvoie à une idée préalablement discutée pour la rappeler aux lecteurs.

Toutes les citations d'entretiens sont sourcées en note de bas de page avec un code particulier selon les individus et accompagnés des informations nécessaires pour comprendre le contexte de la parole donnée au moment de l'entretien ; est également précisée la date de l'entretien. Un tableau synthétisant ce codage est présent en Annexe 0.1 : Méthodes mixtes.

Les sigles et acronymes dont les jargons professionnels juridique et de l'aménagement raffolent voire abusent sont définis dans la table des sigles et acronymes en début de ce manuscrit.

Nous avons choisi d'intégrer dans le texte les figures les plus pertinentes ; quand elles prenaient trop de place, nous avons préféré renvoyer en annexes les figures et textes connexes. Vous trouverez des renvois dans le texte principal à ces annexes.

Enfin, les citations les plus longues sont délibérément renvoyées à la ligne, dans une taille de caractère plus petite sans guillemets, pour une meilleure lecture.

[…] les quelques pages de démonstration qui suivent tirent toute leur force du fait que l'histoire est entièrement vraie, puisque je l'ai imaginée d'un bout à l'autre. Sa réalisation matérielle proprement dite consiste essentiellement en une projection de la réalité, en atmosphère biaise et chauffée, sur un plan de référence irrégulièrement ondulé et présentant de la distorsion.

(La Nouvelle-Orléans, 10 mars 1946)[1]

[1] VIAN, Boris, *L'écume des jours*, Paris, Le livre de Poche, 1947 (2014), Avant-propos

INTRODUCTION GÉNÉRALE

> Le « quartier-village », le « bonheur sans-gêne », la « place publique », mais aussi l'« urbain anonyme », la « circulation généralisée » ou les récentes « centralités périphériques », en ce qui concerne notamment les pratiques d'habiter, de même que le « spatialisme », le « grand geste » ou, à l'inverse la « pensée faible » et la « concertation » qui guident le métier des acteurs et des gestionnaires de la ville, sont autant de figures par lesquelles la ville s'invente, se défait et se réinvente dans le temps en tant que produit de l'imaginaire social historique et créateur[2].

La fabrication de la ville et des espaces de la vie quotidienne est un processus toujours en mouvement, qui se renouvelle sans cesse. La ville est, comme le dit Yves Chalas, une « réinvention permanente », une réinvention incarnée autant par la mobilité des individus et des groupes, par leurs capacités, leurs obligations et leurs envies de se déplacer, que par les infrastructures et les moyens de transports qui en sont les principaux supports et qui organisent en partie la ville en termes matériels (réseaux viaires, tramway, lieux de transit…). La mobilité est devenue la « base du rapport social et spatial[3] », fortement ancré dans les imaginaires urbains à travers une certaine façon de vivre la ville, de se la représenter et de la fabriquer. Au fil de ce travail, nous cherchons à comprendre comment ces imaginaires contribuent à penser et aménager des espaces, des quartiers, des lieux de vie, comment ils alimentent les représentations des individus, et comment s'opère leur production / diffusion par le projet urbain. Nos origines professionnelles et académiques nourrissent une vision plurielle, cherchant à faire le pont entre les domaines du paysage et de l'aménagement et ceux de la sociologie urbaine pour porter un regard hybride sur la recherche. Notre sujet, « la mise en récit et les imaginaires de la mobilité dans le projet urbain », notre démarche et notre positionnement se nourrissent de nos connaissances et de nos expériences.

Selon Alain Roger, le site devient paysage à travers une « double articulation pays/paysage, *in situ*/*in visu*[4] » : le paysage est donc une construction mentale et non une donnée ou une science comme peut l'être l'environnement par exemple[5] ; « l'artialisation[6] » et la culture des regards forment et informent le paysage. Il apparaît donc au travers d'une structuration narrative, d'une mise en récit par la peinture[7] ou encore par la littérature[8] : « La perception d'un paysage, cette invention de citadins […] suppose à la fois du recul et de la culture, une sorte de *reculture* en somme[9]. » C'est à la fois à travers

---

[2] CHALAS, Yves, *L'invention de la ville*, Paris, Economica, 2000, p.2
[3] CHALAS, *op.cit.,* p.107
[4] ROGER, Alain, *Court traité du paysage*, Paris, Gallimard, 1997, p.18
[5] Selon Alain Roger, l'environnement est « un concept récent, d'origine écologique, et justiciable, à ce titre, d'un traitement scientifique », p.126
[6] Concept développé par Alain Roger, l'artialisation est le processus qui permet de saisir en quoi le paysage est une construction culturelle.
[7] Alain Roger prend l'exemple des peintures de Cézanne qui ont fait de la montagne de la Sainte-Victoire un haut lieu touristique au XXème siècle
[8] George Pérec dans *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien* (1975) ou encore Julien Gracq et *La forme d'une ville* (1955) partageant son regard sur la ville de Nantes.
[9] ROGER, o*p.cit*., p.27

le regard de l'individu et des représentations acquises que le paysage prend corps. Cette définition du paysage cadrée par le regard et les perceptions nous a conduit à interroger la ville et à saisir l'importance de sa construction immatérielle. Le paysage urbain, oxymore ou nouvelle conception du paysage contemporain, renvoie à la question même de la représentation :

> La notion de paysage urbain implique évidemment l'ordre du visuel, car la vue est constitutive du paysage. Aussi, le paysage urbain se raccrocherait aux représentations de la ville impliquant le regard, c'est-à-dire aux vues de ville[10].

Les transformations dans les processus de fabrication de la ville et donc des paysages urbains ont produit des projets d'aménagement qui ont réinventé la façon de penser la ville dans les années 1990-2000, s'adaptant à la prise en compte des temps longs du vivant et de l'humain et à la projection d'un futur incertain relatif aux changements de contextes, d'environnements, de ressources et aux opportunités de demain. Depuis cette période, le projet n'est plus seulement destiné à répondre à des problèmes d'usages ou d'esthétique ; il faut aussi le donner à voir grâce à des expositions et des conférences. Ce nouveau paradigme réunit ainsi les deux types de paysages proposés par Augustin Berque, le « paysage à vivre » et le « paysage à voir » ; en décrivant l'opération d'aménagement de la Grande Côte à Lyon (1997), Frédéric Pousin en témoigne :

> L'appropriation fonctionnelle et économique s'accompagne ici d'une appropriation symbolique qui relève de l'aménité urbaine, conceptualisée par la pensée théorique du paysage[11].

Selon nous, la mobilité, dans le contexte de la métropolisation, apparaît comme un vaisseau narratif capable de transporter les acteurs et les publics au fil des projets urbains. Elle est à la base de plusieurs grands récits diachroniques à l'échelle nationale et internationale, que Éric Le Breton catégorise ainsi : en premier lieu, le récit « prométhéen d'une mobilité modernisatrice de la société[12] », où la modernisation de la société passe par l'installation d'infrastructures lourdes et d'équipements de communications et de transports tels que les gares, les aéroports ou encore les réseaux téléphoniques ; ensuite, le récit de l'individu et de *sa* mobilité qui « s'affranchit des surveillances communautaires[13] », l'accès à la voiture individuelle étant l'élément déclencheur ; le troisième récit est enfin celui de « l'aliénation[14] », la mobilité quotidienne devenant une obligation, la distance induite par les réseaux couplée à la densité d'usages provoquant des surcharges des réseaux, des embouteillages, et par conséquent de l'inconfort, du stress, des temps incroyablement long passés à se déplacer, contrecarrant la liberté offerte par la voiture. Ces récits ne sont pas *que* des histoires, ils

---

[10] POUSIN, Frédéric, « La création de paysage, au risque de l'urbain », *in Les annales de la recherche urbaine*, n°85, dossier « Paysage en ville », janvier 2000, p.33
[11] POUSIN, o*p. cit*., p.39
[12] LE BRETON, Éric, *L'urgence du sens. Mobilité, la fin du rêve ?*, Rennes, Apogée, 2019, p.13
[13] LE BRETON, *op. cit.,* p.13
[14] LE BRETON, *op. cit.,* p.14

sont la représentation des stratégies politiques, économiques et aménagistes des XXème et XXIème siècles. Alors que l'urbanisation s'est constituée autour du développement des transports et des déplacements, la métropolisation se forge aujourd'hui dans la mobilité et la capacité des individus, des marchandises, des informations, à agir en réseaux, dans un monde connecté.

La mobilité, mise en récit et imaginaires de la fabrication de la ville

Mobilité : phénomène socio-spatial de la métropolisation

La recherche urbaine contemporaine, notamment en sociologie, explore la fabrication de la ville et des territoires en décrivant une pluralité de phénomènes sociaux, économiques et spatiaux qui pèsent sur les façons de penser, de travailler, de gouverner et de vivre. La globalisation et plus spécifiquement la métropolisation ont transformé l'espace de la ville. La société industrielle a disparu pour laisser la place à une « société informationnelle[15] » ; un mouvement qui explique celui de la métropolisation au travers « d'une économie et une vie sociale informatisées, la mondialisation, la technoscience, l'individualisation et l'individuation, et de nouveaux rapports sociaux[16]. » Deux systèmes techniques en particulier questionnent la société et sont porteurs « de potentiels d'accessibilité[17] » et de mise en réseau pour les individus : les nouvelles technologies de communication et les systèmes de transport. Ils permettent aussi à la ville de s'affranchir des frontières et de faire rhizome[18]. Les sociologues John Urry, Michel Bassand ou encore Vincent Kaufmann ont érigé la mobilité au rang de figure majeure d'une (re)définition de la société, bien qu'elle reste une notion polysémique au sein de la recherche académique : les sociologues se focalisent ainsi sur la mobilité sociale, les spécialistes de l'urbain sur les flux, les mobilités spatiale et migratoire ; les géographes privilégient la mobilité territoriale, les ingénieurs, les réseaux ; les politistes se centrent sur les politiques publiques et la gouvernance ; les urbanistes questionnent l'accessibilité, la distance (la proximité) et le temps (la vitesse).

Au-delà du monde universitaire, la mobilité préoccupe aussi les acteurs, décideurs et experts ; les débats récents sur l'accessibilité des territoires reculés dans les campagnes et les périphéries

[15] CASTELLS, Manuel, *La société en réseaux*, Paris, Fayard, 1998
[16] BASSAND, Michel, « Métropoles et métropolisation », *in* BASSAND, Michel, KAUFMANN, Vincent, JOYE, Dominique, *Les enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, PPUR, 2001, p.29
[17] BASSAND, *op. cit*., p.7
[18] KAUFMANN, Vincent, « La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbaine ? », *in* BASSAND, Michel, KAUFMANN, Vincent, JOYE, Dominique, *Les enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, PPUR, 2001, p.171

métropolitaines en sont un exemple. La mobilité est le vecteur d'actions militantes à l'heure de la prise de conscience sur l'environnement et l'écologie, via les mobilités douces ou les démarches du « sans voiture ». Elle devient un enjeu politique et national à travers les Assises de la mobilité en 2017, pour préparer la Loi d'orientation des mobilités en 2018-2019 (LOM) ; elle s'invite progressivement dans les textes réglementaires, avec les plans de déplacements urbains (PDU). Certaines villes en profitent même pour créer un Grenelle de la mobilité (Bordeaux) en continuité avec les Grenelles nationaux 1 et 2 (loi 2009, loi 2010) ; les collectivités et métropoles sollicitent les habitants pour concevoir les réseaux de transports et évaluer les services.

Vincent Kaufmann souligne que la mobilité était soumise à l'analyse « d'espaces homogènes, spatialement délimités et caractérisés par l'ancrage[19] », alors que sa prise en compte impose désormais une « approche dynamique du phénomène urbain ». Michel Bassand et Marie-Claude Brulhardt définissent la *mobilité spatiale* comme « l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré[20] ». Elle est ici considérée dans ses dimensions sociale *et* spatiale, deux composantes inséparables qui supposent une approche interdisciplinaire dans laquelle il est capital de prendre en compte les flux de populations, les déterminants et les conséquences de ces flux sur la mobilité[21]. Le modèle d'analyse des sociologues suisses renouvelle le regard en tenant compte de l'interdépendance entre mobilités quotidiennes et résidentielles, alors qu'auparavant la sociologie l'abordait principalement sous l'angle social. Jean-Pierre Lévy[22] parle quant à lui de « mobilité urbaine », ce qui simplifie les différentes acceptions et précise le contexte de notre travail : la ville. Outre les questions purement techniques, la mobilité est une clé de voûte de l'interconnexion entre infrastructures, habitat, environnement, économie, paysage, architecture, urbanisme, autant de domaines d'activités sociales et spatiales, et elle définit l'accessibilité des personnes, l'attractivité et l'acceptation – ou l'appropriation – des projets par et pour les citoyens.

Vincent Kaufmann insiste enfin sur le fait que la mobilité n'est pas qu'une question de déplacement spatial mais un « système organisé à partir de temporalités sociales, ou de systèmes d'emboîtements temporels[23] ». Nous faisons donc face aujourd'hui à deux façons d'envisager la mobilité. La première est centrée autour de « "l'hypermobilité" comme mode de vie pleinement assumé et dès lors revendiqué (Abbas, 2008)[24] », une vision endossée majoritairement par les professionnels du monde

[19] KAUFMANN, *op. cit*., 2001, p.173
[20] BASSAND, Michel, BRULHARDT, Marie-Claude, *Mobilité spatiale*, St Saphorin, Georgi, 1980
[21] KAUFMANN, Vincent, *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne, PPUR, 2008, p.28
[22] LÉVY, Jean-Pierre, « Mobilités urbaines : des pratiques sociales aux évolutions territoriales » *in* DUREAU, Françoise, HILY, Marie-Antoinette (dir.), *Les mondes de la mobilité*, Rennes, PUR, 2009, p.108
[23] KAUFMANN, Vincent, *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne, PPUR, 2008, p.30
[24] FEILDEL, Benoît, BAILLEUL, Hélène, LAFFONT, Georges-Henry, « Les imaginaires de la mobilité. De possibles ressorts pour la mise en durabilité des espaces périurbains ? », *Recherche Transports Sécurité*, Vol. 30, n°2-3, 2014, p.146

capitaliste et mondialisé, surtout si elle devient un « attribut de puissance[25] ». Face à l'accélération du quotidien, surgit alors une seconde réflexion articulée autour des notions de proximité géographique, de ralentissement, de vie à l'échelle locale, de télétravail, de développement de réseau de proximité, autant d'éléments vecteurs de changement qui revalorisent la mobilité comme une capacité positive au service des personnes et non des biens.

Projet urbain et mise en récit

Un autre phénomène frappant dans le cadre de la fabrication de la ville, qu'il nous semble pertinent d'approfondir, est la manière dont elle est constamment mise en scène pour attirer investisseurs, habitants et acteurs économiques : la ville se montre, s'exporte, se vend grâce à plusieurs outils, notamment les techniques de commercialisation et de communication, provoquant l'émergence d'un urbanisme fictionnel[26]. Pour être acceptés, les projets se racontent, et racontent la ville qui bouge, via des récits plus ou moins complexes allant des versions les plus réalistes aux plus fantasmées ; c'est pour cette raison que les sciences de la narration et plus particulièrement de l'imaginaire[27] sont adaptées pour aborder l'importance des phénomènes de mobilité.

La fin du XXème siècle a donc été marquée par un renouvellement de la pensée urbaine, autant grâce au monde de la recherche en sciences humaines et sociales, qu'à celui des professionnels ; une pensée qui s'est éloignée d'un urbanisme de planification, centralisé par le pouvoir national. Au niveau règlementaire, les lois de décentralisation des années 1980 ont redistribué des pouvoirs et des décisions à l'échelon municipal, qui n'avait jusque-là que peu d'emprise sur l'urbanisme et l'aménagement de son territoire. Au niveau de l'attractivité et de l'économie, l'attention se porte sur une ville avec de la flexibilité, de la « souplesse[28] ». La réflexion sur la mobilité, sur les types et la qualité des infrastructures, sur les modes de transports, fait partie des leviers que les acteurs mettent en avant dans la compétition que se livrent les métropoles. La multiplication de ces acteurs et la prise en compte de l'habitant, progressivement instituées par la décentralisation, ainsi que la recherche d'une maîtrise d'ouvrage forte, introduisent une révolution qui conduit à l'émergence d'une culture de l'action urbaine qui va en retour consolider la notion de « projet urbain ». De nouveaux acteurs font leur entrée : les opérateurs immobiliers, les investisseurs ; des partenariats publics-privés s'imposent

[25] FEILDEL, BAILLEUL, LAFFONT, *op. cit*., p.146
[26] MATTHEY, Laurent, « Urbanisme fictionnel : l'action urbaine à l'heure de la société du spectacle », *Métropolitiques*, 28 octobre 2011
[27] BARTHES, Roland, *Mythologies*, Paris, Seuil, 1957 ; WUNENBURGER, Jean-Jacques, *L'imaginaire*, Paris, PUF, 2003 (2010)
[28] CHALAS, Yves, *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos, 2003, p.26

comme une « alternative à l'interventionnisme[29] » des collectivités territoriales, notamment sur le plan financier, sujets de controverses sur plusieurs projets d'échelles différentes, de la ligne LGV Océane au stade Matmut Atlantique à Bordeaux. L'arrivée du « privé » bouscule les pratiques urbanistiques, dans un monde qui se tourne vers le management territorial, un monde où le projet urbain s'appuie sur une gestion des valeurs et des récits, pour s'adapter à une économie mondialisée[30].

Même si le projet urbain est plus une affaire de processus que de produits finis[31], sa promotion et sa gestion s'apparentent à ces derniers. Le management par les valeurs (le confort, l'écologie, le projet) et l'utilisation du récit s'articulent autour de ce que Christian Salmon nomme le *storytelling management*[32], c'est-à-dire une tentative de contrôler la mise en récit. Cet outil de marketing devient « un puissant agent de mise en intrigue[33]. » L'action sur les territoires est ainsi passée d'une logique d'aménagement à une autre de management territorial, au gré d'une transition catalysée par les mouvements de centralisation-déconcentration-décentralisation. Cette conception de l'action territoriale a mené à l'émergence du principe de gouvernance, dans un contexte où « s'insère le marketing urbain en tant qu'outil au service de la différentiation des territoires (Bros-Clergue, 2006) à travers la construction et la gestion d'une image singulière[34] ». Les projets urbains sont à la recherche d'un label à travers des images désirées et des « icônes sacralisées[35] ».

Les projets urbains se scénarisent par la mise en récit des processus et par une multiplication d'objets visant à les promouvoir, à raconter une histoire par des « univers d'images complexes[36] ». Pour un même projet que la collectivité désire valoriser, peuvent se déployer la publication d'ouvrages, une exposition, des discussions publiques via des réunions d'information/ concertation/ participation, la distribution de brochures et prospectus, le placardage publicitaire au niveau des arrêts de bus, de tramway, parfois même *sur* les tramways. Tout ceci vise à promouvoir un discours politique et à former un récit institutionnel. Cette production d'histoires collectives génère, autrement dit, ce fameux urbanisme fictionnel où se côtoient et s'amalgament ce que désirent les habitants et destinataires finaux des actions, et ce que proposent les projets à l'échelle métropolitaine comme à celle de l'unité de vie.

---

[29] AVITABILE, Alain, *La mise en scène du projet urbain. Pour une structuration des démarches*, Paris, L'Harmattan, 2005, p.26
[30] ATKINSON, Rob, « Les aléas de la participation des habitants à la gouvernance urbaine en Europe », *Les annales de la recherche urbaine*, No.80-81, 1998, p.66
[31] AVITABILE, *op. cit*., p.93
[32] MATTHEY, Laurent, « L'urbanisme qui vient », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Débats, *Les valeurs de la ville*, mis en ligne le 08 décembre 2014, p.2
[33] MATTHEY, *op. cit*., 2014, p.5
[34] CHANOUX, Maëva, SERVAL, Sarah, « État des lieux et perspectives du marketing urbain. Une approche par la littérature », article en ligne en .pdf, 2016
[35] GWIAZDZINSKI, Luc, « Des tramways nommés désirs. Les réseaux de transports collectifs, nouveaux instruments de l'urbanisme fictionnel », *Métropolitiques*, 13 février 2015
[36] KLEIN, Étienne, *D'où viennent les idées (scientifiques) ?,* Paris, Manucius, 2013, p.5

Mise en récit et imaginaire

> L'imaginaire fait partie du fondement des phénomènes sociaux, notamment ceux qui concernent les domaines de la religion, de l'art, de la communication audiovisuelle, de la vie quotidienne dans nos métropoles. C'est pourquoi la sociologie de l'imaginaire n'est pas une nouvelle spécialisation de la discipline sociologique, mais un nouveau point de vue sur ce que la réalité sociale *signifie* pour ceux qui la vivent[37].

Afin d'analyser la mise en récit du projet urbain, nous avons privilégié un modèle d'analyse peu usité en sociologie, centré sur les imaginaires, afin de faire dialoguer les deux disciplines, sociologie et urbanisme, mais aussi de se détacher d'une approche sociologique sur les pratiques et les modes de vie ou d'une approche urbanistique, concentrée sur une analyse spatiale de l'évolution des formes. L'approche par les imaginaires permet aussi de dépasser une vision technique des mobilités, en parlant des valeurs, des envies et désirs des acteurs et finalement de la ville.

La notion d'imaginaire n'est pas étrangère à la sociologie et aux sciences humaines et sociales. Néanmoins les auteurs classiques de la sociologie s'en sont emparés en marge de leurs travaux. Karl Marx et Friedrich Engels n'utilisent pas la notion d'imaginaire mais tentent de séparer ce qui est de l'ordre de la raison et des conditions matérielles participant à produire des effets sociaux, de ce qui a trait aux images et à toute création de la conscience émanant des comportements des individus[38]. Alexis de Tocqueville défend l'idée qu'il existe une conscience collective qui impose aux individus des représentations pour générer des mouvements collectifs ; comme K. Marx, A. de Tocqueville souligne le rôle de l'imaginaire religieux. Pour Émile Durkheim, le symbole, présent dans les rites et les mythes, marqueurs des représentations personnelles, est une clé de lecture des sociétés. Georg Simmel rappelle quant à lui que l'image est partie intégrante de toute relation entre les hommes (et les femmes), et observe « comment l'interaction des individus procède de représentations, contenant une "vérité légitime" dans la mesure où les rapports sociaux sont *inéluctablement* tributaires de ces images mutuelles[39]. » G. Simmel considère que l'individu agit, pense et décide à travers un système de représentations. Gilbert Durand, sociologue et anthropologue, réhabilite l'image comme forme et support de pensée ; l'imaginaire comme socle de la vie mentale devient une « dimension constitutive de l'humanité ». Il place le mythe au centre de la construction des imaginaires et développe une

---

[37] GRASSI, Valentina, « L'imaginaire », *in* GRASSI, Valentina (dir.), *Introduction à la sociologie de l'imaginaire. Une compréhension de la vie quotidienne*, Toulouse, ERES, 2005, p.55

[38] LEGROS, Patrick, MONNEYRON, Frédéric, RENARD, Jean-Bruno, TACUSSEL, Patrick, *Sociologie de l'imaginaire*, Paris, Armand Colin, 2006, p.19

[39] LEGROS, *et al.*, *op. cit.*, p.51, une reformulation des auteurs de la conception de Georg Simmel

« mythodologie », c'est-à-dire une « nouvelle épistémologie qui fait du mythe le lien entre les cultures et les sociétés[40] ».

Au tournant des années 1970, Cornelius Castoriadis, dans *L'institution imaginaire de la société* (1975), définit l'imaginaire social comme « cette activité par laquelle chaque société, d'une façon qui lui est propre, s'institue, notamment à partir de l'imagination radicale déployée par les individus qui composent cette société[41]. » Pour qu'il y ait société, il faut donc qu'il existe des systèmes de représentation et d'interprétation dans lesquels les communautés s'identifient[42]. L'imaginaire installe donc un rapport au monde et soutient la dynamique des rapports sociaux. Comme le souligne Valentina Grassi, la sociologie de l'imaginaire est un « nouveau point de vue sur ce que la réalité sociale *signifie* pour ceux qui la vivent[43] » ce que d'autres nommeront subjectivation.

Imaginaires collectifs et individuels, de nouvelles façons de penser la ville

Entre les années 1950, qui voient l'arrivée massive de l'automobile, et les années 1980, la voiture offre de nouveaux cadres de vie (le rêve pavillonnaire), la possibilité de voyager, de trouver du travail ailleurs que dans le lieu de résidence ; la mobilité est alors perçue positivement, synonyme de liberté. Puis des critiques s'élèvent en même temps que se développe un capitalisme mondialisé qui connecte, met en réseau, impose des flux de plus en plus rapides augmentant la vitesse de transformations de l'environnement humain, social, économique. La mobilité apparaît alors comme une contrainte, source d'inégalités : tous ne peuvent pas parcourir la planète, voire simplement la ville, comme ils le souhaitent.

Une transition s'opère depuis le début du XXIème siècle au niveau des imaginaires de la mobilité : si les pratiques n'évoluent pas aussi vite que les pouvoirs publics et l'opinion publique le souhaitent, les aspirations ne sont pas en reste et sont portées par la communication urbaine qui rêve de *tout, tout de suite* et de *tout, tout près*, tout en pouvant aller loin en très peu de temps, ponctuellement ou quotidiennement. Les projets de LGV mettent en exergue ce paradoxe : on peut être à Bordeaux en 2h (au départ de Paris) puis arriver dans un nouveau centre mixte (affaire, résidentiel, activités), une micro-ville dans la métropole.

---

[40] LEGROS, *et al.*, *op. cit.*, p.99
[41] DEBARDIEUX, Bernard, *L'espace de l'imaginaire. Essais et détours*, Paris, CNRS éditions, 2015, p.14
[42] ANDERSON, Benedict, *L'imaginaire national – Réflexions sur l'origine et l'essor du nationalisme*, Paris, La Découverte, 1983 (1996)
[43] GRASSI, *op. cit.*, p.55

Ces constats ont inspiré notre hypothèse principale. Nous pensons que le projet urbain est un espace de création de récits dont la mobilité est un des principaux moteurs. Il fonde des imaginaires et les acteurs qui participent à leur élaboration les diffusent à de multiples publics. La structuration d'imaginaires collectifs favorise en retour l'apparition de nouveaux cadres de vie et usages : ils désignent des centralités urbaines autour des infrastructures de mobilité[44] qui valorisent les mobilités partagées[45] ; ils fixent pour les habitants un compromis entre proximité, distance et vitesse[46]. Même si les innovations ont une temporalité qui relève de la grande vitesse, a contrario les représentations sociales sont « lentes et répétitives, agissant sur de très longues périodes, telle une mémoire informant les imaginaires[47]. » Si ces imaginaires collectifs offrent un cadre de pratiques de mobilité partagé par tous, malgré les controverses ou les conflits sur la « bonne » mobilité, ils s'articulent à des imaginaires individuels, lentement sédimentés, souvent à partir des pratiques des personnes et des groupes, que nous qualifions sous la forme de quatre figures d'imaginaires qui à notre sens identifient les tendances contemporaines : les figures « Opportuniste », « Optimisée », « Smart », « Vertueuse ». L'expérience bordelaise est significative de ce processus d'imbrication entre imaginaires collectifs et individuels.

Imaginaires à l'épreuve du mégaprojet Euratlantique de la métropole bordelaise : terrain et méthodes[48]

La métropole bordelaise

Plusieurs raisons expliquent le choix de la métropole bordelaise[49] comme terrain d'étude, et en particulier celui du mégaprojet Euratlantique, afin d'observer l'émergence et la consolidation des imaginaires collectifs et individuels de la mobilité par une mise en récit significative des enjeux contemporains de la fabrication de la ville.

Le visage de l'agglomération s'est modifié en vingt ans : auparavant perçue comme une ville congestionnée par les voitures et noire de pollution, elle a capitalisé sur son patrimoine bâti et a opéré

[44] La première politique n'est pas récente : depuis une vingtaine d'année, les villes, aujourd'hui métropoles, s'appuie sur des pôles multimodaux ou encore des péri-centralités dans le cadre d'une métropole « archipel ». GODIER, Patrice, OBLET, Thierry, TAPIE, Guy, *L'éveil métropolitain*, Paris, Le Moniteur, 2018

[45] Etudes a'urba, 2015-2016

[46] FORUM VIE MOBILE, « Aspirations liées à la mobilité et aux modes de vie - enquête internationale », 2015-2016

[47] KLEIN, Étienne, *D'où viennent les idées (scientifiques) ?*, Paris, Manucius, 2013, p5-6

[48] Pour visualiser les projets, quartiers et territoires cités, se référer à Annexe 4.0 : La métropole bordelaise et ses projets

[49] Nous travaillons depuis une dizaine d'années sur les processus de fabrication de la métropole bordelaise à travers le paradigme du projet urbain, ce qui nous a donné des pistes, des contacts et des données originales pour cette recherche doctorale.

un tournant dans sa production de nouveaux quartiers, tout en donnant une place de choix à l'ancien et à sa rénovation.

À la fin des années 2000, le désir de « faire une métropole » a démultiplié les projets d'urbanisme, d'aménagement, d'architectures et d'infrastructures sur le territoire, autour d'une infrastructure de transport à échelle européenne, la ligne à grande vitesse (LGV). En 2010, la Communauté urbaine comptait le plus de projets urbains en étude – hormis le territoire du Grand Paris –, en cours et en construction sur le territoire national.

Le paysage bordelais est ainsi devenu un immense chantier sur tous les plans : l'urbanisme, les réseaux, l'économie, l'habitat, le patrimoine bien sûr, les espaces publics, ou encore – élément moins visible – la gouvernance devenue plus concertée. Comme pour les autres métropoles, les désirs de reconnaissances européennes et d'enrichissement font de ces collectivités et de ces territoires des lieux de productions pertinents à analyser pour notre propos. Le « projet urbain métropolitain bordelais » s'est positionné principalement sur un objectif d'attractivité, grâce à une riche mise en récit de son territoire : le développement durable comme fondement à la revalorisation patrimoniale ; la qualité de vie ; la création et le perfectionnement d'un réseau de transports en commun pour connecter les territoires. Le but est de consolider sa place dans le paysage régional, national voire européen.

Opération Bordeaux Euratlantique : la mobilité comme récit originel

La vitalité retrouvée de la métropole bordelaise a poussé la Communauté Urbaine, la ville de Bordeaux et d'autres institutions locales à poursuivre la dynamique de requalification urbaine démarré au milieu des années 1990, engageant tous azimuts d'autres opérations d'urbanisme, d'aménagement et d'architecture.

La redynamisation du processus de fabrication passe par un projet politique fort : la ville et l'agglomération se sont engagées dans des programmes d'actions orientés vers le redéveloppement des ressources, notamment autour d'une infrastructure de transport (le tramway) permettant de passer du tout automobile aux transports collectifs et de rénover les espaces publics. Le couple mobilité-urbanisme, puis mobilité-métropolisation, s'avère être un prisme d'analyse à forte valeur heuristique lorsqu'il est question de Bordeaux.

Après le tramway, les récits de la métropole s'orientent vers sa connexion aux autres grands pôles économiques et bassins d'emplois : le sud de l'Europe, Paris et le nord de l'Europe. L'ouverture de la

LGV est un moment fort des années 2010, qui offre à Bordeaux la compétitivité des métropoles européennes. Elle s'inscrit dans un grand projet urbain ou « mégaprojet », Euratlantique, qui nous intéresse tout particulièrement. De la gare Saint-Jean, il englobe les communes de Bordeaux, Bègles et Floirac pour une surface de 738 ha. Il s'agit d'une Opération d'Intérêt National, créée par décret en Conseil d'État ; elle suit un régime juridique aux mesures exceptionnelles par rapport au droit commun de l'urbanisme et des autres projets urbains.

Au regard de son ampleur et de sa durée, des concours d'urbanisme jalonnent le projet dès ses premières années pour recruter des équipes de maîtrise d'œuvre sur deux zones d'aménagement concertées (ZAC) : Saint-Jean Belcier et Garonne-Eiffel. En plus de la rénovation de la gare Saint Jean visant à accueillir les voyageurs supplémentaires prévus avec la LGV, l'OIN est aussi motrice dans la construction de grands équipements publics culturels, sportifs, ainsi que d'espaces publics. Une offre privée de commerces, de restauration, d'hôtellerie est aussi présente. Les deux plus grands pôles d'aménagement sont majoritairement consacrés à la production de surface d'activités et de bureaux ainsi que de logements. Même si dans l'esprit des Bordelais, l'OIN est un gigantesque quartier d'affaires[50], la volonté de l'EPA est en effet de fabriquer une nouvelle centralité autour d'un pôle multimodal qui relie la France et l'Europe à la métropole, et de créer une réelle mixité entre tous les usages, pour en faire des lieux qui vivent aussi le soir et les fins de semaines.

Grâce à sa maîtrise d'ouvrage *ad hoc,* le grand projet urbain se déploie différemment dans le paysage des projets urbains bordelais. Elle maîtrise le *storytelling* qu'elle diffuse, les récits qu'elle met en œuvre pour ériger ce projet en mégaprojet en répondant aux enjeux d'attractivité, d'accessibilité, de rayonnements économiques, d'emplois et de production de logements.

La mobilité est l'un des enjeux principaux du mégaprojet, même s'il n'est pas toujours exprimé clairement, qu'il s'agisse d'attirer de nouveaux habitants, entreprises et investisseurs ou de rapprocher des territoires via la LGV, de connecter et de mettre en lien des quartiers. Les acteurs de la fabrication urbaine donnent en effet l'impression d'apporter une réflexion et une critique à même de faire évoluer la pensée urbaine. Il y est question d'innovations, d'expérimentations et de stratégies à long terme, qui auraient de véritables impacts sur les pratiques, les aspirations, les représentations. Si ces acteurs sont encadrés par des règles spécifiques, ils ont une marge de liberté pour innover et expérimenter sur les orientations stratégiques, ainsi que les processus de concertation et de conception. Les mégaprojets, générateurs d'une mise en récit de la mobilité, révèlent les imaginaires à l'œuvre et s'avèrent être des laboratoires de la fabrication de la ville de demain.

[50] Entretiens semi-directif avec travEur1, exp4 et exp6

Appareil méthodologique

L'état de l'art a été un moment fort de nos investigations, car nous avions besoin de creuser une approche finalement assez rare sur les imaginaires et leur place dans la mise en récit des projets. Nous avons croisé les points de vue et les disciplines qui composent le champ de l'urbain : sociologie et sociologie de l'urbain, géographie, science politique, économie, urbanisme, architecture et paysage. Notre lecture pluridisciplinaire retrace les dimensions de notre recherche : la fabrication de la ville, à partir des jeux d'acteurs et des systèmes de gouvernance, du poids des représentations dans les moteurs de l'action sociale ; l'importance du récit dans le cadre des projets urbains ; l'approche de la mobilité. Le cadre d'analyse (les projets urbains) et l'objet (la mobilité) sont largement documentés : de nombreux ouvrages font la synthèse de l'histoire de ces concepts et des multiples façons de les analyser. Nous avons sélectionné des auteurs qui ont produit des revues de littérature complètes pour expliquer notre point de vue. Sur le plan plus opératoire, le choix de l'étude de cas bordelaise a été crucial après avoir envisagé et commencé au cours de la thèse des comparaisons internationales : avec Cincinnati aux USA, la métropole automobile à l'américaine, et Curitiba au Brésil, la métropole des transports publics et du fameux Bus à Haut Niveau de Service. Si cette mise en perspective nous a inspiré, nous n'avons pas pu l'aboutir faute de financements pour la conduire jusqu'au bout.

Méthodes mixtes[51]

Pour mener à bien nos investigations, nous avons mobilisé plusieurs techniques d'observation, qui relèvent aussi bien de méthodes traditionnelles d'enquête sociologique que d'une analyse documentaire lexicale, thématique et iconographique. Notre connaissance du terrain, notre vision de paysagiste sur les questions d'imaginaire et de représentations a aussi constitué un précieux prisme d'observation. Nous avons opté pour une méthode combinée en associant les entretiens individuels semi-directifs et l'étude des dispositifs de médiatisation et de communication (plaquettes, documentations numériques, conférences et réunions publiques).

Pour comprendre les dynamiques individuelles de formation des imaginaires, nous avons testé plusieurs dispositifs à partir de nos hypothèses en associant entretiens collectifs et photo-élicitation. L'analyse de contenu a conduit à formuler une première typologie de figures d'imaginaire de la mobilité, mise à l'épreuve ensuite par des entretiens collectifs. Les entretiens individuels réalisés

[51] Les méthodes employées sont détaillées en Annexe 0.1 : Méthodes mixtes.

auprès des acteurs du projet et de la métropole ont révélé des informations complémentaires pour valider les figures et les nuancer selon les acteurs.

Notre usage des entretiens collectifs s'inspire des constats de Sophie Duchesne et de Florence Haegel. Contrairement aux considérations de Robert King Merton, qui décrit l'entretien collectif comme une « somme d'entretiens individuels[52] », nous privilégions l'interaction comme une forme de production de discours qui permet de faire émerger une plus grande part des imaginaires des personnes. Certains des instruments figuratifs des méthodologies visuelles sont mobilisés *avec* des images, support des entretiens pour une photo-elicitation[53].

Nous avons aussi assisté aux conférences, aux réunions publiques, aux ateliers de concertation, aux expositions, aux visites urbaines, dans le cadre du projet lui-même, ou plus largement du projet métropolitain.

L'analyse de contenu des données recueillies nous a permis « d'étudier et de comparer les sens des discours[54] » pour exposer les imaginaires présents. Nous avons procédé à une analyse thématique du corpus, hiérarchisant des thèmes principaux et secondaires, et l'avons couplée à l'interprétation de l'iconographie du projet urbain, produite par les maîtrises d'œuvre, la maîtrise d'ouvrage, les promoteurs et constructeurs.

L'enseignement à l'école nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux autour de trois modules a été une source de production de données et un espace de débat : les ateliers de projet du Master Intelligence et Architecture des Territoires (2014-2016), les projets collectifs entre des étudiants de ce master et ceux du Master Stratégie et Gouvernance Métropolitaine de Science Po Bordeaux, menés avec des partenaires institutionnels tels que l'a-urba, Bordeaux Métropole, la Fab' de Bordeaux Métropole ou des bailleurs sociaux (2015-2019), ainsi que l'encadrement des mémoires de master dans le cadre du séminaire « Repenser la métropolisation : construire un monde en transition » (2015-2019). À plusieurs reprises, nous avons participé à des séminaires, des rencontres d'experts, qui ont fait émerger des tendances sur les enjeux de mobilité métropolitaine et leur mise en récit.

[52] DUCHESNE, Sophie, HAEGEL, Florence, *L'enquête et ses méthodes. L'entretien collectif*, Paris, Armand Colin, 2014, p.19
[53] BOULDOIRES, Alain, MEYER, Michaël, REIX, Fabien, « Introduction. Méthodes visuelles : définitions et enjeux », *Revue française des méthodes visuelles,* n°1, 2017
[54] BLANCHET, Alain, GOTMAN, Anne, *L'entretien*, Paris, Armand Colin, 2007 (2015), p.89

Organisation de la thèse

La première partie propose une analyse des trois piliers de notre problématique : la mise en récit du projet urbain, la mobilité et les imaginaires. Nous l'inscrivons dans l'évolution du paradigme du projet urbain et dans le processus de métropolisation qui ouvre à une nouvelle organisation des acteurs du *faire*. Le premier chapitre analyse la mise en récit, le *storytelling* et l'urbanisme fictionnel. Le deuxième consiste en un état de l'art de la question de la mobilité vue au travers de la sociologie, de la géographie et des sciences politiques ; une revue de presse permet de montrer l'évolution des concepts de transport, déplacement et mobilité. Dans un troisième chapitre, les imaginaires sont exposés comme modèle d'analyse de la mobilité dans le cadre des projets urbains : l'imaginaire des individus fabricants et destinataires des projets ainsi que les imaginaires créés dans le cadre des projets urbains.

La deuxième partie expose l'enquête ; elle se veut descriptive et analytique. Le chapitre 4 contextualise Bordeaux, sa métropole et l'étude de cas du mégaprojet Bordeaux Euratlantique. Le chapitre 5 présente les dispositifs participant à la mise en récit du mégaprojet Bordeaux Euratlantique, s'interroge sur la façon dont la mobilité est mobilisée dès le début comme élément fondateur, et détaille la manière dont ce récit et les imaginaires liés se morcellent au fur et à mesure de l'avancement des phasages du projet.

La troisième partie est organisée en trois chapitres et décrit le fonctionnement symbiotique des imaginaires de la mobilité portés par chaque individu et des imaginaires collectifs déployés dans et par le projet urbain. Le chapitre 6 met en exergue les composantes individuelles formant les imaginaires de la mobilité : la pratique quotidienne de la mobilité, l'histoire et les expériences passées, les aspirations et idéaux futurs, ainsi que le poids des logiques résidentielles et professionnelles. Le chapitre 7 révèle une nouvelle typologie d'imaginaires de la mobilité conçue au travers de plusieurs axes : les valeurs idéalistes et matérialistes d'une part, l'évolution des pratiques et des moyens d'autre part. Les quatre figures d'imaginaires de la mobilité expriment les modes de vie de chacun ainsi que les choix résidentiels et professionnels. Le chapitre 8 détaille les imaginaires collectifs créés par le projet. Il s'appuie sur cette typologie et sur les référentiels d'action publique de la métropole pour révéler deux imaginaires en construction dans le cadre du mégaprojet Bordeaux Euratlantique : d'un côté, la proximité, symbole de la lenteur, et la notion de quartier retrouvent leurs lettres de noblesse dans cette opération ; de l'autre, la question des centralités, de leur niveau d'importance et de leur situation indique un renouveau dans la pensée monocentrique de l'organisation de la ville.

PARTIE I. LA FABRICATION DE LA VILLE : MISE EN RÉCIT, MOBILITÉ ET IMAGINAIRES

Dans la première partie de cette thèse, nous exposons un état de l'art sur les grands thèmes que met en jeu notre problématique. Nous croisons les points de vue et les disciplines qui composent le champ de la fabrication de la ville et de l'urbain : sociologie urbaine, géographie, science politique, économie, urbanisme, ainsi que les approches des architectes et des paysagistes. Notre lecture pluridisciplinaire retrace les différentes dimensions de nos investigations et met en valeur trois éléments qui structurent notre réflexion théorique et critique.

Le premier élément tient dans la fabrication de la ville comme contexte, caractérisé spécifiquement par l'émergence et la consolidation de l'idée de projet urbain et par un autre phénomène plus récent, sa mise en récit. La ville en train de se faire exploite les outils de la communication et de la narration, elle se raconte, s'illustre, grâce à différents acteurs qui ne sont plus uniquement les acteurs traditionnels de l'aménagement et de l'urbanisme. Nous montrons comment ce phénomène explique en quoi le projet urbain, en s'imposant comme cadre principal de la transformation des villes, devient le lieu d'une mise en récit prolifique qui interroge et participe à la mutation des imaginaires urbains de la mobilité, thématique transversale à la construction métropolitaine. Le récit est d'abord la structuration d'une histoire à propos d'un projet ou d'une opération d'urbanisme. Une mise en intrigue qui génère une tension narrative (curiosité, suspense, …), attire et suscite l'adhésion au projet de plusieurs acteurs, personnages de l'histoire. L'analyse du récit propose un point de vue original par rapport à d'autres qui cherchent à identifier le contenu technique, spatial ou social des projets.

Le deuxième élément concerne la mobilité comme objet majeur de la production urbaine et métropolitaine. Dans un contexte de mondialisation et de métropolisation, la mobilité supporte le grand récit traversant les champs de la fabrication urbaine et territoriale : des logiques techniques de flux et de réseaux aux logiques économiques de transports de masses, aux dynamiques des nouvelles technologies d'information et de communication, en passant par l'organisation urbaine autour des moyens et modes de déplacement. Les métropoles utilisent les objets de la mobilité pour structurer et hiérarchiser leur territoire : le tramway lié au renouvellement urbain de Montpellier et Bordeaux, le métro pour contrôler les ruptures spatiales et sociales à Rennes et Toulouse, ou encore le vélo et le piéton comme révélateurs d'urbanité à Strasbourg. Depuis la reconstruction, les agglomérations composent leur territoire autour du couple urbanisme-mobilité et depuis quelques années, autour du couple métropolisation et mobilité. La mise en récit des grands projets d'infrastructures et donc de renouvellement urbain a constitué une ressource de l'imaginaire pour les villes et leurs habitants.

Le troisième élément a trait aux imaginaires que nous considérons avec la mise en récit comme une de nos clés de lecture. Les imaginaires en œuvre dans les récits et au travers des récits, élaborés par les individus et issus d'un collectif d'énonciation, ont retenu notre attention. Au-delà de la définition

classique séparant la rationalité de l'imaginaire et le réel de l'irréel selon Gaston Bachelard, l'imaginaire se conçoit ici comme une capacité individuelle et collective, une force de la « re-présentation, la faculté de symbolisation[55] ». Notre intuition nous a poussé à nous saisir du concept d'imaginaire comme un modèle d'analyse adapté pour éprouver notre hypothèse principale, à savoir que : l'imaginaire est un élément structurant de la pensée et de l'action autour de la question de la mobilité dans le cadre des projets urbains, où se croisent imaginaires individuels et collectifs pour engendrer de nouveaux imaginaires urbains dans la fabrication de la ville de demain.

[55] DURAND, Gilbert, *L'imaginaire, sciences et philosophie de l'image*, Paris, Hatier, 1994, p. 77 ; cité par Valentina GRASSI, *op. cit*., 2005

Chapitre 1. Le projet urbain, un espace de mise en récit

Nous souhaitons comprendre en quoi les processus de fabrication de la ville, par la démarche du projet urbain, ont évolué notamment autour de la mise en récit. De nombreux auteurs ont écrit sur les notions de projet, de projet urbain et de la fabrication de la ville : Patrizia Ingallina et son ouvrage de synthèse *Le projet urbain* (2010), Gilles Pinson sur la gouvernance dans la ville avec l'outil du projet dans *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes* (2009), David Mangin et Philippe Panerai, dont l'ouvrage intitulé sobrement *Projet urbain* (1999) interroge la fabrication de la forme urbaine, ou encore Jean-Jacques Terrin posant la question du projet comme mode de conception dans *Le projet du projet. Concevoir la ville contemporaine* (2014), Alain Avitabile interrogeant la culture urbaine[56] dans *La mise en scène du projet urbain. Pour une structuration des démarches* (2005), et les chercheurs du laboratoire Profession Architecture Ville Environnement (PAVE, ENSAP de Bordeaux) dans lequel notre recherche s'inscrit, tout comme la thèse de Patrice Godier, *Fabrication de la ville contemporaine : processus et acteurs, le cas de l'agglomération bordelaise* (2009), ou les ouvrages dirigés par Guy Tapie et Patrice Godier, notamment *Bordeaux métropole, un futur sans rupture* (2009) et *L'éveil métropolitain* (2018). Cet ensemble de travaux nous a servi de base à la construction du sujet et à la fondation du cadre théorique ; nous avons porté notre regard sur le processus de mise en récit et d'imaginaire, leviers d'actions et supports de fabrication des projets urbains.

En quoi la mise en récit est-elle un tournant communicationnel et narratif dans la production de la ville ? Notre analyse a notamment mis en avant l'usage des outils issus de l'entreprise tels que le *storytelling* ou le marketing (urbain) comme étant à l'origine de la construction narrative de la ville, des projets urbains et de la métropole.

1.1 Fabrication de la ville par le projet urbain

1.1.1 Nouvel outil de la planification urbaine

Durant la seconde moitié du XXème siècle, la fabrication de la ville a connu une révolution qui l'a considérablement transformée. Comme le rappelle Patrizia Ingallina, la notion de projet urbain est à rattacher entre autres à l'influence de l'expérience de Bologne. L'idéologie principale engagée par

[56] Voir aussi la définition de Marcel Roncayolo de la culture urbaine comme « un ensemble de comportements et de conduites », *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard, 1990

les architectes italiens plaçait la ville comme « un système favorisant les relations et comme support de la vie sociale[57] ». Un système repris en France dès les années 1970, quand la crise frappe le modèle de planification dominant des années 1920 à la fin des années 1960. En quarante ans, se sont succédé deux périodes entre-deux-guerres et après-guerre où la planification urbaine est devenue un outil important d'aménagement, capable de maîtriser les effets du développement sur l'agrandissement des villes, d'un point de vue formel comme démographique, dans un contexte où l'État centralisé possède tous les pouvoirs et toutes les compétences urbanistiques. Cette période est marquée par l'idée que les pouvoirs publics et les « hommes de l'art[58] » (architectes, médecins hygiénistes, ingénieurs) ont une capacité de contrôle et d'organisation rationnelle de la ville pour les premiers, ainsi que la capacité à « prévoir la croissance des villes, son rythme et ses effets[59] » pour les seconds. P. Ingallina note cependant que les « hommes de l'art » pratiquent deux formes de planification, qui ont tendance à s'opposer car elles ne font pas intervenir les mêmes acteurs et donc, des conceptions différentes : d'un côté les architectes développent les principes du modernisme, en envisageant la planification sous un angle exclusivement spatial ; de l'autre les ingénieurs s'en emparent par le prisme des réseaux techniques, souterrains ou aériens. La modernisation est leur principal objectif commun, l'idée est bien de rationaliser l'organisation territoriale de la société par la planification urbaine[60]. Pour les deux corps de métier, la prise en compte de l'humain et de la mise en relation entre individus et groupes sociaux reste secondaire.

Cette période est celle de la rénovation urbaine, de la sectorisation et surtout de l'oubli du développement spontané des villes, à l'aune d'une planification totale, d'un contrôle presque absolu de la fabrication de la ville, de son évolution et de ses usages. Les instances de l'État sont au cœur du processus via les services techniques spécialisés dans une logique de production technocratique. Les décisions à l'échelle de l'État ne laissent que peu de place à la prise en compte du contexte particulier de chaque ville ; le plan se veut pragmatique et montre que l'État est le principal acteur dans l'organisation et la gestion de la construction des villes. La centralisation du pouvoir et sa logique technocratique sont vivement critiquées et remises en cause, notamment par les élus des villes « rénovées » et les experts qui observent à l'époque les bienfaits du cas italien.
Il faudra attendre la fin des années 1960, avec la Loi d'orientation foncière du 31 décembre 1967 qui met en place le Code de l'Urbanisme, « pour que les communes puissent développer grâce à une série d'outils et de procédures une politique d'urbanisme cohérente à l'échelle de l'agglomération[61] ».

---

[57] INGALLINA, Patrizia, *Le projet urbain*, Paris, PUF, 2010, p. 86-87
[58] PINSON, Gilles, *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Paris, Presses de Science Po, 2009, p.156
[59] PINSON, *op. cit.,* p.156
[60] PINSON, *op. cit.,* p.157
[61] FIJALKOW, Yankel, « Politiques urbaines », *in* STÉBÉ, Jean-Marc, MARCHAL, Hervé, *Traité sur la ville*, Paris, PUF, 2009, p.160

Les crises économiques et pétrolières du début des années 1970 achèvent de remettre en question le modèle technocratique centralisé. Le contrôle de l'État sur les prises de décision sur les villes apparaît comme révélateur des problèmes rencontrés. Plus « l'existant » devient important dans la pensée de la conception de la ville, plus la volonté de faire table rase, base de la rénovation urbaine de l'urgence de la période précédente, devient obsolète. L'opération phare du renouveau est celle du Forum des Halles à Paris[62], au travers de la recherche de nouvelles formes d'intervention urbaine. Les critiques, échanges et débats autour de l'opération suscitent de réelles interactions entre les acteurs dits traditionnels de la planification, et les nouveaux, comme les associations et les habitants, ce qui la distingue des autres opérations urbaines de l'époque. Après de nombreuses étapes et propositions de projets, la prise en compte de l'habitant comme acteur et usager est un fort levier d'action dans le développement d'un programme cohérent. Les logiques de fabrication s'inversent : quand hier on partait d'un programme dont les moindres détails étaient prévus à l'avance et figés pour la durée du projet, l'État, dans le cas du Forum des Halles, s'appuie sur la première consultation urbaine, sous la forme d'un concours d'idées entre six équipes d'architectes invitées, pour concevoir sa restructuration. La prise en considération des dynamiques existantes (connexion, centralité existante de Paris grâce au marché déjà en place) marque une étape dans la réflexion sur la planification devenue plus globale. Elle fera en quelque sorte école. Patrizia Ingallina souligne l'importance de la constitution des paysages urbains, des échelles, de l'imbrication des structures urbaines et sociales et des édifices existants. Le projet urbain est né et serait porteur d'un nouvel idéal de médiation, « un interlocuteur auprès des habitants[63] ».

1.1.2 Concept polysémique et renouvellement paradigmatique

À partir des années 1980 se développe un « urbanisme par projet[64] », faisant fi de l'outil phare de la planification, le *plan*, qui avait pour but d'avoir un regard prévisionnel et méthodique sur l'ensemble en attribuant « à chacune de ses parties une fonction et un droit des sols idoine, en fonction des règles scientifiques de composition spatiale[65] ». L'urbanisme par projet ne veut pas tout englober et préempter mais relance des dynamiques urbaines par des équipements ou des « projets-objets[66] » qui se concentreront sur des quartiers et non plus sur des villes entières. Olivier Chadoin, Patrice Godier et Guy Tapie parlent eux de « grands projets » au sein desquels les projets architecturaux

[62] Exemple cité par Patrizia Ingallina, *Le projet urbain*, PUF, 2010 et Alain Avitabile, *La mise en scène du projet urbain*, L'Harmattan, 2005
[63] INGALLINA, *op. cit.,* p.93
[64] Cité par Gilles PINSON p.159, expression de DENTE (et al.) dans *Metropoli per progetti*, 1990
[65] PINSON, *op. cit.,* p.158
[66] PINSON, *op. cit.,* p.159

d'envergure deviennent les fers de lance des projets urbains « dans leur représentation comme dans leur financement[67] », en prenant l'exemple du musée Guggenheim, symbole de la « transformation territoriale et sociale[68] » de Bilbao.

Les lois de décentralisation Defferre de 1982-1983 entérinent la recomposition des pouvoirs tant attendue par les élus des collectivités, qui peuvent dorénavant contrôler leur urbanisme et prévoir leur projet sur un territoire contextualisé et situé, avec pour objectifs une meilleure efficacité de l'action publique et la mise en œuvre d'une démocratie de proximité[69]. Les grands projets architecturaux marquent alors l'action de nouveaux hommes et femmes politiques sur des territoires locaux.

Les transformations urbaines consistent, dans la plupart des cas, en des opérations d'urbanisme sur des quartiers circonscrits mais souvent « quartiers-prétextes[70] » selon la formulation d'Yves Chalas, car ils n'ont plus vraiment la substance des quartiers anciens, même s'ils y font toujours référence.

Le désir de revitalisation arrive aussi à un moment où, depuis l'exode rural, les centres se désertifient au profit des villes pavillonnaires adjacentes. Deux conceptions s'affrontent alors sur la « figure de la centralité[71] » : la première place la polycentralité au cœur des discours, caractérisée par un desserrement du tissu résidentiel (l'expansion pavillonnaire) accompagné par la construction d'équipements, de services et de commerces en périphérie ; la deuxième se manifeste du « côté des élus, [chez qui] l'attachement à "une conception territoriale de la centralité" subsiste[72]. » La concurrence entre les villes-centres et les banlieues périurbaines est rude, notamment à cause d'une augmentation des ressources fiscales, et d'un investissement sur ces territoires de « zones d'activité, d'équipements socioculturels ou encore de festivals[73]. »

Dans les projets urbains des années 1980 et 1990, les maires des villes-centres promeuvent la rénovation des quartiers et centres anciens, au travers d'arguments sur la ville compacte, le renouvellement urbain (faire la ville sur la ville), la densité, et sur l'urbanité des centralités[74]. Les opérations font la part belle aux logements et quartiers d'affaires ou encore aux galeries commerciales. Les grandes villes françaises font émerger des projets de renouvellement urbain de grande ampleur

---

[67] CHADOIN, Olivier, GODIER, Patrice, TAPIE, Guy, *Du politique à l'œuvre : Bilbao, Bordeaux, Bercy, San Sébastian. Système et acteurs des grands projets urbains et architecturaux*, Paris, L'Aube, 2000, p.225
[68] CHADOIN *et al., op. cit.,* p.225
[69] « Des lois Defferre à la réforme territoriale », *Vie Publique*, mis à jour 9/02/2012, http://www.vie-publique.fr/politiques-publiques/decentralisation/index/
[70] CHALAS, Yves, *L'invention de la ville*, Paris, Economica, 2000, p.153
[71] DEVISMES, 2005 ; cité par GARAT, Isabelle, « Chapitre 9 – Les métamorphoses de la centralité », *in* CAILLY, Laurent *et al.*, *La France, une géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 2010
[72] GARAT, Isabelle, « Chapitre 9 – Les métamorphoses de la centralité », *in* CAILLY, Laurent *et al.*, *La France, une géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 2010, p.171
[73] GARAT, *op. cit.,* p.171
[74] ASCHER, 2003 ; cité par GARAT, 2010, p.172

qui deviennent des vitrines pour des agglomérations qui veulent faire évoluer leur image, souvent anciennement à caractère industriel ou portuaire[75]. Les projets de quartiers neufs prennent place sur les friches portuaires, industrielles ou ferroviaires, avec de grandes opérations d'urbanisme comme Lyon Confluence, Euralille ou l'île de Nantes. Leur taille et leur ambition remettent en cause la commune comme échelle de base de l'aménagement : elle est remplacée par celle d'agglomération. Pourtant, les maires des villes-centres restent toujours initiateurs et porteurs des projets urbains « modèles ». C'est à se demander qui du projet ou de son représentant politique fait le plus parler de lui ou d'elle : de Georges Frêche à Montpellier, à Pierre Mauroy puis Martine Aubry à Lille, en passant par Jean-Marc Ayrault à Nantes ou encore Alain Juppé à Bordeaux. Le film d'Éric Rohmer de 1993, *L'arbre, le maire et la médiathèque* est une belle métaphore du poids politique qu'a désormais le maire sur la fabrication de la ville. Les maires et élus locaux s'emparent des grands projets : les bâtiments, « symboles de la transformation de l'espace urbain[76] » et plus largement « les grands projets d'aménagement tentent aussi les leaders politiques qui désirent signer de leurs mains l'avenir de la ville[77]. »

Le projet urbain place le territoire urbain sur le devant de la scène : l'urbain détrône l'unité de la ville. Alors que la ville signifiait continuité et compacité, l'urbain prend en compte les étalements, la diffusion du bâti ; les limites entre ville et campagne deviennent floues, l'urbain est marqué par « la discontinuité du bâti, l'éclatement des centralités, la multiplication des réseaux en tout genre[78] ». Des quartiers entiers neufs sont aménagés sur des espaces relégués et coupés du reste de la ville avec comme objectif un urbanisme rationaliste et fonctionnaliste. Le développement est relancé avec des projets d'envergure signés par de grands noms de l'architecture et du paysagisme qui donneront aux territoires de l'urbain une belle image en France et en Europe, comme le musée Guggenheim de Frank Gehry à Bilbao, la tour Agbar de Jean Nouvel à Barcelone, la tour Shard de Renzo Piano à Londres, le Mucem de Rudy Riccioti à Marseille, les quais de Michel Corajoud à Bordeaux, ou encore le parc de la Deûle de Jacques Simon à Lille.

Dans le cadre de ce renouveau paradigmatique, le projet urbain est polysémique, son acception dépendante des acteurs qui en parlent. Il s'agit d'un projet de ville ou d'agglomération pour les élus ; les concepteurs et les maîtrises d'œuvre se focalisent sur leurs opérations de ZAC, d'îlots, de requalification des centres-villes ; les techniciens se réfèrent aux projets en cours. La mise en conception et construction du projet a pourtant un nom, ce sont des opérations : de l'opération

[75] GARAT, *op. cit.,* p.172
[76] JEUDY, Henri-Pierre, *L'imaginaire des architectes (Paris 2030)*, Paris, Sens&Tonka, 2012, p.12-13
[77] JEUDY, *op. cit.,* p.12-13
[78] PINSON, Gilles, *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Paris, Presses de Science Po, 2009, p.160

d'urbanisme à l'opération d'aménagement, en passant par l'opération urbaine. La différence tient principalement à l'échelle : l'opération urbaine touche une ville, voire une métropole, qu'il s'agisse de la mise en place du tramway ou de la requalification des voies routières en boulevards urbains, avec de fortes dimensions spatiale, économique, politique ; l'opération d'aménagement fait souvent référence à un quartier, à des espaces publics ou à un morceau de ville ; enfin les opérations d'infrastructures ou de bâtiments se situe à l'échelle de l'élément bâti. La notion de projet urbain qualifie l'ensemble des projets, projetant un futur, portant sur un morceau de territoire urbain ou sur la métropole. Le projet urbain englobe les mises en opérations.

Patrizia Ingallina opère une classification des types de projets et distingue « projet de ville », « projet urbain » et « projet de mairie » (peu utilisé aujourd'hui). Le premier a été créé par les consultants en marketing, il est associé aux deux autres, puisque comme le relève P. Ingallina, « ces trois projets sont censés représenter la triple réalité d'une ville : territoire socio-économique, espace construit et structure institutionnelle[79]. » Le tout peut être considéré comme le « plan stratégique », une notion que P. Ingallina illustre au travers d'un des premiers plan stratégique mis en place, celui de Barcelone en 2000, qui présentait deux caractéristiques : « son caractère flexible, qui pousse à l'incitation, par opposition au plan d'urbanisme réglementaire rigide ; son aspect de participation ouverte aux acteurs publics et privés, contrairement au plan d'urbanisme élaboré exclusivement par des acteurs publics[80] » – elle fait ici référence au *master-plan*. Cet exemple espagnol a permis de comprendre, entre autres, que l'échelle de la ville ne suffisait plus et que pour élaborer un « plan stratégique », il fallait désormais se concentrer sur l'agglomération. Aujourd'hui, on fait souvent référence au projet métropolitain, ce que Patrice Godier nomme le « méta projet », porté par les référentiels des acteurs qui « tend par son contenu même, à proposer une vision de développement dans la perspective de la planification stratégique d'un territoire[81] ». Après les « grands-projets » architecturaux et paysagers, les projets de ville ou projets métropolitains ont aussi compté sur certaines actions pour lancer des dynamiques urbaines de renouvellement, les infrastructures de transports et l'espace public ayant joué le rôle de catalyseurs au début des années 2000. Ces projets deviennent « une méthode de changement pour recomposer la ville - recompositions, dans l'acte même du renouvellement des espaces et des formes ; dans les structures pour faire le projet et le piloter ; enfin, dans les savoirs pour le penser et le dire[82] »[83].

---

[79] INGALLINA, *op. cit.,* p.29-30

[80] INGALLINA, *op. cit.,* p.30

[81] GODIER, Patrice, *Fabrication de la ville contemporaine : processus et acteurs. Le cas de l'agglomération bordelaise*, Thèse de Sociologie, Université de Bordeaux, 2009, p.17

[82] GODIER, Patrice, TAPIE, Guy, « Les projets urbains, générateurs de savoirs inédits », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, vol. Février 2008, n°1, 2008, p.51

[83] Voir aussi sur la notion de méta-projet définie dans le chapitre 2 de PINSON, Gilles, *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Paris, Presses de Science Po, 2009, pp. 155-201 ; « Pour synthétiser nous dirons que le propre de la démarche de projet c'est d'organiser une itération constante entre le méta-projet d'une part, et les projets concrets d'autre part, ou pour le dire comme Haumont [1993], entre les "horizons d'attente" et les "espaces d'expériences".

Dans le même temps, les opérations d'aménagement urbaines sont aussi appelées « projet urbain » même si elles ne se positionnent pas aux mêmes échelles d'actions, ni ne mobilisent les mêmes groupes d'acteurs.

Patrizia Ingallina synthétise les types de projets en quatre niveaux[84] et échelles : à l'échelle de l'agglomération, le projet urbain est global et la planification est stratégique ; à l'échelle de la ville, le projet urbain devient local et la planification est programmatique ; à l'échelle du quartier, le projet urbain est complexe et la planification opérationnelle ; enfin, à l'échelle du bâtiment, le projet est celui d'un édifice et la planification constructive.

Le premier niveau est celui du méta-projet, « les grandes orientations générales[85] », avec l'élaboration de documents stratégiques, des schémas directeurs, des anciens Plans d'Occupation des Sols (POS) ou des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) communaux et intercommunaux. Le projet est stratégique et comprend un cadre spatial de référence ; les orientations qui sont prises à cette échelle sont mises en concordance avec les projets urbains locaux et ses documents d'urbanisme[86]. Il fait donc référence aux grandes orientations d'agglomération ; puis on passe aux stratégies des projets urbains locaux qui vont être représentés par les POS et les PLU. Les stratégies se déclinent ensuite à travers des projets à l'échelle du quartier, que P. Ingallina nomme les projets urbains complexes car ils présentent plusieurs aspects entrecroisés : au niveau de la conception, on relève l'association multiple des techniciens et des créatifs avec les élus et la sphère publique, dans une démarche itérative ; la phase pré-opérationnelle engage plusieurs modes de coordination pour réaliser les études (de faisabilité) ainsi que la recherche des investisseurs ; enfin, au niveau de l'exécution et de la construction du projet, « des divergences et dysfonctionnements apparaissent[87] ». Ce dernier niveau amène l'urbanisme dans sa phase de réalisation. Notons que les projets d'une certaine envergure en France sont souvent encadrés par l'outil réglementaire de la ZAC (zone d'aménagement concertée) pour deux raisons : elle mobilise des capitaux publics et privés très important, elle est une procédure flexible et ouverte grâce notamment à l'enquête publique.

Se pose ainsi, aujourd'hui, la question de la pertinence de l'échelle dite « urbaine », qui n'est plus à proprement parler une échelle reconnaissable car les projets actuels se heurtent aux opérations d'aménagement de 50 à 700 ha. L'échelle urbaine est-elle encore d'actualité ? Et si oui, qu'englobe-t-

---

Le méta-projet est constitué de l'ensemble des grands principes fixant un horizon, donnant un souffle à l'action permettant à la fois de mobiliser des réseaux d'acteurs urbains et de cadrer leurs interactions. » p.175

[84] INGALLINA, *op. cit.,* p.38

[85] PINSON, Gilles, *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Paris, Presses de Science Po, 2009, p.180

[86] Dans les niveaux inférieurs, le projet – ou « projet concret » selon Gilles Pinson – est précisé et défini dans les opérations d'urbanisme, tant dans sa programmation temporelle que par les bâtiments, les espaces publics et les équipements qui vont être réalisés.

[87] INGALLINA, *op. cit.,* p.41

elle ? Si on se réfère à David Mangin et Philippe Panerai, l'échelle urbaine est celle à laquelle on prend en compte la capacité des acteurs et actions à « créer des tissus urbains compatibles[88] » avec les contextes et usages des villes. Dans une opération d'aménagement l'objectif est primordial, mais il n'empêche pas que la forme des bâtiments et des espaces est aussi une visée de l'opération, ce qui est moins le cas dans le projet métropolitain où il sera plutôt question de l'accessibilité, de l'attractivité, des modes de vie ou encore de l'urbanité.

1.1.3 Nouveau rôle des acteurs : horizontalité et collégialité

À la fin du XXème siècle, les processus de métropolisation transforment les organisations urbaines, les échelles de projets et les rôles des acteurs. La typologie de Patrizia Ingallina s'en trouve bousculée. L'échelle de l'agglomération, vue aujourd'hui comme celle de la métropole, a perturbé et renversé la suprématie de la commune. Même si certains élus réfractaires pensent que l'avenir est dans les communes, leur identité et leurs compétences administratives[89], le concept de métropolisation porte des orientations différentes.

Depuis une trentaine d'années, les concepts de « métropole » et de « métropolisation » sont discutés par les chercheurs et professionnels de l'urbanisme. François Ascher, l'un des premiers à s'y être intéressé, parle de « metapolis[90] », concept qu'il associe à celui de métropole, qui fait référence aux espaces urbains denses mais aussi discontinus et étalés indissociables de la condition métropolitaine des individus ; Stéphane Jonas désigne, par l'expression métropolisation, l'imposition de nouvelles façons d'appréhender l'espace aux citadins ayant vécu la révolution des transports urbains[91] ; Michel Bassand explore, au début des années 2000, les nombreux processus qui façonnent les métropoles[92] à l'image de la fragmentation des espaces ; en 2016, Marie-Christine Jaillet et Fabrice Escaffre essaient de l'appréhender comme la résultante « d'un ensemble de dynamiques socioéconomiques [et de comprendre] les processus par lesquels une ville se métropolise, [comment elle] se transforme pour occuper une place particulière (centrale ?) dans le développement actuel[93] ». Parler de métropole dans les années 2000-2010, c'est poser à nouveaux frais la question de la dénomination des grandes villes,

---

[88] MANGIN, David, PANERAI, Philippe, *Projet urbain*, Marseille, Parenthèses, 1999 (2009), p. 9

[89] Paroles du maire de Gradignan le 20 mars 2018 autour de la présentation de l'ouvrage : *l'Eveil métropolitain. L'exemple de Bordeaux* (2018) à la Rencontre du Forum Urbain #6

[90] ASCHER, François, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 1995 (2010)

[91] JONAS, Stéphane, « La métropolisation de la société dans l'œuvre de Georg Simmel », *in* REMY, Jean (dir.), *Georg Simmel, ville et modernité*, Paris, L'Harmattan, 2000

[92] BASSAND, Michel, « Métropoles et métropolisation », in BASSAND, M., KAUFMANN, V., JOYE, D., *Les enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, PPUR, 2001, pp. 15-31

[93] ESCAFFRE, Fabrice, JAILLET, Marie-Christine, *Une trajectoire métropolitaine. L'exemple de Toulouse*, Paris, Le Moniteur, 2016, p12

capitales de région que le gouvernement de 1965 avait nommé « métropole d'équilibre », et qui furent la base de réflexion des lois de décentralisation des années 1980.

La réflexion sur la redistribution des pouvoirs des collectivités territoriales remet au goût du jour et intègre la métropolisation au sein des débats dans les années 2010 avec le projet de loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite Loi du 27 janvier 2014 (date de promulgation), ou loi MAPTAM. La remobilisation sur cette question est rendue visible dans la presse française dès 2008. C'est toutefois à partir de 2013 que le phénomène prend toute son importance : on peut alors recenser 357 publications de presse[94] où l'occurrence « métropolisation » est répertoriée et traitée, contre 109 l'année précédente.

La loi MAPTAM (2014) crée un nouveau statut pour les métropoles afin de permettre aux agglomérations de plus de 400 000 habitants d'exercer un rôle en matière de développement économique, d'innovation, de transition énergétique et de politique de la ville[95]. Elle crée de nouvelles entités intercommunales, neuf métropoles dites de « droit commun » : Bordeaux, Grenoble, Lille, Nantes, Nice, Rennes, Rouen, Strasbourg, Toulouse[96]. Paris, Lyon et Marseille ont un statut particulier et des compétences renforcées par rapport aux intercommunalités classiques : compétences sur la cohérence territoriale, la gouvernance et l'aménagement des gares, le logement.

Au travers des multiples acceptions du concept de métropolisation ressort un élément commun mis en exergue par le développement et la transformation des villes en métropole, des espaces qui s'interconnectent au gré des projets de transports : le vocable utilisé pour décrire les développements métropolitains fait souvent appel à celui que nous pourrions englober sous le terme « mobilité ». Christiane Lefèvre, Nathalie Roseau et Tommaso Vitale, dans l'introduction de leur ouvrage collectif[97], tentent d'expliquer en quoi la métropole ne peut être réduite au seul changement d'échelle : « les phénomènes corrélés d'hyperconcentration et de diffusion des flux de communication, de production et de l'urbanisation (…) [et] les flux colossaux d'investissement et de financement des chantiers à réaliser[98] » sont deux des arguments mettant en exergue l'importance du vocabulaire relatif au mouvement dans la description du phénomène de métropolisation.

La métropolisation appelle notamment une nouvelle forme d'organisation des acteurs tant au niveau de la gestion des villes que de leur gouvernabilité. Au cours des trente dernières années, on est passé

---

[94] Analyse de la presse avec l'outil Factiva – février 2016 – presse française en français avec le mot-clé « métropolisation »

[95] Site internet Vie Publique www.vie-publique.fr

[96] D'autres ont été créé depuis : au 1er janvier 2018, on compte 19 métropoles de droit commun dont les 9 citées dans le texte ainsi que Brest, Clermont-Ferrand, Dijon, Metz, Montpellier, Toulon, Nancy, Orléans, Saint-Etienne, Tours.

[97] LEFÈVRE, Christian, ROSEAU, Natalie, TOMMASO, Vitale, *De la ville à la métropole, les défis de la gouvernance*, Paris, L'Œil d'or, 2013, p.21

[98] LEFÈVRE *et al.*, *op. cit.,* p.21

d'un système de gouvernement hiérarchisé et polarisé à un système de gouvernance soutenu par un processus de pluralisation, « autrement dit de multiplication des acteurs et de dispersion des ressources nécessaires à ces mêmes politiques urbaines[99] ».

Les projets eux-mêmes redéfinissent les enjeux : le collectif devient important autant dans la distribution des acteurs qu'au niveau des valeurs collectives sociales et spatiales. La ville va se constituer en « acteur collectif[100] », qui va interagir dans des nouveaux :

> […] modes d'action interactionnistes, négociés et incrémentaux, ces dispositions étant conçues par ceux qui les mettent en œuvre comme le meilleur moyen de pallier la pluralisation des systèmes d'acteurs urbains, la dispersion des ressources et d'assurer un niveau de mobilisation constant de l'acteur collectif urbain face à un environnement changeant[101].

Un nouvel acteur fait aussi son apparition avec l'arrivée du projet urbain, comme on l'a vu avec le projet des Halles à Paris : l'habitant. L'habitant, le citoyen, le riverain, le public, autant de termes utilisés pour nommer une catégorie d'acteurs, dont l'importance grandit après les lois de décentralisation et la territorialisation des projets d'urbanisme. Les collectivités publiques comprennent aussi l'intérêt qu'elles ont à intégrer, ou en tout cas, à informer l'habitant des projets alentours pour qu'il prenne conscience des conséquences des décisions politiques : c'est le moyen d'entretenir un électorat, mais il existe aussi un désir des habitants de comprendre, voire de s'impliquer dans la fabrication de la ville.

La transition du plan au projet annonce surtout un changement de modèle d'intervention sur la ville : le modèle hiérarchique « déductif et linéaire » est progressivement remplacé par le modèle « stratégique et négocié », qui a le « caractère flexible et stratégique de la planification et une capacité nouvelle d'ajustement[102] ». Le passage à la métropolisation propose une nouvelle façon de penser et de composer la ville, notamment par un jeu d'acteurs qui se retrouvent à prendre les décisions à plusieurs dans un objectif de collégialité et de « transversalité ». La métropole, lieu de concentration des ressources et activités, est un espace aussi bien administratif (lieu de décision) qu'un espace de et en projet à une échelle territoriale globale où les divers acteurs doivent composer pour proposer un projet métropolitain « clair ».

---

[99] PINSON, Gilles, « Projets de ville et gouvernances urbaines. Pluralisation des espaces politiques et recomposition d'une capacité d'actions collectives dans les villes », *Revue française de sciences politiques*, 2006/4, vol. 56, p.619

[100] Le GALÈS, Patrick, *Le retour des villes européennes. Sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement, gouvernance*, Paris, Presses de Sciences Po, 2003 ; cité par PINSON, 2006, p.621

[101] PINSON, *op. cit.,* 2006, p.621

[102] GODIER, Patrice, *Fabrication de la ville contemporaine : processus et acteurs, le cas de l'agglomération bordelaise*, Thèse de Sociologie, Université de Bordeaux, 2009, p.16

Ce jeu d'acteur n'est pas le plus simple pour tous. Quand certains se demandent qui est le « chef de projet » dans cet « assemblage hétéroclite[103] » qu'est le projet urbain, d'autres affirment en 2018 qu'un projet, et dans le même esprit une collectivité, ne peuvent fonctionner que s'il y a une personnalité forte à sa tête[104]. La figure du « maire-père » est toujours dans les esprits et possède un côté rassurant, comme à Bordeaux où Alain Juppé joue ce rôle depuis 1995, ou encore Gérard Colomb à Lyon (2001 à 2017). Mais la prise de pouvoir local, urbain et politique par un seul homme ou une seule femme va-t-elle toujours dans le sens d'une métropolisation affirmée ? Peut-être est-il un peu réducteur de vouloir imposer cette figure qui écrase les diversités politiques et identitaires des territoires qui composent les métropoles, surtout que ce sont souvent les maires des villes-centres qui font office de président. Leur poids est effectivement plus important car ils représentent la plus grande population donc le plus grand *pool* d'électeurs, auquel on peut ajouter le plus grand nombre d'éléments patrimoniaux ; de même la ville centre représente l'image de toute l'agglomération. Pourtant l'étalement urbain, la libération du foncier en périphérie et le manque de plus en plus fort d'emprises foncières à l'intérieur des frontières des villes-centres ont permis aux autres communes de se spécialiser, d'aménager de grandes zones d'activités avec une très grande capacité d'emplois ; on y trouve aussi les équipements culturels et sportifs qui prennent une place importante dans ces collectivités. Ces communes comptent de plus en plus dans le jeu politique par le poids de leurs électeurs et celui des entreprises installées.

La figure de l'architecte connu, dans les opérations d'urbanisme, d'aménagement et d'architecture, est aussi bien souvent recherchée par la maîtrise d'ouvrage pour l'image qu'il apporte, ainsi que ses capacités de leadership (charisme professionnel et personnel) et de management d'un grand projet. La métropolisation et le projet urbain interrogent la notion de « processus », dont celui de « fragmentation » de l'espace urbain. Michel Bassand rappelle les trois théories de l'École de Chicago : « la théorie du développement de la ville en zones concentriques, puis la théorie des secteurs et enfin celle des noyaux multiples[105] ». La dernière théorie qui évoque la métropole étalée, diffuse et hétérogène par opposition à la ville concentrée, compacte et dense. À propos de fragmentation, Michel Bassand distingue quatre processus : « la spécialisation fonctionnelle du sol » avec le regroupement de mêmes activités sur une zone plus ou moins homogène ; « la ségrégation sociale, (…) c'est-à-dire la répartition des catégories socioprofessionnelles (CSP) en des quartiers plus ou moins homogènes » ; une « fragmentation micro-macrosociologique », durant laquelle les unités sociales et

[103] TERRIN, Jean-Jacques, *Le projet du projet. Concevoir la ville contemporaine*, Marseille, Parenthèses, 2014, p.150
[104] Entretien semi-directif, exp2, agent a-urba, janvier 2018
[105] BASSAND, Michel, « Métropoles et métropolisations », *in* BASSAND, Michel, KAUFMANN, Vincent, JOYE, Dominique, *Les enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, PPUR, 2001, p.20

spatiales « tendent à s'autonomiser et à se constituer en acteurs[106] » ; une déconnexion systématique spatio-temporelle, c'est-à-dire qu'on ne vit plus forcément là où on travaille et vice-versa.

Avec le passage de l'urbain au métropolitain s'opère une transformation des modalités de la planification et des modèles de gouvernance ; une reconfiguration des acteurs et des espaces devrait en théorie se mettre en place même si des freins persistent. L'« approche systémique[107] » de la démarche du projet recherche l'agir collectif, pour révéler les connexions et interconnexions entre acteurs, processus et opérations :

> Du coup, l'activité de planification se reconfigure comme une activité permanente d'interprétation du territoire, d'observation de l'environnement, de construction de significations communes, de récits et d'identités impliquant une grande diversité d'acteurs et d'organisations et dont on attend qu'elle densifie le tissu de connexions entre ces acteurs et organisations, qu'elle sécrète des représentations, des normes, des identités et des intérêts en commun et les dote d'une capacité à se mobiliser et à agir collectivement[108].

1.1.4 La persistance des Opérations d'Intérêt National dans une démarche décentralisée

Depuis les lois de décentralisation de 1982 et 1983, la planification urbaine est locale ; depuis la loi MAPTAM (2014), elle peut aussi être une compétence partenariale entre communes d'une métropole, bien que l'État conserve un droit de planification avec les Opérations d'Intérêt National (OIN) promulguées par décret. Ces dernières sont un type de projet urbain pertinent pour notre propos au regard de la promesse d'innovation, d'expérimentations et de mise en place d'outils originaux, notamment autour de la communication. L'OIN est donc un espace particulier révélateur d'une certaine manière de fabriquer la ville, de ses processus et de ses acteurs.

Les Opérations d'Intérêt National sont, en 2018, au nombre de 15 mais ne regroupent pas le même type d'opérations[109] : les opérations d'aménagement (Paris-Saclay), de renouvellement urbain (Saint-Etienne) ou de rénovation urbaine (Euroméditerranée à Marseille) ; les villes nouvelles de Marne-La-Vallée et Sénart ; les complexes industriels et portuaires d'Antifer (Le Havre), du Verdon (Gironde) et de Dunkerque ; les quartiers d'affaires (la Défense à Paris puis Seine-Arche à Nanterre) ; les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, de Paris-Orly et de Paris-Le-Bourget ; ou encore l'aménagement des principaux pôles urbains de Guyane, première Opération d'Intérêt National réalisée outre-mer.

---

[106] BASSAND, *op. cit.,* p.21-22
[107] PINSON, *op. cit.,* 2009, p.209
[108] PINSON, *op. cit.,* 2009, p.209
[109] Article R*121-4-1, modifié par décret n°2011-1649 du 25 novembre 2011 – art. 1

Elles ont aussi des histoires et des périmètres singuliers en fonction de leur localisation. Les OIN en Ile-de-France ne sont pas du même type qu'en province : l'État a gardé une mainmise sur l'aménagement de l'Ile-de-France, grâce aux grandes opérations comme la requalification de la ville nouvelle de Marne ou encore le Grand Paris[110].

Les OIN sont des opérations d'aménagement[111] soumises à un régime juridique particulier[112] et bénéficiant de prérogatives exceptionnelles au regard du droit commun de l'urbanisme : elles sont créées ou supprimées par décret en Conseil d'État ; à l'intérieur de leurs périmètres, l'État, par son représentant local (le préfet), délivre les permis de construire ainsi que les autorisations de lotir (art. L. 422-2 du code de l'urbanisme) et décide de la création d'une zone d'aménagement concerté (art. L. 311-1 du CU). Ce sont donc des dispositifs d'exceptions[113] mis en place par et avec l'État sur des territoires aux besoins particuliers.

Majoritairement, les OIN sont encadrées par des établissements publics d'aménagement (EPA). Créés par décret en Conseil d'État, ils « ont pour objet de favoriser l'aménagement et le développement durable des territoires présentant un caractère d'intérêt national[114] ». Leurs missions principales sont de favoriser l'aménagement, le renouvellement urbain et le développement économique de leur territoire « dans le respect des fonctions urbaines, de la mixité sociale dans l'habitat ainsi que de la protection de l'environnement[115] ». Les décisions sont prises par un conseil d'administration composé des représentants de l'État et des collectivités territoriales. Le directeur général est également nommé en Conseil d'État et dirige une équipe d'agents, de techniciens et d'experts dont la composition et les compétences évoluent au fur et à mesure de l'opération.

Même si les EPA insèrent leurs projets dans des politiques, règlements et stratégies locales, leur premier objectif est de répondre aux ambitions des politiques nationales. Pour Laurent Girometti, Directeur de l'habitat, de l'Urbanisme et des Paysages au Conseil des Ministres, les EPA savent « également innover et prendre des risques pour tester de nouvelles façons de faire la ville[116]». Ce sont aussi pour les acteurs locaux de « grosses machines[117] » productives, efficaces, qui « construisent très

---

[110] « Le Grand Paris est un projet d'aménagement à l'échelle de l'agglomération parisienne. Il a vocation à améliorer le cadre de vie des habitants, à corriger les inégalités territoriales et à construire une ville durable », présentation du Grand Paris sur le site internet du Ministère de la Cohésion des territoires

[111] Selon la typologie de Patrizia Ingallina

[112] Soumise aux articles L102-12 et L102-13 du Code de l'urbanisme

[113] FITZSIMONS, J. Kent, GODIER, Patrice, TAPIE, Guy, GERBEAUD, Fanny, LEROY, Jeanne, *et al*., *Métropoles et mobilités durables à l'épreuve d'un nouveau paradigme énergétique*, Rapport de recherche, 2013, p.61

[114] Ministère de la cohésion des territoires, « EPA, aménageurs de l'État », 15 septembre 2017, http://www.cohesion-territoires.gouv.fr/Les-etablissements-publics-d

[115] Code de l'urbanisme, partie législative, Section 2 : Etablissements publics d'aménagement, Article L321-14, Modifié par LOI n°2015-992 du 17 août 2015 - art. 195

[116] DHUP, « Les établissements publics d'aménagement. Le développement urbain durable en chantiers en 2015-2016 », p.3

[117] Entretien semi-directif, exp3, Agent de Bordeaux Métropole, mars 2018

vite sur des grandes surfaces[118] » mais en faisant peu de ponts avec les autres projets locaux. Les EPA sont souvent créés pour combler un déficit technique dans la maîtrise d'ouvrage des collectivités, communautés urbaines ou métropoles. Ces modèles extraterritoriaux d'organisation de la maîtrise d'ouvrage pallieraient un manque local ; les agents territoriaux des collectivités et EPCI métropolitains se mettent alors en retrait, car ces établissements n'ont ni les mêmes règles, ni les mêmes temporalités d'actions.

De plus, la compétition étant déjà rude entre les territoires et leurs dirigeants, entre les métropoles par exemple, elle l'est aussi entre les opérations d'aménagement qui se comparent, s'affichent toutes comme les vitrines du renouveau d'une métropole ou d'un territoire. Les Opérations d'Intérêt National ont peut-être encore plus intérêt à être sur le devant de la scène pour se justifier tant au niveau de la scène locale que nationale. En effet, elles coûtent cher à l'État et aux collectivités locales, il faut donc pouvoir justifier d'abord d'un réel besoin de (re)faire appel à l'État dans l'urbanisme d'une ville ou d'une collectivité, et de la nécessité d'un tel portage politique, économique et financier.

L'équipe gérée par le directeur général est souvent composée de membres externes aux acteurs locaux. Les collaborateurs et collaboratrices dans le réseau des EPA représentent tous les corps de métier de la fabrication de la ville pour des missions opérationnelles et d'ingénierie (urbanistes, économistes de l'aménagement, juristes, experts en environnement, financiers). Ce sont des fonctionnaires ou des contractuels, qui pour certains restent dans le réseau professionnel des EPA car leurs compétences spécifiques peuvent être remobilisées. Par exemple, Philippe Courtois, premier directeur général de l'EPA Bordeaux Euratlantique de 2010 à 2014, a été secrétaire général de l'EPA Euroméditerranée à Marseille de 2001 à 2004, secrétaire général et directeur général de l'EPA Seine-Arche à Nanterre jusqu'en 2009, puis a obtenu la mission de préfiguration de l'OIN de Bordeaux Euratlantique en 2009 avant d'en être le directeur général. Alexandre Villatte, directeur adjoint d'Euratlantique, a travaillé également à l'EPA Seine-Arche en tant que Directeur de l'Aménagement urbain secteur Est à la Direction Générale de l'Aménagement. Le réseau professionnel est plutôt horizontal, avec peu d'intervention de la part du ministère dont ces structures dépendent ; ses membres viennent de deux corps aux codes différents : les agents des Caisses des dépôts et consignations et des sociétés d'économies mixtes (SEM), et les professionnels de l'immobilier qui ont des logiques d'actions issues du domaine privé. Les premiers interviennent au début des opérations (mission de préfiguration, ouverture au débat et au dialogue avec les acteurs locaux), les seconds plutôt dans les phases suivantes de réalisation et de construction.

[118] exp3, *op. cit*

Le conseil d'administration est constitué pour un tiers de membres représentant l'État avec des représentants des ministères dont les compétences sont saisies par le projet (ministères chargés de l'urbanisme, de l'habitat, de l'environnement, du budget, des transports, des collectivités territoriales). Un tiers est composé de membres des collectivités territoriales et de leurs établissements publics (régions, métropoles, communes, département). Le dernier tiers se compose des membres de droit comme le directeur général ou la directrice générale de l'EPA, un ou une représentante de la préfecture, les représentants des plus importants acteurs économiques, académiques, urbains du projet. Le conseil d'administration décide des politiques à mettre en place et des projets à favoriser et lancer.

Nous l'aurons compris, les opérations d'intérêt national ne sont pas que des opérations d'aménagement à proprement parler mais aussi, et surtout, des opérations économiques grâce au renouvellement urbain qu'elles engagent et promettent. Au-delà de l'objectif d'attractivité des grandes entreprises, notamment des sièges sociaux régionaux ou nationaux, elles veulent aussi attirer des habitants assez rapidement pour rentrer dans leur budget et leur temporalité d'action. L'EPA de Saint-Etienne affirme

> Qu'il faut pouvoir montrer rapidement des réalisations pour amorcer l'attractivité. (…) Très vite, les premiers projets sortent de terre. Fluidité, dynamisme et innovation contribuent au changement d'image. Cette volonté d'aller vite est aujourd'hui une constante de la politique de l'Etablissement Public d'Aménagement[119].

L'attractivité repose ainsi sur trois facteurs principaux : un foncier et des prix attractifs ; de grands équipements de « qualité » et des bâtiments signés par des grands noms de l'architecture et du paysage ; des innovations techniques et technologiques comme la construction bois ou encore le développement des *Green tech*.

On peut alors se demander si cet urbanisme rattaché à un pouvoir urbain national reste pertinent après les multiples lois de décentralisation et de prise de compétences communales, puis communautaires et aujourd'hui métropolitaines, qu'elles concernent l'urbanisme ou plus généralement la fabrication de la ville. Lorsqu'on se focalise sur les logiques contemporaines de métropolisation et la montée en compétence et en expertise des métropoles sur les questions urbaines, cet organe extraterritorial devrait être amené à disparaître ; mais compte-tenu des logiques d'un urbanisme néo-libéral dans lequel ils se développent, les EPA, et par extension les OIN, ont encore un avenir.

[119] EPASE, « Une stratégie : la vitesse », site internet de l'EPA St-Etienne, http://www.epase.fr/epa/un-etablissement-public-d-amenagement

Au-delà de ces problématiques, les chercheurs travaillent plus particulièrement sur le modèle des EPA dans le paysage des grands aménageurs en France. L'urbaniste Christelle Morel-Journel et le politiste Gilles Pinson ont mené une étude[120] en 2014 sur l'EPA de Saint-Etienne (Epase) en posant deux hypothèses qui ont été invalidées par l'étude elle-même. La première « portait sur les rapports entre l'État et les villes et faisait du "revival" de la formule de l'EPA un signe du retour de l'État contrecarrant celui des villes[121] » ; or la formule provisoire des EPA ne vient pas remplacer des organes locaux techniques et politiques mais bien les accompagner dans la recherche d'un modèle exemplaire de planification et d'aménagement. L'idée n'est pas non plus de suivre une vision nationale car il n'y en a pas ou peu en ce qui concerne un urbanisme localisé et très contextualisé. La seconde hypothèse

> […] liait ce retour de l'État à un recours croissant aux outils du *New Public Management* et, plus particulièrement, de la formule de l'agence. Nous postulions une "réinvention" des EPA comme agences ayant pour vocation d'organiser une conversion néolibérale des politiques urbaines en marginalisant à la fois les technostructures et les élus urbains et les services déconcentrés de l'État[122].

Ils montrent que ce n'est pas le cas, au moins dans le cas de Saint-Etienne, car l'EPA établi « des liens extrêmement étroits avec leur environnement et [se met] au service d'un projet dont les conditions d'émergence font une large place aux interactions territorialisées[123]. » Nous rebondirons sur cette affirmation dans le cas de Bordeaux (Partie II), car l'EPA Bordeaux Euratlantique apparaît comme étant assez peu en lien avec les acteurs locaux.

Enfin, le modèle des EPA est aussi un modèle qui ne fait pas l'unanimité, surtout pour les métropoles qui essaient de contrer ou d'anticiper le développement néo-libéral classique en utilisant des outils différents. Ainsi, le projet de l'île de Nantes a renouvelé le modèle traditionnel des sociétés d'économies mixtes en prenant en compte les questions de mixité, d'accessibilité, et a proposé des modèles alternatifs. Ce n'est pas le choix qui a été fait à Bordeaux car la puissance publique (collectivités et EPCI) était désireuse d'un aménagement rapide, très structuré, qui pouvait rapidement susciter une grande attractivité, notamment dans le tertiaire.

Notre choix de travailler sur un cas d'étude d'Opération d'Intérêt National a été orienté par plusieurs logiques : la réinvention – ou non – de la démarche du projet urbain dans une telle opération, ainsi que l'évolution des thèmes abordés et porteurs d'un méta-projet comme base référentielle plus ou moins liée au méta-projet métropolitain.

---

[120] PINSON, Gilles, MOREL-JOURNEL, Christelle, « Néo-management et néolibéralisme des politiques urbaines : analyse de "l'outil EPA" et de son acclimatation stéphanoise », *in* GUENOD, Jean-Michel, *Desseins de villes : un retour de l'État aménageur,* La Tour d'Aigues, L'Aube, 2012, pp. 172-216

[121] PINSON, MOREL-JOURNEL, *op. cit.,* p.212

[122] *ibid.*

[123] *ibid.*

1.2 La ville des discours et des images

Après avoir présenté la mise en place du paradigme du projet urbain dans la planification du monde urbain et métropolitain, il nous faut revenir sur les mises en communication et compétition qui ont été favorisées par les lois de décentralisation des années 1980.

Comme le rappelle Manuel Castells[124], la période est marquée par le passage d'une société industrielle à une société informationnelle. Les nouvelles technologies (NTIC) « agissent sur l'information », la mise en réseau des individus en est facilitée, les organisations et les institutions cherchent plus de flexibilité.

La situation a favorisé et accéléré la mise en compétition des villes à partir des années 1980, par le biais d'une communication tous azimuts autour des projets urbains locaux, qui se sont multipliés. La notion de projet urbain apparaît porteuse d'un nouveau courant de pensée, et d'une nouvelle culture de l'action urbaine[125]. Cela passe par la mise en place d'une gouvernance à l'échelle de la métropole, ainsi que par la prise en compte de la participation des habitants dans la conception des projets ; elle s'exprime dans les stratégies de marketing territorial par une mise en scène du projet. Même si une démarche n'est encore qu'à l'état d'idée, élus et médias s'en saisissent sous le vocable « projet urbain », ce qui lui donnera une présence (et prégnance) dans le paysage de l'action urbaine.

Dans les années 1980-1990, les agglomérations, prenant conscience de leurs compétences, ont une réelle envie de *faire*, de renouveler le cadre bâti et l'espace urbain dans des centres-villes de moins en moins attrayants. De grandes agglomérations de province lancent des projets urbains pour relancer une dynamique dans les quartiers en déclin ; une production intensive à l'image de ce qui s'est fait à Bordeaux[126]. À l'époque, il n'y a pas de réelle politique de communication, un cadre qui va peu à peu se mettre en place grâce à l'arrivée du monde du marketing dans celui de la fabrication urbaine. Luc Boltanski et Eve Chiapello[127] montrent que la pénétration du management dans les politiques et actions urbaines installe le monde réticulaire de la « cité par projets », attribuant de nouvelles qualités et compétences à la ville : flexibilité, polyvalence, autonomie, mise en réseaux, « capacité à générer

---

[124] CASTELLS, Manuel, *La société en réseaux* (Tome 1 de *L'ère de l'information*), Paris, Fayard, 1998 et 2001

[125] AVITABILE, Alain, *La mise en scène du projet urbain. Pour une structuration des démarches*, Paris, L'Harmattan, 2005, p.7

[126] Lors de la mise en place, l'étude et la réalisation de la ZAC Cœur de Bastide, la Communauté urbaine de Bordeaux devient un acteur majeur, elle devient légitime pour encadrer la délégation maîtrisée d'opérations de grande ampleur, ce qui est nouveau sur ce territoire. Bordeaux Métropole Aménagement assure la maîtrise d'ouvrage pour le compte de la CUB dès 1999. La CUB, à travers l'outil de la ZAC, va modifier aussi bien son rôle dans l'aménagement de l'agglomération que les processus et acteurs convoqués ; pour aller plus loin, GODIER, Patrice *et al.*, *Bordeaux Métropole, un futur sans rupture*, Marseille, Parenthèses, 2009

[127] BOLTANSKI, Luc, CHIAPELLO, Ève, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard, 1999

des activités[128] ». La mise en récit du projet urbain devient un facteur important dans la conception et la construction des projets. La notion de projet urbain est un outil narratif, révélateur du tournant communicationnel de la fabrication de la ville.

1.2.1 Productions narratives par le projet

Le terme de « projet » promet, en premier lieu, une histoire inventée pour imaginer un nouvel espace, une nouvelle infrastructure, un nouveau design ; étymologiquement, il englobe autant l'idée initiale que le long processus qui va mener à sa réalisation. Ainsi que le rappelle Stéphane Vial, qui s'intéresse spécifiquement au champ du design, « le projet se présente […] comme le nom donné à une *unité de travail de conception* – que celle-ci aboutisse ou non à une réalisation[129] ». Le terme recouvre une grande variété de pratiques, au point que « non seulement tout le monde fait (ou a) des projets, mais la figure du projet est devenue en quelques décennies la matrice organisatrice de la plupart des activités humaines dans les sociétés postmodernes contemporaines[130] ».

Le projet influence aujourd'hui la façon de faire la ville, de faire l'architecture, l'urbanisme, le paysage. De nombreuses écoles se réclament du « projet », notamment les écoles d'architecture et du paysage, qui maintiennent qu'il est leur principal outil de conception mais en oublient souvent que le projet, envisagé ici dans une perspective propre au design, englobe de multiples phases itératives (analyse, diagnostic, enjeux, programme, conception et réalisation) et ne se limite pas à la phase finale de la conception.

L'outil « projet » a remplacé l'outil « plan » dans les années 1980. Le projet est, comme le plan, le point de départ pour transformer une idée en réalité, mais il ne peut plus être réduit à des faits et des instructions récitées comme une recette. L'idée du projet est bien de raconter, de mettre en scène l'idée et de la développer pour qu'elle soit la plus compréhensible possible par le plus grand nombre et notamment par les décisionnaires.

Le projet – ici urbain – est résumé par Ariella Masboungi[131] comme

> […] porteur de rêve, d'ambition. Il doit être « intense » pour pouvoir mobiliser, fédérer. Il se doit porteur d'idées simples pour être partagé dans la durée sans être totalement dénaturé. Il est une

[128] FRÉTIGNÉ, Cédric, « Boltanski Luc, Chiapello Ève, Le nouvel esprit du capitalisme » (recension), *Revue française de sociologie*, 2001, 42-1, p.172

[129] VIAL, Stéphane, « De la spécificité du projet en design : une démonstration », *Communication et organisation*, n°46, 2014, paragraphe 1

[130] VIAL, *op. cit.*, paragraphe 3

[131] Architecte-urbaniste en chef de l'État et inspectrice générale du développement durable

> référence pour l'action. Pensé non comme une image finie mais un processus d'action sur le tissu urbain[132].

On attend du projet qu'il aille au-delà des instructions objectives de l'action : il doit dépasser le simple plan – d'actions – qui projetait une image à un instant, et promettre un avenir flexible, adaptable et possiblement meilleur que la réalité précédente. Le projet est donc une histoire « semi-fictionnelle », dans le sens où elle expose une succession de données factuelles doublées d'une dimension prospective et porte une attention particulière à la structure du récit pour faire vendre, pour gagner la sympathie de tous, des électeurs, et de ceux qui financent et prennent les décisions.

On attend donc de l'outil projet qu'il propose une histoire structurée par un discours narratif, le récit. Nous reprenons ici la distinction opérée par Gérard Genette, qui dissocie l'histoire (la séquence d'événements), la narration (l'acte énonciateur) et le récit au sens restreint du terme (le produit de la narration perçu dans sa matérialité) ; le *récit* étant l'artefact qui permet d'accéder à l'histoire et de percevoir la façon dont elle a été narrée, le terme est souvent utilisé dans un sens large comme englobant ce triptyque[133]. Nous approchons donc le projet par le champ de la narratologie, la science du récit, avec Jean-Michel Adam[134] ou encore Gérard Genette et ses « types de relations transtextuelles[135] », champ de plus en plus convoqué en urbanisme depuis le passage à la société informationnelle.

Le récit est invoqué dans un premier temps par le monde de l'entreprise, en employant le vocabulaire lié à la science du récit comme nous l'avons appris à l'école primaire. Des personnages sont conviés, on parle de mise en intrigue, de dénouement, de mystère, on fait appel au mythe, à la fiction, à l'histoire et à l'imaginaire pour parler d'une ville en construction, pour attirer les investisseurs et nouveaux habitants, et pour faire accepter les changements : la démolition d'un patrimoine, la construction de tours dans le fond des jardins, le passage d'une infrastructure bruyante au pied d'un parc ou d'une école. Paul Ricoeur fait quant à lui un parallèle entre architecture et narrativité, « en ceci que l'architecture serait à l'espace ce que le récit est au temps, à savoir une opération "configurante" ; un parallélisme entre d'une part construire, donc édifier dans l'espace, et d'autre part raconter, mettre en intrigue dans le temps[136]. »

Laurent Matthey, géographe Suisse, décrit la mise en récit formulée par « l'urbanisme fictionnel » :

---

[132] MASBOUNGI, Ariella, « Projet urbain. De la planification au dessin urbain. De l'intention aux réalisations », non daté, non paginé ; cité par PINSON, *op. cit.,* 2009, p.13

[133] GENETTE, Gérard, *Discours du récit*, Paris, Points Seuil, 1972, 1983 (2007), p.15

[134] ADAM, Jean-Michel, *Le récit*, Paris, PUF, 1984

[135] GENETTE, Gérard*, Palimpsestes. La littérature au second degré*, Paris, Seuil, 1982, p.8

[136] RICOEUR, Paul, « Architecture et narrativité ». Ce texte est la reprise d'une communication délivrée à Paris en 1996 sous le titre : « De la mémoire ». Cet article est présent dans Études Ricoeuriennes / Ricoeur Studies, Vol 7, No 2, 2016, pp. 20-30

> […] on savait depuis les approches structuralistes que l'exercice de l'urbanisme consistait à articuler des éléments pour produire du sens. Ce sens se déployait désormais dans une dimension qui dépassait celle du simple syntagme, de la seule unité de signification, pour tendre à l'épopée, au récit qui projette des collectifs vers un avenir plus grand, plus beau, plus libre[137].

La ville, et le projet, se racontent désormais pour se construire – ou serait-ce le contraire ?
La notion de projet s'est également exportée dans les sphères publiques : c'est à travers les citoyens, habitants, associations que le projet se raconte. Les associations culturelles soutenant la scène urbaine et architecturale sont des conteurs privilégiés : à Bordeaux l'association Arc en Rêves a participé, à travers ses expositions, à mettre en œuvre le récit urbain[138]. Enfin les mouvements citoyens autour des jardins partagés ou encore l'occupation des espaces publics explore le projet via une expertise d'usage et non l'expertise traditionnelle et professionnelle. Par le biais de tous ces récits, formels et informels, individuels et collectifs, le projet urbain se construit, se structure et rayonne sur son territoire local et au-delà[139].

1.2.2 Outils et processus de la mise en récit

À Bordeaux, la biennale Agora, au-delà de l'accompagnement culturel et de la médiation urbaine que l'événement promet, participe à la mise en récit du projet métropolitain autour des grandes thématiques qui le constitue : le patrimoine, l'espace public, les paysages métropolitains. Chaque acteur du territoire ajoute sa pierre à l'édification d'une histoire commune, relayée après la biennale par un ouvrage qui a l'apparence d'un catalogue d'exposition tout en jouant la carte de la narration[140] : allant au-delà de l'énumération des pièces de l'exposition, cet ouvrage convoque des personnages principaux (Alain Juppé et Michèle Laruë-Charlus en auteurs omniprésents au gré des photos de leur visite), des personnages secondaires (architectes, urbanistes, paysagistes et le public qui apportent leur pierre à la construction d'un monde) et une structure par chapitre qui tisse une intrigue (expositions, complications, résolutions, perspectives).Le récit au service du marketing devient un puissant outil pour modifier les comportements des individus, des groupes et des sociétés en agissant sur les imaginaires et les esprits.

---

[137] MATTHEY, Laurent, *Building up stories. Sur l'action urbanistique à l'heure de la société du spectacle intégré*, Genève, A.Type, 2014, p.11
[138] GODIER, Patrice, *Fabrication de la ville contemporaine : processus et acteurs. Le cas de l'agglomération bordelaise*, Thèse de Sociologie, Université de Bordeaux, 2009, p.303
[139] Les affiches dans le métro parisien diffusent des publicités liés aux opérations urbaines des métropoles de province ; les couvertures des magazines mettent en scène les projets architecturaux et urbains phares des villes.
[140] DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AMÉNAGEMENT DE BORDEAUX MÉTROPOLE, *Biennale d'architecture, d'urbanisme et de design de Bordeaux*. *AGORA 2017*, Bordeaux, décembre 2017

Le récit, un tournant révélateur

Christian Salmon[141] a écrit un ouvrage fondateur sur le *storytelling* qu'il envisage comme « machine à fabriquer des histoires et à formater les esprits[142] ». Ses écrits mettent en avant l'émergence du *storytelling* dans le management et l'organisation des entreprises, et montrent comment il y occupe une place de plus en plus importante : qui sont les instigateurs et les « *storytellers* » ? Quels sont les rouages, les processus et les résultats d'une mise en récit de l'entreprise ? L'entreprise est une organisation sur laquelle la fabrication de la ville s'est appuyée tout au long du XXème siècle, avec par exemple la « cité par projet » détaillée par L. Boltanski et E. Chiapello ; nous la prenons comme analogie pour expliquer la mise en récit de la ville. On retrouve, dans les deux cas, un vocable et des constructions similaires pour expliquer des faits et processus qui convergent dans une société en profond changement.

Les années 1980 représentent pour la ville une période de transition importante marquée par le passage d'un urbanisme national centralisé à un urbanisme décentralisé géré par les communes, comme nous l'avons vu plus haut. Ce dernier encourage un « tournant communicationnel[143] » ou marketing territorial qui se déploie sous deux aspects : d'une part, par une mise en compétition des villes pour attirer « des activités économiques de la région capitale en "délocalisant" emplois et production[144] », ainsi que des employés et des habitants ; d'autre part, par la mise en avant de la collaboration entre les « faiseurs » de ville, au prisme d'un dialogue qui mobilise tous les acteurs ainsi que les différents publics (habitants, usagers, citoyens). Laurent Matthey décrit le tournant comme une réaction « contre l'hégémonie d'une pensée [trop et uniquement] technique [de la fabrication de la ville] » qui amène à prôner « une intersubjectivité plus apte à permettre la production d'un diagnostic des besoins et des attentes[145] ».

Dans les années 1990, les entreprises américaines subissent quant à elles un « tournant narratif » qui se cristallise dans le procédé du *storytelling management.* Les managers comprennent que les entreprises sont des « microcosmes où sont produits et circulent des quantités de récits[146] » et qu'il devient urgent de mettre en place des outils pour les contrôler, afin d'agir plus efficacement sur le management et donc sur la productivité de l'entreprise. Le même constat est fait dans la production

---

[141] Écrivain et chercheur au Centre de Recherches sur les Arts et le Langage

[142] SALMON, Christian, *Storytelling, la machine à fabriquer des histoires et à formater les esprits*, Paris, La Découverte, 2007

[143] SÖDERSTRÖM, Ola, COGATO LANZA, Elena, LAWRENCE, Roderick, BARBEY, Gilles, *L'usage du projet*, Lausanne, Payot, 2000, p.6

[144] DELPONT, André, GILLES, Jean-Bernard, *Bordeaux, business et grande vitesse. Nouveaux paradigmes économiques*, Bordeaux, Mollat, 2017, p.21

[145] MATTHEY, Laurent, *Building up stories. Sur l'action urbanistique à l'heure de la société du spectacle intégré*, Genève, A.Type, 2014, p.92

[146] BOUDES, Thierry, 2001 ; cité SALMON, *op. cit*., p.56

urbaine, comme le relève Laurent Matthey : les non-professionnels ou encore les profanes « raconte[nt] des histoires pour se faire comprendre[147] » dans les processus de planification où les langages et vocabulaires ne sont pas toujours abordables pour qui ne les connait pas. Pour L. Matthey, le tournant communicationnel est d'abord le fait des non-experts qui essaient de trouver leur place dans la planification, et utilisent le mode narratif pour comprendre et se faire comprendre. Le mouvement est renforcé dans un second temps par les aménageurs, experts et urbanistes qui tentent, comme les managers dans les entreprises, de contrôler les récits en leur donnant un cadre. Les deux tournants, narratif et communicationnel, deviennent concomitants : ils mettent en avant des récits « utiles et des fables efficaces[148] » qui vont aider à construire une image, une identité (en marketing), et une ligne de management profitable aussi bien dans la ville que dans l'entreprise.

Le *storytelling management* amène à établir des connexions entre les choses et les gens, ce qui est aussi l'objectif des outils de la concertation : établir un dialogue, informer et contenir les idées. Les « gourous du management[149] » savent allier force du récit et management pour en « tirer des modèles de *leadership* et des leçons pratiques pour la gestion des ressources humaines[150] », le « bon » chef sait puiser dans les fables, légendes ou contes philosophiques pour conter l'histoire extraordinaire de son entreprise. Les stratégies développées font donc appel à des notions comme « littérature du réel » ou « entreprise de fiction ». Le récit mis en place dans les organisations a tous les aspects de l'approche narrative : le mythe est convoqué, ainsi que les unités de personnage et les éléments de mise en intrigue[151].

Nous percevons aussi le changement dans la construction de la ville, lorsque plusieurs d'entre elles sont mises en concurrence. Elles tentent, avec les outils de la communication et de la concertation, de créer une histoire, parfois un grand récit avec des sous-intrigues, qui vont constituer le fond et le support de tous les projets urbains. L'aménagement a tout de la pratique littéraire en utilisant les éléments structurants du récit comme par exemple la « mise en intrigue du projet[152] ». Il fait aussi appel à la palette de personnages que nous pouvons comparer au monde de l'entreprise :

- Quand les chefs d'entreprises sont des « conteurs extraordinaires », les maires et présidents de métropole sont les grands relais du récit en construction ;
- Les managers sont ici les vice-présidents des métropoles, les adjoints municipaux et les grands experts de la ville (chefs de pôle aux collectivités, chefs de projets urbains, urbanistes, architectes, paysagistes) : ce sont ceux et celles qui racontent, aussi nommés les *storytellers* ;

[147] MATTHEY, *op. cit.,* 2014, p.93
[148] SALMON, *op. cit.,* p.64
[149] SALMON, *op. cit.,* p.65 ; apparition du terme en 1983 dans le *Sunday Times*
[150] SALMON, *op. cit.,* p.72 à propos de l'ouvrage de CORRIGAN, Paul, *Shakespeare on Management*, 1999
[151] GABRIEL, Yannis, *Myths, Stories and Organizations*, 2004 ; cité par SALMON, p.73
[152] MATTHEY, *op. cit.,* p.96

- Les employés sont remplacés par les habitants, usagers, travailleurs, riverains, celles et ceux dont les émotions seront mobilisées par la mise en intrigue, génératrice de tension narrative[153].

Poussons plus loin la comparaison avec le monde de l'entreprise. Jean-François Lyotard parle d'« économie mimétique ou fictionnelle[154] », une économie où la manipulation des émotions est partie prenante dans ce qui s'appelle désormais le *néomanagement*, un management du paradoxe où on privilégie l'individualité en même temps que la mise en réseau des employés, le fait d'être entreprenant tout en s'adaptant le plus possible aux différentes situations ; il y a « moins de hiérarchie, mais plus de contrôle[155] ». Richard Sennett a enquêté entre autres dans les services urbains, où il a observé une « fictionnalisation » croissante dans les relations des travailleurs, au sein d'une économie et d'une gestion des organisations qui tirent vers un modèle d'autorité où le récit prend la place de

> […] l'autorité du directeur […]. [Les] techniques du management s'apparentent de plus en plus à celles de la mise en scène, les partenaires doivent s'ajuster le mieux possible à leurs rôles, de façon à rendre le récit crédible aux yeux d'un public de consommateurs et d'investisseurs[156].

La comparaison de Laurent Matthey entre la nouvelle façon de fabriquer la ville qu'il appelle l'urbanisme fictionnel et la *société du spectacle* de Guy Debord est juste dans notre cas lorsqu'elle révèle un éloignement entre « tout ce qui était directement vécu[157] » et un monde de représentation et d'image : l'idée n'est plus de mettre en ordre, au gré d'une réglementation stricte, l'entreprise ou la ville, mais bien de les mettre en spectacle pour faire adhérer à la belle histoire d'un projet. La mise à distance de la production effective de l'action urbanistique, place l'individu, aussi bien le « faiseur » de ville que l'habitant, dans une fiction où il a de moins en moins de prise avec la réalité de la construction urbaine.

Ceci converge avec les grands récits du changement : mondialisation, globalisation, progrès technique, mobilité, libéralisation des flux, autant d'éléments qui correspondent à la rhétorique du néo-capitalisme. Christian Salmon dénombre trois éléments qui structurent cette rhétorique : le changement à tout prix, un processus de manipulation, de marchandisation au travers des émotions des individus ainsi que l'emploi des histoires.

Alice Mazeaud, Magali Nonjon et Raphaëlle Parizet identifient les années 1980 comme un « tournant participatif » à l'échelle mondiale, qui peut s'expliquer par deux causes : d'une part les crises et changements politiques, socioéconomiques, culturels, institutionnels, qui « nourriraient une demande

---

[153] BARONI, Raphaël, *La tension narrative. Suspense, curiosité, surprise*, Paris, Seuil, 2007
[154] LYOTARD, Jean-François, *Économie libidinale*, Minuit, 1974 ; cité par SALMON, p.81
[155] SALMON, *op. cit.,* p.81
[156] SALMON, *op. cit.,* p.83
[157] DEBORD, Guy, *Société du spectacle*, Paris, Gallimard, 1967 (1992), thèse n°1

sociale de participation exprimée sous des formes variées et motiveraient des expérimentations participatives conduites principalement à l'échelle locale[158]» ; d'autre part, les flux à l'échelle mondiale, qui favoriseraient la circulation des discours et des pratiques participatives. La période post-industrielle est donc la période des grandes transitions, représentées par ces grands tournants qui convergent aussi bien dans différents domaines que dans des régions opposées du monde.

Dans l'analyse de la fabrication de la ville, on perçoit donc un point de rencontre entre les deux tournants présentés qui structure le « tournant communicationnel » : le « tournant narratif » répond à la mise en compétition des villes, pareilles à de grandes entreprises, dans une économie fictionnelle où l'idéologie du nouveau capitalisme fait foi ; le « tournant participatif » témoigne de la mise en dialogue des élus, politiques, concepteurs, « faiseurs » de ville avec les habitants, les usagers, les citoyens qui désirent au mieux participer, à tout le moins être informés de ce qui se passe autour de chez eux, sur leur lieu de travail ou de loisirs. Au fil des transformations, on comprend aussi que le « récit » a une place centrale dans le management contemporain, c'est un :

> […] outil du marketing, un instrument de gestion du personnel [ou dans notre cas, des acteurs et des publics] permettant de mobiliser les cadres d'entreprises [politiques, directions de services] (et non plus seulement de les motiver), un régulateur des relations sociales, un moyen de transmettre des connaissances [et des informations], de cristalliser l'image d'une marque [d'une ville] ou de vendre ses produits[159].

L'exemple de la ville de Paris est parlant : elle a cultivé l'outil marketing et le récit qui le supporte en créant plusieurs marques, dont « Paris plage », « Nuits blanches », « Vélib' ». La ville fait du bénéfice en commercialisant des produits (thé, café, vêtements ou encore des accessoires pour les vélos) garantis 100% parisiens.

Le récit est donc un instrument au cœur des stratégies des entreprises et des villes qui peuvent désormais être envisagées comme des « *storytelling organisation*[160] » :

> Le récit y est en effet considéré tout à la fois comme un facteur d'innovation et de changement, un vecteur d'apprentissage et un outil de communication. Il constitue une réponse à la crise du sens dans les organisations et une méthode pour construire une identité d'entreprise [ou urbaine]. Il structure et formate la communication, à l'intention des consommateurs [publics, usager, habitants] comme des actionnaires [politiques, élus, investisseurs des secteurs privés et publics][161].

Le néomanagement utilise finalement le récit pour susciter l'adhésion et orienter les émotions, créer un mythe collectif ainsi que des fictions mobilisatrices. Après le tournant narratif observé dans les

---

[158] MAZEAUD, Alice, NONJON, Magali, PARIZET, Raphaëlle, « Les circulations transnationales de l'ingénierie participative », *Participations,* 2016/1 (N° 14), p. 8

[159] SALMON, *op. cit.,* p.103

[160] BOJE, David. M., « The storytelling organization: a study of storytelling performance in an office-supply firm » Administrative Science, *Quaterly*, vol. 36, n°1, mars 1991, p. 106-126 ; cité par SALMON, p.102

[161] SALMON, *op. cit.,* p.102

entreprises, le même phénomène émerge dans le domaine de la politique ; on entre dans une « politique de l'illusion » :

> Les éléments du langage instituaient une réalité, tant la répétition finissait par instaurer l'illusion d'un référentiel. En tout point de l'espace médiatique, des voix diverses venaient marteler une même phrase, qui finissait par remplacer l'expérience, subvertir l'opinion qui se créait usuellement au contact des rugosités de la vie[162].

L'idéologie du *storytelling* s'est largement diffusée grâce à cette entrée en politique. Elle est aussi au cœur des stratégies urbanistiques.

Les outils et les acteurs

Muriel Rosemberg voit le marketing urbain comme un outil producteur de spatialité et de discours. Pour elle, le projet et la communication sont inséparables ; les actions urbanistiques sont assimilées à un « discours en actes, l'expression matérielle d'une conception de la ville[163] » ou du projet urbain. L'image fabriquée par les acteurs du projet au travers de la publicité est aussi un discours sur la ville. Le discours en actes (communication du projet) et le discours en images (publicité du projet) s'accompagnent d'une médiatisation qui participe à construire l'image ou la représentation d'une ville ou morceau de ville. L'auteure considère que le marketing entre en scène dès les premières intentions de projet et la constitution des premiers groupes d'acteurs, puis est présent au fil de la conception. Son usage dans les premières phases du projet, le « préprojet », vise à montrer les atouts – exceptionnels et riches – du site choisi ; l'idée est de convaincre dès le départ les décideurs et potentiels investisseurs de la justesse du choix de localisation. Dans cette première phase, le marketing s'affirme sous la forme de *lobbying*, d'actions, d'un récit qui cherche à convaincre et à séduire ; il est aussi conditionné par les expériences précédentes de transformations urbaines des villes. Au moment de sa « genèse », il y a un effet d'annonce du projet par ses représentants (élus, membres de l'équipe), destiné à différents publics et aux médias ; « le noyau dur de ces discours est formé par les notions de consensus et d'événement déclencheur qui respectivement représentent, mettent en scène, l'équipe du projet et la naissance du projet[164]. » L'événement déclencheur à Lille (Euralille) et à Bordeaux (Euratlantique) se cristallise autour de la perspective d'une infrastructure structurante d'État, avec des lignes TGV et donc des gares les accueillant – le fameux « effet TGV » est recherché pour relancer l'économie, grâce à l'installation d'un quartier d'affaires aux alentours de la gare (Lyon en est un bon exemple).

---

[162] MATTHEY, *op. cit.,* 2014, p.100
[163] ROSEMBERG, Muriel, *Le Marketing Urbain en Question. Production d'espace et de discours dans quatre projets de villes*, Paris, Anthropos, 2000, p.4
[164] ROSEMBERG, *op. cit.,* p.30

Les discours se structurent en un récit efficace qui vise à mettre sur le devant des scènes, politique et urbaine, un projet qui représente aussi bien la transformation d'un morceau de ville que le renouveau du territoire dans son ensemble.

Pour Muriel Rosemberg, le marketing est un « discours qui revêt la forme contemporaine de la communication[165] », laquelle s'imprègne de *storytelling*. Ce dernier permet de proposer un grand récit unificateur, qui inscrit « les acteurs dans des "champs de force" de représentations qui contribuent à déterminer leur action[166] ». Les acteurs de la société de la communication investissent la ville, leur langage s'insère dans les discours qui seront ensuite repris et diffusés par la presse. Le *storytelling* fait alors émerger des histoires collectives qui contrôlent et canalisent l'organisation urbaine ainsi que sa fabrication. Comme l'exprime Laurent Matthey,

> […] le storytelling apparaît donc comme un élément susceptible de préparer l'opinion en suscitant l'adhésion à la belle histoire d'un projet, mais il s'inscrit aussi dans une stratégie de gestion de la complexité où il s'agit de maintenir l'intérêt de l'usager à venir, d'esquisser la satisfaction qu'il trouvera à l'usage de la future infrastructure tout en mimant une avancée du projet qui satisfasse le contrôleur mandant[167].

On peut d'ailleurs noter le vocabulaire utilisé ici pour parler du *storytelling*, qui provient directement du domaine du marketing voire du service client : « préparer l'opinion », « susciter l'adhésion », « satisfaction », « maintenir l'intérêt ».

En vue de raconter la bonne histoire qui rassemblera et fera adhérer les acteurs participant, finançant ou décidant du projet urbain, les communicants en urbanisme ont ainsi mis en œuvre et en explicitant des documents plus techniques, des événements qui servent à raconter le projet en usant du divertissement pour toucher les affects des individus. Mobilisant l'une des cinq catégories de relations transtextuelles élaborées par Gérard Genette, Laurent Matthey parle de « paratexte », qui canalise la lecture du texte premier ; G. Genette explique plus précisément que les paratextes « procurent au texte un entourage (variable) et parfois un commentaire, officiel ou officieux[168] », commentaire qu'il faut toutefois distinguer du métatexte. Si l'on suit L. Matthey, les paratextes sont des dispositifs qui permettent de vulgariser le projet, de « faire patienter le quidam en l'informant de manière divertissante[169] ». C'est ainsi que les dispositifs de médiatisation du projet se multiplient depuis les années 1990, de la publication de guides à l'attention du futur habitant, aux brochures conçues par les promoteurs, en passant par des notices explicatives des plans et schémas d'urbanisme.

---

[165] ROSEMBERG, *op. cit.,* p.67
[166] *ibid.*
[167] MATHEY, *Laurent, « Urbanisme fictionnel : l'action urbaine à l'heure de la société du spectacle », Métropolitiques, 2011*, p.3
[168] GENETTE, Gérard, *Palimpsestes*, Paris, Seuil, 1982, p.10
[169] MATTHEY, *op. cit.,* 2014, p.109

C'est sur un mode ludique que se déploie la narration du projet en train de se faire, plus seulement via le texte écrit, mais aussi par la parole orale. Les aménageurs et les entreprises du bâtiment se retrouvent à faire entrer du public sur un chantier, à expliquer ce qu'ils font, à rendre leur travail compréhensible, et à prévoir sur le même chantier des « tours » sécurisés comme sur un circuit touristique. Les balades et animations urbaines, les grandes « messes » culturelles se multiplient ; les villes s'emparent de l'événement urbain pour parler d'elles, de leur grand projet. Des biennales aux grandes expositions[170], les villes ont rassemblé des dispositifs de médiatisation et de communication autour du projet urbain ou des opérations d'architecture – conférences, tables rondes, visites de chantier – dont certains supports sont associés à la médiation culturelle, comme des expositions, voire des films. Les nouvelles technologies ouvrent à l'expérimentation de nouvelles formes de médiation : les images de synthèse et la réalité augmentée permettent de visualiser le projet, à travers des lunettes 3D, en s'y promenant virtuellement. L'utilisation des plateformes communautaires virtuelles telles qu'*Instagram*, *Twitter* ou encore *Facebook*, des dispositifs de communication instantanés, répondent à une demande contemporaine et racontent quotidiennement la vie du projet et de ceux qui le font : on entre alors dans l'intime des publics cibles pour les faire adhérer. Ce « marketing viral[171] » raconte une histoire qui permet d'aménager l'attente des projets urbains.

Lorsqu'on prend la mesure de la mise en récit grâce au procédé du *storytelling*, ainsi que de la mainmise des acteurs du marketing sur la fabrication de la ville, il devient nécessaire de poser la question des outils de la concertation, qui peuvent aussi être réinterprétés comme des dispositifs de médiatisation et de communication du projet. Les réunions ou ateliers de concertation, encadrées par les maîtres d'ouvrage, ne sont-ils pas des événements visant à informer l'habitant, à cadrer son imagination pour qu'il comprenne le projet et qu'il en intègre les codes, les termes et finalité ? Les panels d'habitants mis en place dans les grands projets urbains sont des espaces et des temps où l'on explique aux habitants le métier d'un aménageur, ce qui va être produit, en même temps qu'il permet de capter un échantillon d'habitants pour leur raconter une histoire autour du projet, et pour faire de ce panel un relais de la « bonne parole[172] » dans le quartier, auprès des autres habitants. On est bien là dans une forme de paratexte : il s'agit de canaliser la compréhension et la réception du texte principal, ici le projet, en l'entourant d'un réseau de textes satellites. Ces paratextes, à l'heure de la communication contemporaine marquée par la convergence des médias, se déploient suivant une logique que l'on pourrait concevoir comme du *transmedia storytelling* : à la différence près que le

[170] La biennale Agora (Architecture, urbanisme et design) à Bordeaux depuis 2004 ; la biennale d'architecture de Lyon depuis 2017 ; la biennale d'architecture et d'urbanisme In Situ de Caen depuis 2010.
[171] BOSSÉ, Anne, 2013 ; cité par MATTHEY, *op. cit.,* 2014, p.106
[172] Entretien semi-directif, epa3, agent de l'EPA Bordeaux Euratlantique, octobre 2017

projet n'est pas pure fiction, sa communication, son *storytelling*, sont conçus comme un « processus dans lequel les éléments […] sont dispersés sur diverses plateformes médiatiques dans le but de créer une expérience de divertissement coordonnée et unifiée[173]. »

Les grands « récits du changement » cités par Christian Salmon, les récits unificateurs que portent les « faiseurs » de ville comme le récit métropolitain, appellent une dernière question : par qui sont-ils entendus ? Quand bien même la multiplication des supports et dispositifs de médiatisation et de communication vise à toucher le plus large public possible, les histoires racontées n'ont pas toujours la force nécessaire pour les atteindre. Aussi loin que l'on puisse pousser l'analogie de la production urbaine avec l'entreprise, parler de la ville, de l'espace urbain, de la métropole, est plus difficile car l'espace est lui-même diffus et hétérogène. Les entreprises que pourraient être les institutions publiques (métropole, mairie, EPA, SPL, etc.) peuvent être assimilées aux « entreprises récitantes ou *storytelling organisation* » de C. Salmon, qui partagent un « ensemble de croyances à même de susciter l'adhésion et d'orienter les flux d'émotions[174] » ; même dans ce cas, elles arrivent au mieux à toucher leurs salariés, et peinent à marquer tous les citoyens.

Comment faire pour attirer et faire accepter le récit par tous ? À propos des projets urbains, certains groupes ou habitants sont marqués ou simplement influencés, d'autres les ignorent faute de la convergence du récit avec les attentes ; le récit n'est, par exemple, pas toujours adapté à des adolescentes, même lorsqu'il concerne leur lieu de vie[175]. Observant depuis une dizaine d'année le monde de la fabrication urbaine à Bordeaux, nous partons d'un constat empirique : les événements et dispositifs de communications regroupent souvent une partie du public plutôt « experte » des sujets abordés, et nous retrouvons « toujours les mêmes » ; les profanes ne le sont souvent qu'en apparence, puisque les habitants venant aux visites urbaines sont ceux que nous allons retrouver aux réunions de concertation.

Le grand public sera touché par les paratextes plus traditionnels en termes de communication – affiches publicitaires, habillage du tramway bordelais – ou par le biais de la presse locale, nationale ou spécialisée, qui va raconter et critiquer, analyser tout ou partie du projet, positivement ou négativement. C'est ici qu'il faut reprendre la distinction de Laurent Matthey entre les paratextes explicatifs officiels, produits par les instances décisionnelles et organisationnelles du projet, et les métatextes, où se nouent explicitement, toujours selon G. Genette, « une relation *critique*[176] » au texte premier.

---

[173] JENKINS, Henry, « La Licorne origami contre-attaque », *Terminal*, n°112, 2012, p.13
[174] SALMON, *op. cit.,* 2000, p.102
[175] Entretien collectif avec des adolescentes du quartier Saint-Jean sur le périmètre de l'OIN Bordeaux Euratlantique qui n'ont que très peu conscience de ce projet, mars 2018
[176] GENETTE, Gérard, *Palimpsestes*, Paris, Seuil, 1982, p. 11

Chapitre 2. La mobilité, un grand récit unificateur

Une architecte[177] habituée des concours et des documents règlementaires de futurs projets me raconte un jour que la mobilité, c'est maintenant devenu toujours la même histoire ; qu'il faut absolument que la conception du bâtiment (n'importe lequel, une extension de mairie ou une résidence étudiante) prenne en compte le fait qu'il soit situé sur une rue où passe le tramway – qu'elle nomme les nouveaux Champs-Elysées –, qu'il faut prendre en considération les mobilités douces. Nous pourrions penser que c'est là une belle innovation que d'intégrer la question de la mobilité dans tous les concours, cahiers des charges et autres documents de planification ; mais certains concepteurs s'élèvent pour dire que la mobilité est devenue si présente qu'on en oublierait presque la qualité du bâtiment. Ce témoignage reste certes une anecdote, une de plus qui s'insère dans une plus grande histoire, le récit riche en controverses autour de la mobilité.

L'enjeu de la mobilité s'est installé dans le paysage de la recherche urbaine et dans le champ plus opérationnel de l'organisation des territoires métropolitains. Il est important de s'interroger sur la façon dont la mobilité s'est imposée comme un concept fort au cours des dernières années, passant dans le champ de la fabrication de la ville et des territoires, supplantant des vocables autour du « transport » et des « déplacements » très présent jusqu'alors dans les discours des experts et des décideurs.

Nous allons dans un premier temps évoquer les définitions générales de la mobilité et sa conceptualisation dans plusieurs disciplines ; puis nous aborderons la mobilité urbaine, qui nous intéresse en particulier. Dans un second temps, nous chercherons à traduire cette mobilité : comme capacité individuelle, comme injonction socio-spatiale individuelle et collective, et comme enjeu normatif sociétal. Enfin, nous exposerons d'autres grilles de lecture de la mobilité, dominantes dans la recherche urbaine.

2.1 Phénomène imposé et imposant

[177] Architecte bordelaise, discussion informelle en avril 2018

2.1.1 Spatialisation d'un concept social

Le concept sociologique de la mobilité apparaît au début du XXème siècle, défini par le chercheur Russe-Américain Pitrim Alexandrovitch Sorokin[178]. Il pose les bases fondatrices de l'analyse de la mobilité sociale à travers le « processus de "distribution sociale" [qui] préside à l'allocation statutaire des individus dans les différentes "strates" ou couches de la structure sociale conçue comme un système de stratification[179] ». En un siècle, le concept de mobilité « sociale » migre vers le terrain socio-spatial présent dans les mondes et sphères professionnalisantes de la fabrication de la ville et dans la vie quotidienne du citoyen. Au début du XXème siècle, Karl Marx, dans son étude de la structure et l'action de classe, introduit l'idée d'une interrelation entre la mobilité sociale et la conscience de classe[180], même si selon F. Van Heek, le courant marxiste classique

> […] rejetait la possibilité d'une mobilité ascendante à partir de la classe ouvrière, et considérait cette possibilité comme un mythe libéral : en fait, les chances d'une telle mobilité ascendante étaient jugées négligeables et non pertinentes – la seule forme d'avancement à laquelle les membres de la classe ouvrière pouvaient aspirer d'une façon réaliste, étant celle d'un avancement collectif obtenu par le mouvement ouvrier, la luttes des classes et finalement la révolution[181].

Pour P. Sorokin, la mobilité désigne un changement de situation sociale, et le déplacement dans l'espace ne constitue pas pour lui un facteur explicatif du changement : le concept n'a de « signification qu'à travers le changement de statut, de position dans l'espace social qu'il révèle ou implique[182]». P. Sorokin voit dans la mobilité un intérêt plutôt « positif », une valeur à préserver et amplifier. C'est d'ailleurs cet intérêt qui va préfigurer les recherches des sociologues sur la mobilité dans la période de l'après-guerre jusque dans les années 1960.

La dimension spatiale est peu prise en compte dans l'analyse des mobilités au XXème siècle, à l'exception notable de l'École de Chicago, dans la première moitié du XXème siècle, qui inclue partiellement les mobilités urbaines (résidentielles et quotidiennes) dans « un cadre d'analyse à la fois non statique et spatial[183] ». Les mobilités et le processus d'urbanisation sont pensés comme des facteurs de désorganisation ou de rupture d'équilibre, l'idée étant que le changement social impacte forcément le

---

[178] Il a publié en 1927 un ouvrage aux États-Unis, *Social Mobility,* London, Harper & Row.

[179] CUIN, Charles-Henry, « Durkheim et la mobilité sociale », *Revue française de sociologie*, 1987, 28-1, p.44

[180] GOLDTHORPE, John, « Mobilité sociale et intérêts sociaux », *Sociologie et sociétés*, *8*(2), 1976, p.11

[181] GOLDTHORPE, *op. cit.,* p.10-11 ; la référence à VAN HEEK, Frederik, « Some Introductory Remarks on Social Mobility and Class Structure », *in Transactions of the Third Congress of Sociology*, vol III (International Sociological Association, London, 1956), p.130-131

[182] GALLEZ, Caroline, KAUFMANN, Vincent, « Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine », *in* FLONNEAU, M., GUIGUENO, V., *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR, 2009, p.43

[183] GALLEZ, KAUFMANN, *op. cit.,* 2009, p.43

changement de position dans l'espace[184]. La mobilité « implique changement, expérience nouvelle, stimulation[185] » et pas le seul déplacement routinier. En appliquant ce principe à la ville, Ernest W. Burgess explique qu'elle comporte de nombreuses stimulations, ce qui provoque la désorganisation, la confusion et empêche le contrôle primaire de la société.

Ce qui est de l'ordre du mouvement, de la prise en compte technique des déplacements sera le fondement d'une nouvelle discipline et analyse de la mobilité urbaine, la science du trafic[186]. Grâce à la production de masse de l'automobile, elle se diffuse au-delà des analyses et terrains de l'École de Chicago. Vincent Kaufmann et Stéphanie Vincent-Geslin précisent que

> L'émergence de la "science du trafic" […] est rendue indispensable par la croissance des flux routiers et la nécessité de les réguler ; elle va être à l'origine des outils et modèles de simulation des flux que connaît actuellement l'économie des transports[187].

L'influence de la science du trafic dans les représentations contemporaines de la mobilité est encore très présente, en mettant l'accent sur sa dimension technique. Les conceptions de la mobilité se positionnent donc progressivement entre, d'une part, la recherche sociologique, avec l'étude des changements de statut ou de catégorie sociale dans l'échelle sociale (P. Sorokin) ; d'autre part, l'approche technologique et technique, avec la science du trafic et l'analyse des flux de déplacement dans l'espace.

Dans les années 1950, la séparation entre mobilité sociale et science du trafic devient plus radicale, autonomisant les deux domaines. L'analyse de la mobilité sociale va se centrer sur les parcours et les trajectoires professionnelles, et va devenir un des domaines de la sociologie les plus dynamiques. La « science du trafic » va se focaliser sur « des modélisations issues des théories de la dynamique des fluides, une définition pointue de la mobilité, qui renvoie ici au franchissement de l'espace[188] » par les individus, les moyens de transports, dans les espaces de circulation que sont devenus les rues sous la pression des transports collectifs et individuels. Le développement automobile a, en effet, fortement accéléré les recherches scientifiques dans le champ des transports, car il offrait des capacités alors inédites pour la plupart des individus : se déplacer facilement, individuellement et sans contraintes, même si à ses débuts l'automobile était réservée à un petit nombre, vu le prix de ce nouveau mode de transport considérée comme un signe de richesse et de modernité. Après une période pionnière, c'est un récit progressiste de la mobilité qui résonne encore aujourd'hui, comme par exemple dans les pages

---

[184] Pour aller plus loin, voir les travaux de Georg Simmel sur la théorisation de la distance sociale dans les grandes villes ; les questions de proximité sociale et d'inégalités urbaines avec les travaux de Robert Ezra Park ; les travaux sur la croissance et l'expansion des villes de Ernest W. Burgess.

[185] BURGESS, Ernest W., « La croissance de la ville. Introduction à un projet de recherche » (1925), textes traduit par JOSEPH, Isaac, GRAFMEYER, Yves, *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Champs essais, 1979 (2004), p.143

[186] Pour aller plus loin, voir les travaux de Miller McClintock

[187] KAUFMANN, Vincent, VINCENT-GESLIN, Stéphanie, (dir.), *Mobilité sans racines. Plus loin, plus vite… Plus mobiles ?*, Paris, Descartes & Cie, 2012, p.21

[188] KAUFMANN, VINCENT-GESLIN, *op. cit.,* 2012, p.21

d'un roman contemporain qui évoque l'opportunité donnée aux Américains de voyager grâce à la production de ces voitures accessibles à l'individu moyen, ainsi que la construction des infrastructures liées :

> 1928. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, l'Amérique rurale, bucolique et somnolente prit un autre visage. La faute en revenait à un certain Henry Ford, lorsqu'il créa son célèbre Model T. Il mit les États-Unis sur quatre roues, on construisit davantage de routes, la qualité des véhicules s'améliora et, par milliers, des gens qui n'avaient jamais dépassé la périphérie de leur ville se découvrirent une passion pour les voyages. La nouvelle mode était aux promenades - motorisées - en famille. Pionniers par excellence, les Américains avaient naturellement l'esprit d'aventure et commencèrent à parcourir le pays en automobile. S'ils avaient pu construire des routes par-dessus l'océan, ils auraient conduit jusqu'en Europe ou en Australie. Partout, de nouveaux types de commerces poussèrent comme des champignons ; terrain de camping, hôtels, motels et restaurants, pour servir les voyageurs sur leur chemin[189].

Les individus envisagent à l'époque toutes les possibilités qu'offre ce nouveau mode de transport, à mesure que la question du voyage se démocratise au gré des « balades » comme de « l'aventure ». Très vite, aux États-Unis, la voiture a effectivement produit des éléments spatiaux, architecturaux et commerciaux qui répondent uniquement aux besoins de l'utilisateur de la voiture : « le motel jouxte une station-service ou un centre commercial[190] ». Le motel n'est ni un hôtel traditionnel, ni un gîte ; c'est un bâtiment avec une simple chambre à coucher avec salle de bain, c'est-à-dire le service que ne propose pas (encore) la voiture. Le nom même de motel est la « contraction de *Motor* et *Hotel*, de la route à la résidence[191] ». Jean-Marc Offner rappelle d'ailleurs ce qui caractérise selon lui le premier âge de la mobilité : la vision par la science du trafic est orientée vers la construction d'infrastructures viaires, « L'objectif est d'adapter les capacités des infrastructures aux flux observés et prévus, soit par construction de nouvelles voies, soit par rationalisation des circulations : sens uniques, feux tricolores[192] ».

Les crises économique et pétrolière des années 1970 sont un moment de césure dans la production technico-économique de l'automobile, dans le secteur des transports et leur développement dans les villes. La sociologie, l'économie et la géographie, les trois disciplines qui s'intéressent principalement à ces questions, investissent alors un nouveau champ d'analyse : la « socio-économie des transports ». Grâce à la possibilité offerte aux usagers de choisir leur mode de déplacement, la question du « choix modal » devient plus centrale. Les premiers modèles rendant compte des arbitrages en matière de déplacements apparaissent aux États-Unis « et s'appuient sur les fondements théoriques de la micro-

[189] FLAGG, Fannie, *La dernière réunion des filles de la station-service*, Paris, Pocket, 2013 (2015), p.83
[190] BÉGOUT, Bruce, *Lieu commun*, Paris, Allia, 2003 (2011), p.17
[191] BÉGOUT, *op. cit.,* p.17
[192] OFFNER, Jean-Marc, « Les mobilités », *in* PAQUOT, Thierry (dir.), *Repenser l'urbanisme*, Folio, 2013, p.58

économie des choix discrets[193]. » L'on s'interroge sur les raisons pour lesquelles les individus passent de la voiture aux transports en commun, métros, réseaux de bus, tramways ; puis vers d'autres moyens de déplacements, des vélos et voitures électriques en libre-service aux bus à haut niveaux de service (BHNS). La notion de « mobilité » refait surface via cette approche socio-spatiale du déplacement de l'individu. C'est ce que Jean-Marc Offner appelle le deuxième âge de la mobilité, une longue période de 30 ans : les ingénieurs Américains vont d'abord codifier le déplacement qui se définit « par une origine, une destination, un motif[194] », puis se concentrer sur le transfert modal comme seule politique permettant de réduire l'usage et l'impact de la voiture. Cette réflexion est fortement marquée par la question du choix des individus : dans leur vie sociale et familiale ; dans leur environnement professionnel ; dans le domaine des loisirs. Les modes de vie sont supportés et déterminés par des « choix modaux » ; l'approche résonne avec la littérature sociologique plus fondamentale sur le paradigme de « l'individualisme méthodologique ». Pierre Boudon pose ainsi trois postulats qui lient les déterminants de la mobilité à l'exercice de choix individuels :

> Le premier pose que tout phénomène social résulte de la combinaison d'actions, de croyances ou d'attitudes individuelles (P1 : *postulat de l'individualisme*). Il s'ensuit qu'un moment essentiel de toute analyse sociologique consiste à « comprendre » le pourquoi des actions, des croyances ou des attitudes individuelles responsables du phénomène qu'on cherche à expliquer. Selon le deuxième postulat, « comprendre » les actions, croyances et attitudes de l'acteur individuel, c'est en reconstruire le sens qu'elles ont pour lui, ce qui – en principe du moins – est toujours possible (P2 : *postulat de la compréhension*). Quant au troisième postulat, il pose que l'acteur adhère à une croyance ou entreprend une action *parce qu'*elle fait sens pour lui, en d'autres termes, que la cause principale des actions, croyances, etc., du sujet réside dans le sens qu'il leur donne, plus précisément dans les raisons qu'il a de les adopter (P3 : *postulat de la rationalité*)[195].

Dans les années 1980, le développement des télécommunications alimente une double évolution des potentiels de mobilité : d'une part grâce à la réduction des temps de transport et durées de déplacement jusqu'à l'instantanéité ; d'autre part via le nombre en constante évolution de projets de mobilité qui auront un impact spécifique sur la mobilité dite sociale.

Le troisième âge de la mobilité est relatif aux dynamiques de métropolisation, à partir de la fin des années 2000. La mobilité devient alors pour les chercheurs un phénomène hybride, à la fois géographique, spatial et social, dans une « société informationnelle[196] » où les réseaux de communications sont une source de liens et d'interdépendances entre les territoires, et où le « capital spatial [des individus] est défini comme la capacité à utiliser les ressources territoriales à l'ensemble

[193] GALLEZ, KAUFMANN, *op. cit.,* 2009, p.47
[194] OFFNER, *op. cit.,* p.59
[195] BOUDON, Raymond, « Théorie du choix rationnel ou individualisme méthodologique ? », La Découverte, *Revue du MAUSS*, 2004/2 no 24, pp. 281-309
[196] CASTELLS, Manuel, *La société en réseaux,* Paris, Fayard, 1998 et 2001

des échelles géographiques, en mobilisant des compétences économiques, culturelles, cognitives et pragmatiques (…)[197] ». Après avoir privilégié les transports collectifs dans les villes européennes, souvent comme fer de lance d'une réhabilitation urbaine (le tramway à Bordeaux et Montpellier, le métro à Toulouse), les politiques locales se tournent aujourd'hui vers les « mobilités douces » avec des plans vélo et piéton. La grande attention portée aux alternatives à l'automobile se construit en parallèle d'un certain « désamour à l'égard de la voiture, non plus seulement dans les discours mais aussi dans les représentations et les pratiques. Quand il y a alternative crédible, la voiture devient un mode de déplacement comme un autre [198]». Une situation possible dans les métropoles où l'offre de service en « altermobilités[199] » et transports collectifs est riche et diversifiée ; plus on s'éloigne des grands centres urbains et aires métropolitaines, plus la voiture reste le mode de déplacement privilégié. Inversement, l'offre de transports collectifs, trains régionaux, bus départementaux, transports collectifs locaux, n'est pas ou peu présente et souvent très peu adaptée à la demande des potentiels usagers.

L'invention de la notion de déplacement a principalement organisé les approches géographiques de la mobilité à travers deux dimensions, l'espace et le temps. À partir des années 2010, la prise en compte du temps change de nature avec la différenciation des rythmes de vie urbains ; les temps dit « perdus » dans les transports deviennent des temps « ressources » pour l'individu. Autour des deux dimensions, l'espace et le temps, les géographes ont dessiné quatre formes de mobilités :

> […] la mobilité quotidienne subissant une temporalité courte dans un espace interne à un bassin de vie ; la mobilité résidentielle qui relève plutôt d'une temporalité longue mais dans le même espace que la mobilité quotidienne ; le voyage, une temporalité courte et allant vers l'extérieur du bassin de vie ; et enfin la migration vers l'extérieur, mais dans des temporalités plus longues[200] .

Ces quatre formes ont aussi évolué et ont été questionné, au-delà de la prise en compte des rythmes urbains par la rapidité du développement des réseaux de transports et de communication. Les mobilités pendulaires quotidiennes interrogent les limites spatiales des bassins de vie, ainsi que les temps d'accès.

Jean-Marc Offner imagine un quatrième âge de la mobilité qui abandonnerait le transfert modal, le passage de la voiture au transport collectif, au profit d'un passage à plusieurs modes mettant en jeux des critères plus complexes, une mobilité dite « raisonnée ». Elle est en expérimentation dans quelques métropoles avec la prise en compte d'un « univers multimodal », explorant des modes de

---

[197] OFFNER, *op. cit.,* p.54-55
[198] OFFNER, *op. cit.,* p.62
[199] VINCENT-GESLIN, Stéphanie, *Altermobilités, mode d'emploi. Déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture*, Lyon, CERTU, 2009
[200] GALLEZ, KAUFMANN, *op. cit.,* 2009, p. 47

vies multiples et leurs temporalités différentes, ainsi que toutes les possibilités de transferts (transfert du « solisme » automobile vers le covoiturage, transfert de modes motorisés vers le vélo ou à la marche). À Poitiers, l'Agence des Temps[201] a réfléchi à la répartition des temps de début et de fin des journées travaillées des entreprises et universités pour répartir dans la journée l'occupation des accès plutôt que les concentrer sur les traditionnelles heures pleines (7h-9h, 12h-14h, 17h-19h). À Bordeaux, le Grenelle des mobilités a permis de réfléchir avec les acteurs du territoire aux renouvellements, enjeux et stratégies à adopter autour d'une mobilité plus raisonnée[202].

La mobilité est donc un phénomène socio-spatial offrant de multiples facettes au fil du temps : de l'expression d'un changement de situation et de statut social, elle passe à la prise en compte des flux dans la science du trafic, puis à la socio-économie des transports. Elle place la question du choix modal au centre des préoccupations aussi bien des individus que des acteurs de la fabrication de la ville. Aujourd'hui le terme de transport est associé à l'importance de la prise en compte différenciée des infrastructures de circulation (viaires, ferrés, aéroports, gares) et des transports eux-mêmes (automobile, transport collectif, train, avion, vélo), mis en contraste avec celui de « déplacement », c'est-à-dire le temps et l'espace dédié au franchissement de l'espace. Le déplacement est ainsi redéfini spécifiquement comme une capacité motrice attribuée à des individus. La sociologie classique laisse de fait la géographie humaine l'analyser au motif que cette notion de déplacement évacuerait l'« acteur mobile[203] ». Or, le postulat est discutable : étudier la mobilité engage en effet à s'intéresser aux acteurs qui la construisent tant sur le plan technique que sur celui des représentations, et aux pratiques. Conscient de l'hybridité de la notion, Vincent Kaufmann s'intéresse à la mobilité comme phénomène social et territorial qui met en jeu trois processus sociaux ou dimensions :

- le champ des possibles[204] (« les réseaux disponibles », « l'espace et l'ensemble de ses configurations territoriales », « le marché de l'emploi », «les institutions et lois régissant les activités humaines ») ;
- les aptitudes à se mouvoir, la motilité (« la manière dont une personne ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de déplacements et en fait usage, elle relève donc de l'intentionnalité et des projets[205] ») ;
- et les déplacements (déplacement des personnes et des objets, des idées, des informations).

[201] L'Agence des Temps de la communauté d'agglomération de Poitiers, mise en place en 2001
[202] A'URBA, *Pour une mobilité fluide, raisonnée, régulée, Rapport du Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise*, avril 2013
[203] KAUFMANN, Vincent, « La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain ? », *in* BASSAND, Michel, KAUFMANN, Vincent, JOYE, Dominique, *Les enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, PPUR, 2001, p.175
[204] KAUFMANN, Vincent, VINCENT-GESLIN, Stéphanie, (dir.), *Mobilité sans racines. Plus loin, plus vite… Plus mobiles ?,* Paris, éd. Descartes & Cie, 2012, p.29-30
[205] KAUFMANN, VINCENT-GESLIN, *op. cit.,* 2012, p.31

Les trois dimensions sont « susceptibles de produire peu ou beaucoup de mobilité, mais il est important de ne pas préjuger des relations entre elles[206] ». Notre travail se situe dans le champ ouvert par Vincent Kaufmann.

2.1.2 Des transports à la mobilité au fil des lois et de la presse

Après ce bref rappel de la construction socio-spatiale du concept de mobilité, il convient de s'interroger sur sa place dans les débats publics, dans les politiques publiques et les représentations associées. Il apparaît alors qu'il est quasiment impossible de l'isoler d'un autre concept très proche, celui des transports. L'analyse des débats ci-après s'appuie sur un corpus de discours qui ont entouré les lois encadrant la mobilité (1982 et 2017-2018) et la manière dont la presse en a rendu compte[207].

La revue de presse prend comme cadrage temporel le début des années 1980 jusqu'à la moitié des années 2010. Cette fourchette de presque vingt-cinq ans correspond à la période de mise en récit des projets urbains au centre de notre analyse, et elle nous a semblé pertinente pour analyser l'évolution du domaine depuis la première loi d'orientation sur les transports (Loi LOTI, 1982) et les lois de décentralisation Deferre (1982-1983) ; cette période a vu le débat sur les transports se déplacer de l'échelle nationale à l'échelle communale et inter-communale. De manière arbitraire, nous avons isolé des tranches de 5 ans pour faciliter l'analyse. Ce qui nous importe est de faire émerger les thèmes associés à cette évolution, et d'expliquer comment les infrastructures, la sécurité ou encore le développement durable ont été insérés dans les questions de transports *puis* de mobilité.

On relève d'abord un premier élément marquant : l'arrivée de la mobilité n'a pas effacé le champ lexical des transports mais l'a plutôt diversifié et détaillé. Au début des années 1980, on discute à l'assemblée nationale d'une première loi sur les transports. Des dispositions sont prises pour réguler, sécuriser, organiser et gérer les modes de transports de personnes et de marchandises par les services publics en France. Le « droit au transport » apparaît dans les textes pour assurer le droit de se déplacer aux usagers « dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coûts pour la collectivité[208] ». La prise en compte de l'individu social n'est pas une réelle priorité, le droit au transport valorisant majoritairement le collectif, la disponibilité et l'accès au réseau. L'idée est aussi de réguler les marchés en forte croissance, tant la logistique que le transport routier. La loi d'orientation autour des transports urbains (LOTI) votée en décembre 1982 change aussi le statut de

[206] KAUFMANN, VINCENT-GESLIN, *op. cit.,* 2012, p.31
[207] Étude de presse, grâce à l'outil *Europresse*, Décembre 2017. Étude du 1er janvier 1980 au 31 décembre 2015 avec les filtres : Presse et France et Français, avec des chiffres par tranche de 5 ans.
[208] Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 - art. 14-1 (V)

la SCNF : d'une société d'économie mixte (SEM), elle passe à un Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), c'est-à-dire que la SNCF a été nationalisée pour contrôler son efficacité et son fonctionnement. La loi prévoit des plans de déplacements urbains, outil de planification qui organise les transports, leurs usages sur les voies publiques et les différents modes de déplacement. Les années 1980 sont très prolifiques au niveau législatif, avec l'arrivée de la gauche au gouvernement en 1981 et sa volonté d'une forte décentralisation et déconcentration des pouvoirs pour se rapprocher du citoyen et des collectivités, notamment avec la loi Defferre[209] relative aux droits et libertés des communes, départements et régions. Trois objectifs sont associés : « rapprocher les citoyens des centres de décision, responsabiliser les autorités élues et leur donner de nouvelles compétences, favoriser le développement des initiatives locales[210]. » Elle est suivie par de nombreux textes, entre autres par les lois des 7 janvier et 22 juillet 1983 relatives au transfert des compétences de l'État vers les collectivités territoriales dans de nombreux domaines : urbanisme, action sociale, collèges et lycées, transports scolaires.

L'item transports dans les années 1980 et 1990 est relatif à son développement à une échelle nationale et européenne. La France souhaite organiser et réguler les transports intérieurs et contrôler au maximum les échanges avec les autres États européens à travers une politique communautaire qui se met difficilement en place. La période est marquée par une approche majoritairement technique, par le biais des sciences de l'ingénieur et du management. La mobilité n'a pas encore fait sa véritable entrée dans le monde des transports ; les débats émergent plutôt autour de conflits route-rail ou encore sur les « routiers » et le trafic. La gestion des flux étant toujours centrale dans l'organisation des villes centrées sur l'automobile, les « super-ordinateurs » qui gèreraient efficacement les flux, les carrefours et les feux sont aux commandes. À Bordeaux, la mise en place du système original Gertrude, « gestion électronique de régulation » du trafic routier urbain défie les embouteillages : « son installation a permis dès 1976 de diviser par deux les temps de trajet et d'augmenter d'un tiers la capacité du réseau sans le modifier[211] ».

Dès le début des années 1990, un débat public et national surgit à propos des transports publics globalisés dans les villes ; le couple aménagement et transports publics, autrement appelé transports en commun, est de plus en plus discuté dans les collectivités comme un levier d'action fort pour le renouvellement de leurs territoires. En 1992, la conférence des Nations Unies de Rio sur l'environnement et le développement est une référence autour de la mise en œuvre du

[209] Loi 82-213 du 02 Mars 1982 dite « Loi Defferre », Loi relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions

[210] Vie Publique, « Les premières lois de décentralisation », http://www.vie-publique.fr/politiques-publiques/decentralisation/lois-defferre/

[211] CHIQUELIN, Jean-Jacques, « Le grand embouteillage », *Le Nouvel Observateur,* 5 février 2004, pp. 27-30

développement durable, avec les Agenda 21[212] nationaux, élaborés ensuite au niveau de certaines collectivités régionales et locales. Les retombées de la conférence sont multiples et ont permis de prendre en compte les problèmes liés aux transports, qui restent énergivores, pollueurs, bruyants. Au milieu des années 1990, la libéralisation du marché côtoie une évolution exponentielle de la logistique, avec un monde routier toujours imposant qui génère des questions sur les flux de camions sur les autoroutes ; les collectivités et surtout l'État questionnent les péages urbains.

Les suites de la LOTI de 1992 couplée à la loi sur l'air (Décembre 1996) précisent et homogénéisent les plans de déplacements urbains (PDU), ce qui permet de véritables discussions entre urbanisme et transport, particulièrement dans les communes où l'espace périurbain s'est souvent développé de façon désordonnée, indice d'un « non-urbanisme » avec la prolifération des « lotissements pavillonnaires, zones d'activité, complexes de commerces ou de loisirs [quand dans le même temps] les centres-villes battent de l'aile, les déplacements se sont multipliés et allongés, la pollution s'est aggravée[213]. » Ces espaces et leur non-organisation, conséquences du zonage des années 1960, rendent la population captive de la voiture. Les Plans de Déplacements Urbains sont donc rendus obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants : l'idée est de renforcer les relations entre la planification urbaine et une réelle politique de déplacements qui, par exemple, vise à réduire la présence et l'usage de la voiture, remplacés par des transports publics efficaces sur les agglomérations, à travers un schéma global, et complétés par les modes « doux » pour les petits et moyens trajets. La mobilité, jusque-là très peu présente dans les débats publics et dans la presse, commence donc à être une valeur à prendre en considération dans le développement des villes et des territoires.

[212] Les Agenda 21 sont des plans d'action sur l'environnement et le développement des territoires mis en place à la suite du sommet de la Terre à Rio de Janeiro en juin 1992
[213] ROBERT, Martine, « Marier urbanisme et transport », *Les Echos*, 22 mai 2000, p.65

MOBILITE	1-01-1980 à 31-12-1985	1-01-1986 à 31-12-1990	1-01-1991 à 31-12-1995	1-01-1996 à 31-12-2000	1-01-2001 à 31-12-2005	1-01-2006 à 31-12-2010	1-01-2011 à 31-12-2015	01-01-1980 à 31-12-2015
nombre de documents total	1 808	2 617	3 426	9 906	40 625	98 910	238 279	**527 129**
dont les journaux où "mobilité" est le plus cité	Le Monde : 1012 ; Sud Ouest : 717 ; Le Monde diplomatique : 63	Sud Ouest : 1495 ; Le Monde : 1066 ; Le Monde diplomatique : 56	Sud Ouest : 1174 ; Le Monde : 1106 ; Les Echos : 729 ; La Tribune (France) : 136 ; Libération : 115	Le Progrès (Lyon) : 2171 ; Sud Ouest : 1673 ; Le Monde : 1356 ; Les Echos : 1157 ; Le Figaro : 977	Le Progrès (Lyon) : 5976 ; Ouest France : 5434 ; Le Télégramme (Bretagne) : 3733 ; La Nouvelle-République du Centre-Ouest : 3166 ; Sud-Ouest : 2922	Ouest-France : 17875 ; Le Porgrès (Lyon) : 9145 ; La Voix du Nord : 8138 ; La Nouvelle-République du Centre-Ouest : 6838 ; Sud-Ouest : 6474	Ouest-France : 30813 ; Le Porgrès (Lyon) : 14756 ; La Voix du Nord : 11642 ; Le Télégramme (Bretagne) : 8590 ; Sud-Ouest : 8424	
TRANSPORT.S								
nombre de documents total	20 486	21 266	34 873	100 532	400 498	558 744	975 577	**2 111 976**
dont les journaux où "transport.s" est le plus cité	Sud-Ouest : 11666 ; Le Monde : 8476 ; Le Monde diplomatique : 342	Sud Ouest : 13643 ; Le Monde : 7376 ; Le Monde diplomatique : 247	Sud-Ouest : 13561 ; Les Echos : 8758 ; Le Monde : 8337 ; La Tribune (France) : 1826 ; Libération : 1299	Le Progrès (Lyon) : 29057 ; Sud Ouest : 20341 ; Les Echos : 11000 ; Le Figaro : 7852	Le Progrès (Lyon) : 49244 ; Ouest France : 41975 ; AFP Infos Economiques : 38964 ;AFP Infos Françaises : 38389 ; Le Télégramme (Bretagne) : 32797	Ouest-France : 67850 ; Le Porgrès (Lyon) : 45468 ; Le Télégramme (Bretagne) : 35283 ; La Voix du Nord : 34734 ; AFP Infos Economiques : 33686	Ouest-France : 86271 ; Le Progrès (Lyon) : 53917 ; AFP Infos Françaises : 46882 ; La Voix du Nord : 35702 ; l'Est Républicain : 32886	

Figure 1 – Deux revues de presse sur Europresse ; du 1-01-1980 au 31-12-2015 avec les mots clés : « mobilité » pour la première et « transport.s » pour la deuxième, réalisées en 2017 et complétées en mai 2018

On le constate dans la revue de presse [Fig. 1], le nombre de documents mentionnant la « mobilité » a pratiquement été multiplié par dix, dans la presse nationale et locale entre le début des années 1980 et la fin des années 1990. Cette rapide augmentation s'appuie aussi sur une forte progression de la mention de transport·s. L'accroissement croisé des deux occurrences peut s'expliquer entre autres par la mise en œuvre et en actions des grandes lois des années 1980, par la prise en compte de l'environnement dans le développement des territoires, et par les crises répétées de la hausse des prix du carburant. En 1997, un article du *Monde* met en avant une étude du CERTU[214] sur les enjeux des plans de déplacement urbains, expliquant comment ils pourraient réduire le trafic dans les villes pour ralentir la consommation et la diffusion de monoxyde de carbone par exemple. La complémentarité des transports collectifs, des modes de transports alternatifs, des politiques de stationnements réglementaires et des solutions comme les parc-relais sont ainsi envisagés pour abaisser l'usage de la voiture en ville[215]. En 2000, la prise en compte urgente des transports et leur réseau sur l'environnement local et global, ainsi que sur les coûts sociaux et environnementaux, est relaté par plusieurs journalistes :

> Apportant ses services aux uns, le transport est donc inséparable d'atteintes à l'environnement, même et surtout au détriment de ceux qui n'en sont pas les usagers. Celles-ci accompagnent souvent avec amplification son développement progressif (voisin de 7 % par an pour le transport aérien), et doivent être internalisées dans son prix de revient, et non rester inéquitablement à la charge de quelque collectivité. Le développement durable des transports en général et les

[214] Enquête nationale du Certu menée en 1994

[215] Service Régions et Sciences, « Des plans de déplacements urbains obligatoires pour diminuer le trafic », dans le dossier « HORIZONS - ENQUETE Comment réduire la pollution de l'air en ville », *Le Monde*, 15 novembre 1997, p.15

> aménagements correspondants nécessitent donc d'en évaluer les conséquences sur l'environnement et leur coût[216].

Le champ lexical sur la mobilité des personnes commence à se dissocier de celui des transports : le premier renvoie à la capacité à se déplacer, à circuler, tandis que le deuxième a trait aux modes et moyens de déplacements ainsi qu'aux infrastructures liées ; un article du 15 septembre 2000 dans *Le Monde*, éclaire le phénomène en argumentant :

> Le besoin de déplacements, de mobilité des personnes ainsi que celui des échanges de marchandises n'ont jamais été aussi grands. Ils ne peuvent que croître. La « société de l'information », dont certains avaient imaginé que, en multipliant les possibilités d'échanges par Internet, elle réduirait la demande de déplacements, l'a au contraire accrue. En se mondialisant, le commerce exige du même coup un essor du transport à cette échelle. La croissance le dope. Les comportements changent : le déplacement fait partie du quotidien ; l'exigence de rapidité, avec son corollaire, la sécurité, grandit ; ce qui fait rêver les Français, ce n'est plus seulement la venue à Paris, c'est la découverte de Londres, de Berlin, de New York... ; avec les loisirs et l'allongement de la vie, le tourisme multiplie ces demandes[217].

Dès le début des années 2000, la lutte contre la pollution et les problèmes liés au trafic automobile est de plus en plus présente dans le débat public et le quotidien des Français[218], notamment en ville, où les nuisances générées se heurtent aux désirs de ville saine, de protection environnementale, ainsi qu'à l'expérience urbaine des citoyens. L'espace public devient le point focal de la planification de la ville au cours de la décennie. Après les objectifs ambitieux de report modal de la voiture sur les transports publics, il est question, en ce début de XXIème siècle, de multimodalité et d'intermodalité, particulièrement dans les grandes villes (Lille, Lyon, Bordeaux), pour faire face à la surpopulation automobile et à la pénurie des transports en commun. La mise en œuvre des PDU participe à rendre les centres-villes plus attractifs, et vise à changer les comportements des usagers et leurs pratiques quotidiennes, à une époque où le budget des ménages alloué aux transports dépasse celui réservé à l'alimentation, un phénomène en progression depuis quarante ans comme l'explique une économiste de l'INSEE :

> La part du budget que les ménages consacrent aux transports est passée de 10,6 % à 15,6 % entre 1960 et 1989, note l'économiste. Elle s'est stabilisée depuis et s'est située à 14,9 % en 2004. Avec 5 140 euros par an, elle constitue le poste de dépenses le plus élevé après le logement (8 440 euros) et devant l'alimentation (4 980 euros) [219].

Parmi les autres grands thèmes des années 2000, on trouve par exemple la sécurité dans la ville et plus spécifiquement dans les transports publics ; les débats sur son coût sont relancés après les attentats

---

[216] JOATTON, René, « Les transports doivent participer au développement durable », *Les Echos*, 21 mars 2000, p.75
[217] GAYSSOT, Jean-Claude, « Transports : de nouveaux enjeux de société », *Le Monde*, 15 septembre 2000, p.20
[218] Étude de la presse et des lois françaises ; ce n'est cependant pas une exception, notamment en Europe occidentale.
[219] DELHOMMAIS, Pierre-Antoine, « Le budget que les ménages consacrent aux transports est désormais supérieur à celui de l'alimentation », *Le Monde*, 13 septembre 2005, p.19

du 11 septembre 2001[220]. En 2005, la Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, positionne au cœur de la planification urbaine l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) dans les établissements recevant du public (ERP). Dans un article paru dans l'*Humanité* le 15 février 2003[221], le journaliste aborde le quotidien des déplacements « pendulaires » des Français, plus nombreux, plus fréquents et plus intenses, qui se traduisent par une augmentation du nombre de kilomètres parcourus par jour sans une augmentation du temps quotidien de déplacement.

À la fin des années 2000, la mobilité devient « durable » après les lois Grenelle 1 (2009) et 2 (2010) : les plans d'aménagement et d'urbanisme ainsi que les projets urbains[222] évoquent et intègrent les modes doux de mobilité. La Loi relative au Grand Paris[223] introduit une grande concertation sur le Grand Paris Express[224] ainsi que sur les mobilités du futur. Un code des transports[225] est créé spécifiquement pour l'activité économique et fait débat dans la presse. Les élections régionales de 2010 interrogent le réseau ferré à une échelle peu traitée et pourtant primordiale pour les employés utilisant quotidiennement les TER pour aller travailler. La sécurité des personnes (vols, incivilités) dans les transports collectifs[226] attise toujours les peurs et le sentiment d'insécurité.

Dans la dernière période 2010 - 2015, les occurrences de la mobilité ont un peu plus que doublé dans la presse : l'item, qui semblait très spécifique au début des années 1980, est devenu polysémique comme peut l'être le développement durable : on parle du « monde des mobilités », comme lors des Trente glorieuses, on parlait du « monde des transports ». Il englobe les modes de transports, les moyens de se déplacer, les ressources à la disposition de l'usager (services, NTIC), les espaces et le temps des mouvements. Implicitement la mobilité pose la question de l'immobilité et donc de l'accessibilité[227] qui, selon Yves Crozet, devrait devenir un « enjeu crucial des prochaines années dans les projets politiques urbains[228] ». Les débats et les réflexions des experts relayées dans la presse montrent un « glissement sémantique du droit au transport vers un droit à la mobilité qui est aussi

---

[220] SERES, Aude, VETIL COMELLAS, Virginie, FINEZ, Ludovic, « Dans les transports, la sécurité devient un enjeu financier de poids », *Le Figaro Économie*, 23 novembre 2004

[221] RAYNAL, Alain, « Les Français se déplacent plus vite, plus souvent et plus loin », *L'Humanité*, 15 février 2003, p. 16

[222] TUR, Gérard, « Les cœurs de villes ont besoin de transports en mode doux », *Econostrum*, 2 décembre 2010

[223] Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 JO du 5 juin 2010

[224] Projet d'un « grand contournement » (200 km de lignes) par le réseau de transport public composé de quatre nouvelles lignes de métro automatique autour de Paris, et de l'extension de deux lignes existantes. La réalisation est portée par la Société du Grand Paris (SGP), dans le cadre d'un accord avec Île-de-France Mobilités.

[225] Ord. no 2010-1307, 28 oct. 2010, JO 3 nov. et rect. JO 20 nov. 2010 et JO 24 nov. 2010

[226] ALBERT, Laurence, « Les vols avec violence se multiplient dans les transports franciliens », *Les Echos*, 31 décembre 2010

[227] Circulaire du 3 janvier 2013, « Accessibilité aux personnes handicapées », *Le Moniteur des travaux public et du bâtiment*, 22 février 2013

[228] CROZET, Yves *et al.*, « Distance sociale, distance spatiale… L'accessibilité peut-elle se substituer à la mixité ? », *Territoires 2030* (DIACT), n°4, 2007, p.75 ; cité par REIGNER, Hélène, BRENAC, Thierry, HERNANDEZ, Frédérique, *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Rennes, PUR, 2013, p.49

une invitation à bousculer les frontières du secteur des transports pour renouveler les référentiels d'action des professionnels[229]. »

Les années 2010 sont la scène de préparation de nouvelles lois de décentralisation-centralisation : la loi MAPTAM[230] et la loi NOTRe[231]. Elles posent la question des transports dans les territoires et nouvelles régions[232] aussi bien au niveau des compétences des collectivités territoriales que de leur gestion. Des organes de gouvernance sont créés, comme les syndicats mixtes de transports[233]. Parallèlement, le gouvernement Ayrault (juin 2012 à mars 2014) discute de la mise en place d'une écotaxe[234] qui fait un scandale auprès des *lobbies* des transporteurs, écotaxe qui ne verra finalement pas le jour.

La planification urbaine, sous le gouvernement d'Edouard Philippe depuis juin 2017, est maintenant tenue de penser la ville « mobile » selon la lecture qu'en donne la presse, en prenant en compte les enjeux environnementaux et climatiques ainsi que les aspirations des usagers, ce qui passe, entre autres, par la densification des villes et une attention aux rythmes de vie des citadins[235]. Elle doit se positionner par rapport à la transition énergétique, rechercher des modes de transports plus économes en énergie, ou des constructions d'espaces urbains à faible impact climatique[236], avec par exemple des transports en commun en site propre (TCSP) comme les bus à haut niveau de service (BHNS), moins coûteux que les tramways et métros. Le gouvernement porte un nouveau projet de loi sur la mobilité, équivalente à la grande loi d'orientation LOTI de 1982. C'est l'occasion de mener une concertation nationale, les Assises de la mobilité[237], qui se déroulent dans les territoires en 2017. La loi, après de multiples rebondissements politiques et les mouvements sociaux de 2018, doit être votée en 2019.

Le passage de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) à la loi d'orientation sur les mobilités (LOM) souligne la mutation des « transports » en « mobilité ». Pourtant, la presse continue de parler

---

[229] REIGNER, Hélène, BRENAC, Thierry, HERNANDEZ, Frédérique, *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Rennes, PUR, 2013, p.49

[230] Loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ; les métropoles exercent des compétences renforcées par rapport aux intercommunalités classiques.

[231] Loi du 7 août 2015 portant sur une nouvelle organisation territoriale de la République, confiant de nouvelles compétences aux régions.

[232] MOREAUX, Raphaël, « Transports - les régions aux commandes », *Acteurs Publics*, 10 juin 2014

[233] Auteur inconnu, « Urbain et périurbain Quid de la cohabitation ? », *Bus&Car*, 19 mai 2012 ; Auteurs associés, « Comment évoluent les syndicats mixtes de transport ? », *La Gazette.fr*, 28 août 2015

[234] C. R., « Comment l'écotaxe sortira-t-elle de sa mise entre parenthèses ? », *Droit de l'environnement*, 1er janvier 2014, n° 219, pp. 32-38

[235] AïT, Eddie, « Le transport public : bon pour l'environnement, bon pour la santé », *Le Huffington Post*, 24 août 2015

[236] BENABED, Shahinez, « Transports publics : 4 points clés pour faire la transition énergétique », *La Gazette.fr*, 9 novembre 2015 ; CHRISTOPHE, Jean-Claude et auteur associé, « Transport et lutte contre le réchauffement climatique », *La Gazette.fr*, 28 octobre 2015 (publié le 01 août 2011 et mis à jour le 28 octobre 2015)

[237] Grande consultation des acteurs de tous les territoires pour préparer la Loi d'orientation sur les mobilités

d'infrastructures[238], avec des raccourcis assez surprenants. On le voit par exemple dans un discours de la Ministre des Transports qui donne la priorité aux déplacements quotidiens par un travail important à faire sur la route (péage urbains, réseau et infrastructures routières, plans d'accès), lors de l'édition du *Pavement Preservation & Recycling summit* (PPRS) en présence notamment de « professionnels des transports[239] ». On peut aussi faire l'hypothèse que le monde des acteurs des transports n'est pas complètement passé à l'ère de la mobilité pour plusieurs raisons : la première est sûrement parce qu'eux-mêmes travaillent principalement sur les transports (services, infrastructures, véhicules) sans se préoccuper des usages dans une vision globale ; la seconde est que la mobilité est un concept qui a été principalement imposé et pensé par le monde de la recherche et des concepteurs, pas forcément par celui des techniciens et ingénieurs de terrain. Ces derniers le subissent plus comme une contrainte et ne l'ont donc pas intégré dans une vision plus globale ainsi que dans leur culture professionnelle.

Toujours est-il que la LOM, en dépassant la seule approche technique, promet, par son intitulé, d'ouvrir le monde des transports à celui plus large de l'aménagement, de la fabrication des territoires (urbains, périurbains et ruraux), ainsi qu'à la recherche. Les Assises de la mobilité étaient d'ailleurs ouvertes « à tous les acteurs du territoire[240] » et plus particulièrement, il a été demandé aux usagers, collectivités, opérateurs, acteurs économiques et ONG de faire émerger des solutions en accordant une attention particulière « aux transports de la vie quotidienne, aux zones rurales et périurbaines[241]. » Sur le site internet, on parle de consultation pour « identifier les besoins et les attentes prioritaires de tous les citoyens autour de la mobilité ». Les ateliers territoriaux se sont tenus aussi bien dans des métropoles (Marseille : 16 octobre, Bordeaux : 24 octobre, Lille et Lyon : 16 novembre), que dans des territoires ruraux (Saint-Brisson (58) : 8 novembre, Loos-en-Gohelle (62) : 9 novembre) et périurbains (Pibrac (31) : 13 novembre, Grand-Bourgtheroulde (27) : 16 novembre) en 2017.

Le discours de la Ministre des Transports[242] au moment de lancer les Assises, en septembre 2017, est représentatif de ce que les responsables politiques pensent pouvoir faire à l'échelle nationale : l'idée principale est de faciliter les déplacements sur tous les territoires, qu'ils soient sécurisés, confortables en termes d'espaces et de fréquence et qu'ils respectent les principes de « soutenabilité ». Elle commence en s'adressant à certains citoyens, ceux « qui bouge[nt] et qui chaque jour [ont] besoin de se déplacer » et non pas à toutes les Françaises et tous les Français comme promis. De plus, lorsqu'elle définit les six thématiques qu'elle souhaite ouvrir à la discussion lors des Assises, la mobilité est

[238] STEINMANN, Lionel, « Ajustements de calendrier pour la future loi sur les mobilités », *Les Echos*, 6 mars 2018 ; « définir les priorités d'investissements dans les infrastructures dans les 10 années à venir, avec le financement correspondant »
[239] IBELAÏDENE, Jessica, « PPRS 2018 : la loi d'orientation sur les mobilités présentée en mai », *Le Moniteur.fr*, 26 mars 2018
[240] Présentation des Assises de la mobilité sur le site internet dédié [consulté le 23 mai 2018], https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/comprendre/presentation
[241] Présentation des Assises de la mobilité sur le site internet dédié [consulté le 23 mai 2018]
[242] Pour plus de détails, aller voir Encadré n°1 : Les Assises de la mobilité à Bordeaux

secondaire alors que les transports occupent toujours une place centrale : elle parle principalement de modes de transports, d'infrastructure et de réseaux. Ainsi, aussi bien chez la Ministre que chez les élus locaux, il subsiste une confusion entre mobilité et transport, comme si la première était l'égal de l'autre, et la Ministre conclut bien son propos par l'orientation majeure qui traverse tout son discours : « L'objectif est simple : mettre à jour nos politiques de transport[243] ».

Cependant, l'exemple de la démarche unique (en France), portée par l'a-urba à Bordeaux, « le Grenelle des mobilités » montre aussi une évolution des mentalités. Des groupes de travail réunissant des acteurs de la métropole (collectivités territoriales, représentants de l'État, chefs d'entreprises, syndicats, associations et experts) ont mené des réflexions dès 2011 sur les mobilités en produisant dans un premier temps (2012) une note intitulée « Pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée. Une synthèse : 20 principes d'actions ». Elle a permis de « dépasser certains positionnements institutionnels, de surmonter les contradictions et de rechercher les convergences[244] ». Le travail a abouti à l'édition du rapport « *Grenelle des mobilités* de la métropole bordelaise » (2013), remis aux cinq commanditaires de la démarche : l'État, la Région Aquitaine, le Conseil général de la Gironde, la Communauté urbaine de Bordeaux, la ville de Bordeaux. Ce document exprime une prise de position forte par rapport au discours plus traditionnel sur les « déplacements » : le concept de mobilité y est placé au centre des discussions, aussi bien sur la gouvernance nécessaire pour trouver des solutions, que sur le rapport à l'environnement, dans un contexte où les technologies devraient participer à un développement raisonné et régulé, soutenant un accès aux mobilités pour tous.

La démonstration est faite d'un enrichissement de la seule approche technique des politiques publiques par une approche qui prend en compte, au-delà des modes de transports et des infrastructures, l'individu et ses capacités. La requalification des politiques urbaines par la référence à la mobilité a pour décor un contexte où les nouvelles technologies de communication sont omniprésentes et où le déjà-là doit suffire, en vue de protéger les ressources et les énergies. Cette transition d'une approche sous l'égide des transports vers une autre sous le signe de la mobilité, va au-delà du besoin individuel de déplacement, et vise à réviser de manière élargie, aussi bien les politiques publiques, l'aménagement des territoires que les thématiques sociales prioritaires de notre époque.

Dans un contexte où les NTIC et le développement durable font loi, la mobilité s'inscrit dans un récit global de façonnage des mondes socio-spatiaux dans lesquels nous évoluons. L'inscription progressive

[243] Discours d'Élisabeth Borne pour l'ouverture des Assises de la mobilité le 19 septembre 2017

[244] Démarche du Grenelle des mobilités expliquée sur le site internet de l'a-urba https://www.aurba.org/demarches-innovantes/grenelle-des-mobilites/

dans les pratiques, les esprits et les projets, font de la mobilité, non plus uniquement une capacité et une ressource, mais aussi une norme : la capacité « est devenue un prérequis de l'intégration sociale "au même titre que lire, écrire ou compter[245]" [246]».

2.2 Les facettes de la mobilité

La recherche socio-spatiale a, au fil des années, défini ainsi le concept de mobilité, trouvant des appuis pluridisciplinaires en sociologie, en géographie, en économie, en études politiques, en urbanisme, ainsi qu'au travers de grandes thématiques de recherches sur les trajectoires sociales, professionnelles et spatiales des individus, sur la science du trafic, sur la socio-économie du transport, sur la mobilité urbaine.

La mobilité comme phénomène socio-spatial s'est forgé un sens au travers des discours des responsables politiques, de la presse et de la documentation réglementaire, technique et technologique. Comme on le constate pour le développement durable[247], la mobilité a plusieurs significations. Pour les uns, il s'agit du fait et de la façon de se déplacer. Pour les autres, cela correspond à faire une année à l'étranger dans le cadre universitaire (se pose alors la question du voyage), à la possibilité de trouver du travail. Pour d'autres encore c'est la question de la durabilité des matériaux et des ressources ; on parle aussi de liberté ou de contrainte quand on constate une immobilité[248]. La mobilité interroge la façon dont les chercheurs eux-mêmes l'approchent : quand Vincent Kaufmann nous parle de capacité individuelle, les sociologues nancéiens Hervé Marchal et Jean-Marc Stébé, Sylvie Fol et Jacques Lévy font appel à la norme et au droit ; Serge Graziani parle de mot d'ordre ; Fabrice Rippol et Jean-Pierre Orfeuil évoquent la forme de l'injonction.

2.2.1 Un capital individuel à appréhender

Au niveau individuel, la mobilité est d'abord un capital que Vincent Kaufmann nomme aussi « motilité ». Cette motilité est la résultante de quatre composants :

[245] ORFEUIL, Jean-Pierre, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *SociologieS*, 2010, p.6
[246] REIGNER, BRENAC, HERNANDEZ, *op. cit.,* p.48
[247] MANCEBO, François, « Le développement durable en question(s) », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], mis en ligne le 09 octobre 2007, consulté le 25 juin 2018.
[248] Premiers résultats des entretiens collectifs menés en mars-juin 2016 auprès d'usagers métropolitains

> Le contexte (l'offre de transport disponible), l'accessibilité (les conditions de disponibilité du contexte – horaires, coûts d'accès –, l'aptitude physique des usagers et leur niveau d'équipement), les compétences (savoirs acquis – permis de conduire, lire un plan –, capacités organisationnelles, compétences acquises à travers la pratique de l'espace) et l'appropriation (la conscience de ses possibilités de mouvement et de l'ensemble des projets de mobilités)[249].

Ce capital est une « assurance permettant d'envisager des alternatives face à l'imprévu, d'éviter les ruptures dans les trajectoires individuelles et familiales et d'éviter les mobilités irréversibles au profit de mobilités réversibles[250]. » Établir cette capacité se rapproche de la considération, plutôt binaire, de Georg Simmel qui, dès la période moderne, envisageait les effets paradoxaux de la mobilité en deux catégories : celui qui pouvait se déplacer facilement, le sédentaire ; et celui qui était « privé des ressources de la sédentarité[251] », l'homme sans attache, le nomade. Les deux catégories renvoient aujourd'hui assez grossièrement, pour la première, à un individu ayant une forte motilité et à la deuxième, une plus faible.

Dans *Mobile immobile. Quels choix, quels droits pour 2030,* les auteurs complètent cet enjeu d'acquérir compétences et capacité pour gérer la mobilité : « Se déplacer nécessite des compétences (Orfeuil) telles que des capacités de programmation et d'improvisation pour agencer à court ou moyen terme[252]. » Dans cette perspective, le déplacement devient un projet on prévoit d'aller quelque part, par des moyens et modes propres ou proposés par l'offre disponible, il y a évaluation de la distance, du temps de trajet ; c'est dans la planification de ce projet et via les capacités acquises ou non par l'individu que les inégalités peuvent être observées.

Pour Jacques Lévy, si la mobilité est une ressource, « la possibilité d'aller quelque part[253] », l'acquisition du capital passe par la capacité à la gérer. La mobilité serait donc une liberté permettant de faire évoluer son statut social et sa place dans l'espace.

La mobilité comme ressource ne se réduit donc pas aux changements de lieux, car les *potentiels* de ces changements sont aussi une ressource. Les composants de la motilité selon Kaufmann sont un prisme adéquat pour explorer les aspects de la mobilité. L'accessibilité est, par exemple, une question complexe : accessibilité pour qui ? Pour quoi ? Quand ? Les exemples décrits par Jacques Lévy dans son article sont intéressants :

---

[249] REIGNER, BRENAC, HERNANDEZ, *op. cit.,* p.50 qui fait référence à KAUFMANN, Vincent, « La motilité : une notion-clé pour revisiter l'urbain ? », *in* BASSAND, Michel *et al*., *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, PPUR, 2001, pp. 87-102
[250] REIGNER, BRENAC, HERNANDEZ, *op. cit.,* p.50
[251] DUREAU, Françoise, HILY, Marie-Antoinette, (dir.), « Introduction », *Les mondes de la mobilité*, Rennes, PUR, 2009, p13, citant Simmel, 1999 [1908], p.662
[252] GAY, Christophe, KAUFMANN, Vincent, LANDRIÈVE, Sylvie, VINCENT-GESLIN, Stéphanie, *Mobile immobile. Quels choix, quels droits pour 2030*, Paris, L'Aube, 2011, p.162
[253] LÉVY, Jacques, « La mobilité comme bien public », *Métropolitiques*, 21 septembre 2011

> Si on décide de s'installer dans une zone reculée et à faible densité, on ne peut pas demander d'avoir la même connexion aux réseaux de mobilité que si on vit dans une métropole. Sinon, cela voudrait dire que les habitants des grandes villes seraient désavantagés car la densité de service par habitant serait inégale à leur détriment et, par ailleurs, ils devraient, sans contrepartie, perdre leur avantage d'urbanité, qui a aussi un coût (comme le prix de l'immobilier). Cet égalitarisme apparent serait en fait une inégalité[254].

L'accessibilité ne peut donc pas être la même dans toutes les situations territoriales : il doit y avoir une adaptation aussi bien de l'offre (un meilleur réseau internet pour les espaces reculés), des modes de déplacements (le car ou le train pour des territoires ruraux ou périurbains dans des bassins d'emploi), que des choix individuels. Les choix des individus, dès les années 1990-2000, ont aussi révélé de nouveaux modes de vie allant de pair avec un changement dans les modèles de mobilités. Ceux qui vont beaucoup se déplacer aujourd'hui vont le faire pour préserver leur sédentarité. Grâce aux potentiels de vitesse accrus, depuis et entre les métropoles et espaces urbains denses, et le développement d'infrastructures de qualité et de confort, il est possible de se déplacer sur de longues distances quotidiennement tout en préservant une qualité de vie, un ancrage social et familial, sans provoquer des migrations ou déménagements, en privilégiant des « formes de déplacement réversibles[255] ». Vincent Kaufmann met en lumière deux nouveaux modèles : la pendularité de longue distance et la multirésidentialité (vivre la semaine dans la ville de l'emploi et le week-end dans le giron familial) ; les changements de rôles et d'espaces de vie n'impliquent plus forcément un changement de statut social comme c'était le cas jusque dans les années 1960. Pour continuer le fil de la pensée de Vincent Kaufmann, Hervé Marchal et Jean-Marc Stébé confirment que les temps de déplacements ne sont plus pensés comme des temps perdus : ils sont devenus des temps multifonctionnels, où l'usager peut faire plusieurs choses dans l'espace-temps de sa mobilité. La conclusion de V. Kaufmann est donc que les pratiquants de la pendularité de longue distance ou de la multirésidentialité, ne sont pas des « hypermobiles » comme le public les appelle, car « la vitesse des systèmes de transport assure leur sédentarité[256] ». Nous en revenons donc au capital de mobilité : l'être mobile peut avoir un capital fort en restant chez lui ; au contraire, une personne qui subit des déplacements sans pouvoir adapter une offre présente à sa situation, aura un capital de mobilité faible.

Grâce au développement des technologies et aux évolutions de la société, qu'elles soient économiques (société capitaliste, mondialisation), écologiques (crise environnementale) ou sociales, les effets de ces changements sur la mobilité provoquent une « multiplication des choix et une injonction à la flexibilité[257] » à l'échelle de l'individu, injonction que nous retrouvons aussi au niveau du collectif, dans

[254] LÉVY, J., *op. cit.,* 2011, p.2
[255] KAUFMANN, Vincent*, Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne, PPUR, 2008 (2017), p.20
[256] KAUFMANN, *op. cit.,* 2008, p.23
[257] KAUFMANN, *op. cit.,* 2008, p.37

une entreprise par exemple, dans la société. Marie-Hélène Bacqué et Sylvie Fol, rappellent que la mobilité et la flexibilité sont des conditions *sine qua none* à l'intégration sociale et l'autonomie individuelle d'un individu dans le monde du travail[258] ; si l'on pousse un peu plus loin, c'est aussi le cas dans la société au sens large. La capacité individuelle à la mobilité est donc devenue un objectif voire un enjeu de réussite professionnelle et sociale :

> La capacité à se connecter à un univers réticulaire constitue dès lors une ressource et l'individu est évalué sur sa faculté à se déplacer et à s'adapter. Cette montée de la mobilité comme exigence et comme valeur s'inscrit dans un processus large d'individuation qui n'est certes pas nouveau et a accompagné la naissance de la société industrielle et urbaine, mais qui tend à s'accélérer dans la société post-industrielle au point d'en devenir l'une des caractéristiques[259].

De capacité individuelle exigée et exigeante, la mobilité devient donc une « valeur ». Reste à savoir si elle est univoque ou bien à nuancer dans le contexte de société post-industrielle, comme le font remarquer Sylvie Fol et Marie-Hélène Bacqué, voire dans une société informationnelle où la communication poussée à l'extrême fait loi.

2.2.2 De la valeur à la norme

> Dans un contexte de montée des inégalités sociales, mais aussi de flexibilité des horaires de travail, de salarisation des femmes, de multiplication des temps sociaux, de prégnance des valeurs de l'autonomie et du libre choix, la mobilité devient un sujet si sensible qu'elle est désormais aussi bien une pratique qu'une valeur et même un droit[260].

La mobilité, omniprésente dans nombres de débats publics, est-elle une valeur ? Il s'agit là d'une question légitime dans un monde urbain globalisé, qui a élevé la mobilité (ou les mobilités) en paradigme faisant foi.

Revenons d'abord sur le concept de valeur. La sociologue Natalie Heinich l'explore dans *Des valeurs, une approche sociologique*, paru en 2017, et agglomère vingt années de recherche. En premier lieu, nous rejoignons sa critique de l'omniprésence du terme dans les travaux de chercheurs et de sociologues : dans notre cas, dès que la mobilité est abordée, le concept de valeurs est avancé ; pourtant il est rarement détaillé, conceptualisé, contextualisé. N. Heinich déplore d'ailleurs une non prise en compte des valeurs comme réel objet de recherche[261]. La mobilité est-elle bien une valeur au

---

[258] BACQUÉ, Marie-Hélène, FOL, Sylvie, « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction », *Revue suisse de sociologie*, 33 (1), 2007, p.90
[259] BACQUÉ, FOL, *op. cit.,* p.90
[260] MARCHAL, Hervé, STÉBÉ, Jean-Marc, *Les grandes questions sur la ville et l'urbain*, Paris, PUF, 2011, p.155
[261] HEINICH, Nathalie, « La sociologie à l'épreuve des valeurs », *Cahiers internationaux de sociologie,* n° 121, 2006/2, pp. 287-315

sens qu'en donne Nathalie Heinich ? Elle est souvent élevée comme telle mais jamais, ou très rarement, les auteurs ne démontrent comment et pourquoi. Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno, dans leur ouvrage retraçant une histoire des transports et de la mobilité, exposent la pensée de Daniel Roche qui insiste sur le fait que la mobilité, dès le XVIIIème siècle, devient une valeur et une pratique : à cette époque la mobilité questionne déjà « l'identité des acteurs et change la donne du contrôle social des populations[262] ». Jacques Lévy, quant à lui, précise l'idée de mobilité comme valeur : il faut que la mobilité devienne un « bien public » comme peuvent l'être la culture ou l'éducation ; et c'est via son inscription dans un système de biens publics que la mobilité peut devenir une valeur[263]. Hervé Marchal et Jean-Marc Stébé vont un peu plus loin : pour eux la mobilité et la vitesse seraient des valeurs car la recherche permanente de cette dernière dans nos sociétés contemporaines constituerait un critère à même de définir une valeur. Qu'en est-il réellement ?

N. Heinich présente ainsi sa typologie de valeurs[264] :

- Les valeurs-grandeurs : « ce que valent les choses » c'est-à-dire ce qu'on peut mesurer, tel que le prix d'une chose ;
- Les valeurs-objets : « ce que les gens valorisent », la valeur conférée aux objets, qui va dépendre de l'attachement à l'objet de ceux qui évaluent ;
- Les valeurs-principes : « au nom de quoi l'on valorise », la façon dont les acteurs évaluent un objet, donc qui va plutôt dépendre d'un jugement.

Comme elle le montre au préalable, trois opérateurs sont aptes à produire de la valeur : le sujet (celui qui évalue et ses compétences pour faire cette évaluation), l'objet (ce que l'évaluateur évalue et « les prises qu'il offre à l'observation »), le contexte (dans quel cadre cette évaluation est produite, « les caractéristiques de la situation d'évaluation[265] »). C'est dans le rapport entre ces trois dimensions que la valeur est générée. L'« autonomie » et la « liberté » sont donc, par exemple, des valeurs admises pour l'être mobile ; elle sont même recherchées, le plus souvent par celui qui utilise l'automobile, et comme le font remarquer Hervé Marchal et Jean-Marc Stébé, « l'usage de la voiture individuelle est indissociable d'une des dimensions centrales de la vie urbaine d'aujourd'hui : l'individualisation des modes de vie[266] », qui pourrait s'apparenter à une valeur.

Les valeurs-principes, contrairement aux valeurs-grandeurs, peuvent être multiples pour évaluer un même objet : elles se combinent et peuvent aussi s'opposer. Par exemple, la valeur d'autonomie

[262] FLONNEAU, Mathieu, GUIGUENO, Vincent, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR, 2009, p.14
[263] LÉVY, Jacques, « La mobilité comme bien public », *Métropolitiques*, 21 septembre 2011
[264] HEINICH, Nathalie, *Des valeurs. Une approche sociologique*, Paris, Gallimard, 2017
[265] HEINICH, *op. cit.,* 2017, p.103
[266] MARCHAL, STÉBÉ, *op. cit.,* 2011, p.158

recherchée peut être complémentaire avec la valeur liberté, au travers de l'utilisation de la voiture individuelle qui permet de se déplacer sans contraintes… mais peut aussi s'opposer à la valeur environnementale ou durable, qui est une valeur contextuelle plutôt négative en ce qui concerne l'automobile. Les valeurs peuvent ainsi être positives ou négatives, fondamentales ou contextuelles ; elles sont en revanche toujours contextualisées, et de ce contexte dépend cette hiérarchie. Les valeurs s'inscrivent ainsi dans un système « pluriel, hiérarchisé, oppositionnel, donc interdépendant[267] ».

Contrairement aux critères factuels, la valeur ne se discute pas, elle se passe d'une argumentation ; à tout le moins, elle devient non négociable pour l'évaluateur. Par exemple, la valeur de fonctionnalité serait : « ce vélo fonctionne, je le prends ! », alors que le critère de la peinture utilisée ou des accessoires ajoutés sont discutables, voire sont une affaire de goût. L'axiologie (science des valeurs) n'est donc pas une question de démonstration ou de vérité mais bien de conviction et d'adhésion[268]. Pour Denis Martouzet, les valeurs sont individuelles, voire « socialement partagées ». Il précise que la valeur se définit par

> une double orientation […] de l'individu au monde puis du monde à l'individu. Face à un objet, l'esprit, pour reprendre le terme utilisé par Ogien (1996), porte une évaluation sur cet objet. Il lui attribue une valeur et ce faisant l'objet renvoie une injonction à l'esprit, qui ainsi envisage de modifier l'objet (ou de le maintenir si l'évaluation est positive)[269].

La mobilité est perçue comme une valeur pour certains mais elle est aussi appréhendée par les experts comme un objet possédant différentes valeurs, celles dont nous avons déjà fait état : la liberté (libre de se mouvoir, d'être mobile), l'autonomie (plus ou moins forte selon le mode de déplacement utilisé) ; ou encore des valeurs touchant les questions environnementales (la pollution, les nuisances sonores), la justice et la solidarité (le droit à la mobilité ou « droit à la vitesse[270] »), la sécurité (sécurité dans les transports en commun par exemple). Natalie Heinich les appelle aussi « valeurs publiques » : ce sont des valeurs de référence. S'y ajoutent les « valeurs privées », qui dans un registre plus normatif, renvoient à une critique ou autocritique ; dans un registre descriptif, elles sont synonymes de franchise ou de cynisme. L'idée n'est pas ici de créer un dipôle publiques/privées équivalent à légitime/ illégitime (Bourdieu), collectif/ individuel ou encore conventionnel/ personnel (Rønnow-Rasmussen, 2011)[271]. La distinction entre publique et privé est d'abord un grand principe de hiérarchisation des valeurs.

Un second principe hiérarchise les valeurs : elles peuvent être positives ou négatives (valeurs, anti-valeurs ou non-valeur). La classification dépend du sujet (l'évaluateur) et du contexte de l'évaluation.

---

[267] HEINICH, *op. cit.,* 2017, p.199
[268] HEINICH, *op. cit.,* 2017, p.202
[269] MARTOUZET, Denis, « Systèmes de valeurs vs pragmatisme dans les choix de pratiques spatiales : la place de la durabilité », *Norois* [En ligne], 231 | 2014, mis en ligne le 30 juin 2016, consulté le 25 octobre 2018, p.127
[270] MARCHAL, STÉBÉ, *op. cit.,* 2011, p.156
[271] HEINICH, *op. cit.,* 2017, p.212-213

Gardons notre exemple de la valeur environnementale de la mobilité : il s'agit d'une qualité valorisante quand on parle des mobilités douces, c'est-à-dire majoritairement des modes de déplacements qui consomment moins ou pas du tout d'énergie en général, et de ressources fossiles en particulier. Cependant, la valeur environnementale peut aussi être négative (ou une anti-valeur) lorsqu'on aborde la pollution des modes de déplacement qui consomment de l'énergie, où quand les pollutions aériennes sont mises en avant.

Le dernier principe de hiérarchisation des valeurs découle du précédent. Il s'agit de distinguer les valeurs qui ne subissent pas leur contexte et restent stables, voire fondamentales (le courage par exemple), des valeurs qui tendent tantôt vers le positif tantôt le négatif selon le contexte. Les premières ne peuvent être ni des anti-valeurs, ni des valeurs privées ; N. Heinich cite, par exemple, la justice et l'ordre comme deux valeurs fondamentales, alors que la valeur de rareté, exemple pris pour parler du patrimoine, est plus contextuelle.

Le nombre de valeurs est démesuré, mais une valeur (valeur-principe) est souvent associée à d'autres valeurs, ce qui permet à Nathalie Heinich de les regrouper en registres de valeurs : au sein de chacun des registres, les valeurs partagent un certain « air de famille ». Par exemple, le registre *technique* fait appel aux valeurs d'efficacité et de performance ; avec le registre *domestique* viennent les valeurs de proximité, de présence, d'entraide et de protection.

Nathalie Heinich affirme par conséquent que la valeur n'est ni « une norme, ni une règle, ni une loi : celles-ci sont des applications de valeurs, lesquelles en justifient la création[272] », allant à contresens des affirmations de certains auteurs, comme Sylvie Fol qui situe la mobilité à la fois comme une valeur et une norme en se référant, comme Jacques Lévy, à l'ouvrage classique de Luc Boltanski et Ève Chiapello (1999), qui plaçait la mobilité comme norme centrale du « nouvel esprit du capitalisme ».

Si la valeur en tant que notion ne peut être également une norme, la mobilité comme concept peut toutefois être les deux. Une valeur individuelle est constituée elle-même de valeurs de différents registres. Elle fait aussi partie des normes dans leur forme sociale, au sens où elles « s'imposent à l'individu qui, en retour, par sa capacité d'autonomie est capable de s'y conformer ou non, notamment en lien avec ses valeurs individuelles, qui peuvent s'y opposer ou se confondre avec elles[273]. »

Dans le cadre d'une évaluation individuelle de la mobilité, on peut affirmer qu'elle est donc composée de valeurs-principes fondamentales, la plupart du temps contextualisées : la valeur de la sécurité par exemple, qui est aussi une valeur publique ; et de valeurs plutôt privées comme la valeur de proximité.

[272] HEINICH, *op. cit.,* 2017, p.200
[273] MARTOUZET, *op. cit.,* p.127

Quand l'évaluation se porte sur les modes de vie ou la recherche d'un travail, la mobilité devient une valeur-principe, une motivation ou un jugement.

Qu'en est-il de la mobilité comme norme ? Pour répondre à cette question, nous nous sommes appuyés sur la conception de la psychosociologue Nicole Dubois, qui comme Nathalie Heinich, rassemble vingt années de recherche pour donner les principales directions de la conceptualisation de la norme sociale au travers de l'approche sociocognitive. Pour elle, la norme sociale aurait deux sens, un premier plutôt descriptif et majoritairement utilisé par les sociologues, et un second, prescriptif, fréquemment employé chez les psychologues sociaux. Le premier sens « désigne ce que font et pensent la plupart des membres d'un collectif[274] », c'est-à-dire une pensée majoritaire et « statistiquement dominante ». Le défi est ne pas confondre cette acception avec les concepts d'usage, de coutume ou encore d'habitude sociale. Ce premier sens renvoie le normatif à ce qui est « conforme au plus grand nombre ». Le deuxième sens « désigne explicitement ce qu'il faut faire ou penser et ne pas faire ou ne pas penser dans une situation donnée[275] » ; on peut aussi les nommer des prescriptions, puisque ce qui est normatif dans ce cas est « ce qui traduit l'obéissance à des règles[276] ». Dans les deux cas, les normes sont valables, désirées et souhaitables socialement.

Nicole Dubois explique que sous l'approche socio-cognitive, le caractère normatif d'un événement tient au fait « qu'il est socialement prescrit et non pas qu'il est majoritairement réalisé » ; reposant sur le constat que la norme s'applique à ce qui est observable (comportements ou jugements), et s'impose comme une question de consensus : c'est l'expression d'une collectivité et non une appréciation individuelle, ce qui diffère ici du concept de valeur. N. Dubois défend l'idée que deux valeurs sont les supports des normes sociales : la désirabilité (relative aux motivations des individus) et l'utilité (relative aux prescriptions du fonctionnement social).

Cela étant dit, la norme est donc un concept qui renvoie à ce qui est admis comme une règle, qui crée du consensus et qu'il faut suivre pour être reconnu socialement comme faisant partie d'un groupe, d'une communauté.

La mobilité n'est peut-être pas en soi une norme ; ce serait plutôt la règle qui demande d'être mobile qui serait une norme sociale. Si l'on observe le problème au prisme de la valeur de la désirabilité, à l'échelle urbaine, désirer se déplacer ou voyager géographiquement ou virtuellement (à travers internet dans les espaces privés et publics) est une prescription consensuelle : il suffit de regarder les aides publiques données à toutes les populations, surtout les plus « faibles » (personnes à mobilité

[274] DUBOIS, Nicole, « Autour de la norme sociale », *Les cahiers psychologie politique* [En ligne], numéro 2, Octobre 2002
[275] *ibid.*
[276] *ibid.*

réduite, populations à faible revenu, enfants, adolescents, seniors). Si l'on prend la valeur de l'utilité, posséder un moyen de locomotion est considéré comme utile. Denis Martouzet conclut que « […] normes et valeurs se différencient mais se complètent l'une l'autre par des mouvements d'aller et retour[277]. »

Cette règle qui pousse l'individu et le collectif à être mobile, à être en mouvement géographiquement, numériquement et socialement, peut-elle être assimilée seulement à une norme, ou bien relever d'un autre niveau, celui du mot d'ordre voire de l'injonction ?

2.2.3 Du mot d'ordre à l'injonction

Très proche de la norme, le mot d'ordre s'apparente à une consigne. Contrairement à la norme cependant, le concept a été beaucoup moins cadré sociologiquement, faisant partie des attributs logiques de ce qui relèverait de la norme, comme la règle. Vu la définition de la norme, le mot d'ordre s'approche plutôt de l'injonction, qui serait une commande précise et, apparemment, non discutable. Selon Serge Graziani, le mot d'ordre de la mobilité est la disponibilité à toutes formes de changements[278], qui est induite notamment dans le monde de l'entreprise où les mobilités professionnelles, souvent corrélées aux mobilités résidentielles, sont un facteur d'embauche, une promesse de changement de grades et de salaires.

Dans les récits des projets urbains et métropolitains, le mot d'ordre est un des attributs du *storytelling management* : il maintient le contrôle de l'histoire en cadrant l'action par des consignes qui ne sont pas elles-mêmes des politiques ou des règles, mais qui appellent ces dernières. Pour le politiste Guillaume Lacroix, les mots d'ordre, comme celui du développement durable, sont institutionnalisés et même élevés au rang de principes d'actions[279]. Par exemple, le mot d'ordre de l'intermodalité est utilisé dans la perspective de lutter contre l'usage individuel de la voiture et pour favoriser d'autres modes de transports plus collectifs, en changeant les comportements individuels de déplacement[280]. Les mots d'ordre circulent principalement à travers les discours des acteurs et experts, et dès qu'ils sont repérés, ils sont rapidement critiqués. Par exemple, le mot d'ordre de la mixité, objet

[277] MARTOUZET, *op. cit.,* p.127
[278] GRAZIANI, Serge, « Mobilité », *Quaderni*, n°63, 2007, p.66
[279] LACROIX, Guillaume, « Intégrer le développement durable dans la commande publique d'aménagement : origines, traductions et effets d'un mot d'ordre », séminaire doctoral *Les mots d'ordre urbains et la construction de l'objet de recherche*, Université de Saint-Denis, 11 décembre 2015
[280] ROUDIER, Émilie, « Métropoles et villes moyennes : mêmes mots d'ordre ? Une approche par les projets de réaménagements de gares et quartiers de gares », séminaire doctoral *Les mots d'ordre urbains et la construction de l'objet de recherche*, Université de Saint-Denis, 11 décembre 2015

polysémique, renvoie à plusieurs facettes, de l'idéal sociologique à un degré d'homogénéité par une approche statistique ; il se déploie aussi comme un principe régulateur :

> […] l'idéal étant translaté sur le plan normatif et programmatique, dans le domaine de l'action publique urbaine et scolaire en particulier. Le brassage des populations est posé comme un objectif à long terme, mais à appliquer immédiatement et en continu dans l'action publique, chaque opération participant à la réalisation tendancielle de l'idéal. Le vocable « mixité » aspire à une capacité performative et il représente un mot d'ordre[281].

La mobilité appelle aussi à des recommandations, ce qu'on appelle communément les « bonnes pratiques » de la mobilité. Les acteurs institutionnels en usent voire en abusent : prendre le vélo à la place de la voiture pour des trajets moyens à courts ; marcher pour des trajets courts. L'intermodalité peut d'ailleurs être perçue comme une « bonne pratique », mais la répétition et l'insistance dans les discours en font plutôt un mot d'ordre voire une injonction.

La mobilité, grand thème central du développement urbain et métropolitain, se déploie donc dans les discours autour des bonnes pratiques, des usages et comportements conseillés, par le biais des mots d'ordre, des consignes assénées dans les discours des élus et institutionnels et enfin comme une injonction, une commande non discutable, que nous retrouvons notamment dans le monde du travail, ce qui provoque de grandes inégalités, mettant à la marge de la société ceux qui n'ont pas acquis une forte motilité. Dans ces conditions, Jean-Pierre Orfeuil et Fabrice Ripoll ne s'étonnent pas que le fait d'être mobile soit devenu une qualité et qu'être immobile soit stigmatisant, renvoyant au passé, voire suspect. Par exemple, dans la ville, celui qui s'arrête trop longtemps, qui se repose, s'allonge, est mal vu, et cela se ressent dans l'aménagement avec un mobilier qui ne permet que la position assise individuelle, voire semi-debout. Les auteurs expliquent que ce « double processus de valorisation/ stigmatisation ne peut manquer de produire ou tout au moins de renforcer une incitation voire une injonction à être mobile[282]. »

Enfin, comme un pas de côté, Jacques Lévy perçoit la « mobilité » comme un bien public, qui s'articulerait aux autres biens publics, à ceux relevant de la spatialité comme l'urbanité ou encore ce qu'il nomme « nature », ce qui pour lui est corrélé à un bon développement de la société :

> Ainsi l'éducation se coordonne à la culture, qui a à voir avec l'urbanité, qui est elle-même une contribution au politique, via la civilité. La mobilité est particulièrement reliée aux autres biens publics spatiaux, mais aussi à celui du changement social et à tout ce qui contribue aux dynamiques du parcours biographique individuel (alteridentité)[283].

---

[281] GENESTIER, Philippe, « La mixité : mot d'ordre, vœu pieux ou simple argument ? », *Espaces et sociétés*, n° 140-141, 2010/1, pp. 21-35
[282] ORFEUIL, Jean-Pierre, RIPOLL, Fabrice, *Accès et mobilités, les nouvelles inégalités*, Gollion, InFolio, 2015, p.107-108
[283] LÉVY, Jacques, « La mobilité comme bien public », *Métropolitiques*, 21 septembre 2011, p.3

Selon Hélène Reigner, Thierry Brenac et Frédérique Hernandez, le passage à la ville entrepreneuriale a modifié les façons de s'intéresser à, de pratiquer et de faire la ville. On est passé d'une vision focalisée sur la recherche de solutions aux problèmes liés à la protection de l'environnement et à la solidarité sociale, à un horizon où la priorité est de contrôler et faire régner un ordre urbain pour limiter les risques et dommages. Cette évolution est aussi liée à un changement sémantique de la fabrication de l'espace urbain autour notamment des années 1980-1990 : à l'ère du renouvellement urbain, les notions de densité, mixité, durabilité voire soutenabilité ont envahi les discours et projets pour raviver un idéal de la ville européenne, associé à la qualité des espaces publics, et plus généralement de tout l'espace urbain. La mobilité, lorsqu'elle est incluse dans l'objectif plus large de développement durable, génère des « objectifs de qualité urbaine […] [et] utilisés par les acteurs des politiques urbaines comme un moyen de renforcer l'attractivité territoriale par l'image et la promotion d'une certaine qualité de vie[284] ».

Pour résumer, il apparaît, dans un univers de villes (ou métropoles) en compétition, que la mobilité a plusieurs facettes : c'est en premier lieu une capacité propre à chaque individu, déterminée par la contrainte et le choix. Elle est élevée comme une valeur fondamentale qui est elle-même composée de valeurs-principes, privées ou publiques. C'est également une norme sociale imposée et imposante : les lois et règles sont adaptées en réglementations à toutes les échelles des politiques et actions publiques, depuis les règles sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les bâtiments recevant du public jusqu'aux règlementations promouvant une accessibilité au réseau internet dans tous les territoires. Les règles contrôlant ou favorisant les mobilités sont nombreuses ; elles font partie de politiques larges comme les politiques d'aide à la mobilité pour les ménages les plus pauvres. Sylvie Fol en recense un certain nombre dans son article, notamment les « politiques tarifaires en direction des plus démunis, aides aux déplacements de la part de l'Anpe[285] ». La recherche d'attractivité des métropoles, et donc d'une qualité urbaine riche, renvoie ainsi la mobilité à un mot d'ordre dont découlent de bonnes pratiques, comme l'utilisation des modes doux ou des transports en commun. Intégrée dans le développement durable, la mobilité vue à travers ses bonnes pratiques est aussi une forme d'injonction applicable à la fabrication urbaine, au monde du BTP, aux usages et comportements, aux pratiques ; elle va aussi jusqu'à influencer les aspirations et projets de chaque individu.

Par des expressions individuelles (discours publics, entretiens), la mobilité se raconte à travers ses valeurs pour les acteurs, experts et publics jalonnant la fabrication de la ville, tandis que la norme et

[284] REIGNER *et al*., *Nouvelles idéologies urbaines*, Rennes, PUR, 2013, p.21
[285] FOL, Sylvie, « Encouragement ou injonction à la mobilité », *Revue Projet,* n°314, 2010/1, p. 54

les injonctions s'imposent plus ou moins facilement dans des politiques et actions publiques des espaces métropolitains.

2.3 Grilles d'analyse de la mobilité

La mobilité est un concept qui unit ou oppose des champs et des disciplines académiques. Fabrice Ripoll fait une synthèse de ces controverses en montrant que le glissement sémantique de la mobilité comme capacité, comme déplacement ou repositionnement, fait apparaître un champ trop réducteur de la mobilité pour en expliquer le cœur de sa définition[286]. Les chercheurs, aussi bien en sociologie, anthropologie, urbanisme, géographie ou ingénierie, essaient de mettre en place des dimensions, catégorisations et grilles d'analyse variées pour étudier la mobilité au gré de leur contexte d'étude : la métropolisation, les organisations socio-territoriales, les nouvelles mobilités (partagées), le rapport ancrage-mobilité[287], ou encore la fabrication de la ville à travers les projets urbains. Nous allons, dans la fin de chapitre, énumérer des grilles d'analyse parallèles à celle que nous avons choisie, qui parfois la recoupent ou l'influencent.

2.3.1 Comportements socio-spatiaux

En premier lieu, au-delà de l'urbain, nous nous plaçons directement dans un contexte métropolitain. La prise en compte de la métropole a changé la donne des déplacements et de leur réseau. L'étalement urbain et la diversité de territoires englobés dans la métropole fait de la mobilité quotidienne un enjeu sensiblement différent de celui qui s'applique à l'échelle de la ville ou encore à celle de l'agglomération. Nous pouvons reprendre la définition de la mobilité urbaine de Jean-Pierre Lévy en l'appliquant au contexte métropolitain : elle « englobe l'ensemble des déplacements urbains, quels que soient leurs rythmes, leur distance, leur motivation ou les dimensions de la vie sociale des individus qu'ils engagent[288]. » Ainsi, les logiques résidentielles et professionnelles des individus, de même que leurs choix de modes de déplacements, influencent considérablement leurs pratiques.

[286] ORFEUIL, Jean-Pierre, RIPOLL, Fabrice, *Accès et mobilités, les nouvelles inégalités*, Gollion, InFolio, 2015, p.112-113

[287] Étudié depuis une vingtaine d'année par la recherche urbaine et visible notamment dans les colloques nationaux et internationaux

[288] LÉVY, Jean-Pierre, « Mobilités urbaines : des pratiques sociales aux évolutions territoriales », *in* DUREAU, Françoise, HILY, Marie-Antoinette, (dir.), *Les mondes de la mobilité*, Rennes, PUR, 2009, p. 108

Les comportements de mobilité des individus, que décrit Bertrand Montulet dans les *Cahiers internationaux de sociologie,* sortent d'une conception unique « pour envisager *des* formes de mobilité permettant de décrire des comportements divers où les rapports à l'espace-temps ne sont pas réductibles à une simple question d'échelle ou de fréquence[289] ». À la suite de son étude, il apparaît que l'espace peut être soit un cadre structurant des mobilités, soit un support : lorsqu'il est délimité, il renvoie à une pratique régulière, à une expérience vécue ; lorsqu'il est support des mobilités, il renvoie à une représentation réticulaire, par « nœuds », dans laquelle l'espace est infini, et l'espace local n'est pas plus apprécié que l'ailleurs. Dans la première représentation de l'espace, le temps est vécu comme une permanence, une régularité des rythmes et des temps du quotidien ; l'espace du quotidien est délimité, connu et maîtrisé, les espaces spatio-temporels structurent la vie des individus. La deuxième représentation exprime l'inverse : l'espace devient sans limites, « il ne prend sens que comme support au déplacement. Seuls comptent le mouvement et son orientation[290] », ouvert aux opportunités, aux changements. À la différence de la première représentation, le temps est ici perçu comme éphémère, « dans la volonté d'assurer une disponibilité permanente aux opportunités[291] » dans le temps et dans l'espace qu'il soit du quotidien ou de l'ailleurs.

Ces représentations expriment des comportements de mobilité différents, des modes de vie dissemblables. Les pratiques quotidiennes soumises à des contraintes (travail, école, horaires, etc.) s'organisent dans une conception spatio-temporelle propre à chaque individu.

2.3.2 Approche comparée pour une analyse urbaine et métropolitaine

Dans le cadre de l'espace urbanisé, la mobilité urbaine serait un concept trop lisse pour Jean-Pierre Lévy car elle ne concernerait que « les mouvements quotidiens, des allers-retours à partir d'un point fixe (généralement le domicile) effectués au sein d'un espace délimité par convention (les limites de la ville)[292]. » Sa vision consiste à élargir la focale de la mobilité en l'envisageant comme un fait social : « elle engloberait l'ensemble des déplacements urbains, quels que soient leurs rythmes, leur distance, leur motivation ou les dimensions de la vie sociale des individus qu'ils engagent[293]. » En analysant simultanément la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle, J.-P. Lévy ne réinvente pas le genre mais définit une grille d'analyse de la mobilité urbaine qui réconcilie ces deux acceptions

[289] MONTULET, Bertrand, « Au-delà de la mobilité : des formes de mobilités », *Cahiers internationaux de sociologie*, n°118, 2005/1, p.138
[290] MONTULET, *op. cit.,* p.142
[291] MONTULET, *op. cit.,* p.147
[292] LÉVY, Jean-Pierre, « Mobilités urbaines : des pratiques sociales aux évolutions territoriales », *in* DUREAU, HILY, *op. cit*., p.108
[293] *ibid.*

de la mobilité, en articulant cette définition autour de trois pôles. Il reprend l'*accessibilité* définie par Jacques Lévy, c'est-à-dire « une notion traduisant l'offre permettant à la mobilité de se réaliser[294] » (dans la mobilité quotidienne, il s'intéresse à l'offre des transports collectifs et dans la mobilité résidentielle, il se concentre plus particulièrement sur l'offre en logement) ; le *comportement* des individus qui vont préférer tel ou tel mode de transport ou type de logements ou encore tel lieu de vie ; enfin les *facteurs économiques et temporels* qui vont s'appliquer comme des contraintes sur les choix des individus, aussi bien sur leur lieu de vie que sur leurs modes de déplacement. La métropolisation a éloigné les espaces, les lieux de vie et de travail et les lieux de loisirs, a augmenté les distances et les durées de déplacement, ce qui a influencé les choix de résidence et la réorganisation territoriale de la métropole. La production de réseaux s'impose « afin de rendre accessibles des fonctions urbaines éclatées dans l'espace métropolitain[295] » hétérogène.

Même si nous n'avons pas la même définition de la mobilité que les anthropologues Dominique Desjeux, Sophie Alami et Daphné Marnat qui, à l'échelle locale, perçoivent la mobilité plutôt comme un temps de déplacement, nous apprécions leur double lecture de la mobilité urbaine comme moyen d'exploration de la société et du lien social, au travers d'une part, d'une lecture méthodologique consistant à repérer trois échelles d'observation et d'autre part, d'une lecture descriptive et interprétative qui permet, en fonction de la première lecture, de discerner des grandes dimensions de la mobilité[296]. Cette lecture croisée de la mobilité nous permet de comprendre comment le territoire urbain ou métropolitain dépend entièrement des échelles d'observation et des échelles d'actions. Selon les acteurs, le territoire n'est ni perçu ni compris de la même façon : à l'échelle microsociale, le territoire est celui des usagers qui produisent du mouvement alors que le « territoire urbain, celui des aménageurs et des géographes, paraît surtout visible à l'échelle macrosociale, voire à l'échelle mésosociale, celle des institutions, des politiques publiques et des systèmes organisés[297]. »

Dans le même ouvrage, Sandrine Berroir, Hélène Mathian, Thérèse Saint-Julien et Léna Sanders soulignent que la distribution des flux forme « des ensembles territoriaux plus ou moins hiérarchisés, plus ou moins connectés, plus ou moins intégrés[298] » à l'intérieur des aires métropolitaines. Les autrices mettent en avant une densification des mouvements à l'intérieur de ces nouveaux territoires plutôt qu'une augmentation des distances. Les régions métropolitaines s'organisent en systèmes

---

[294] LÉVY, J.-P., *op. cit.,* 2009, p.111
[295] LÉVY, J.-P., *op. cit.,* 2009, p.127
[296] DESJEUX, Dominique, ALAMI, Sophie, MARNAT, Daphné, « Les sens anthropologiques de la mobilité ou la mobilité comme brouilleur des bornes de la vie », *in* BONNET, Michel, AUBERTEL, Patrice, (dir.), *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF, 2006, pp. 33-45
[297] DESJEUX *et al*., *op. cit.,* p.36
[298] BERROIR, Sandrine, MATHIAN, Hélène, SAINT-JULIEN, Thérèse, SANDERS, Léna, « Mobilités et polarisations : vers des métropoles polycentriques. Le cas des métropoles francilienne et méditerranéenne », *in* BONNET, Michel, AUBERTEL, Patrice, (dir.), *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF, 2006, p.72

polycentriques avec le déploiement de centres principaux et secondaires bouleversant les anciennes hiérarchies urbaines. La tendance est observée dans des grandes régions métropolitaines (franciliennes et méditerranéennes), et s'étend également dans des territoires métropolitains de plus petites échelles, notamment grâce aux coopérations territoriales qui intensifient les liens entre des territoires en tension (métropoles administratives, territoires secondaires et périphériques) par exemple, à travers les mouvements domicile-travail.

2.3.3 Injonction de la ville durable

Les multiples crises économiques et environnementales ont poussé à un changement de paradigme notamment autour du prisme de la ville durable. D'une part, à la suite du choc pétrolier de 1973, la remise en cause de la « suprématie de l'automobile individuelle[299] » a renversé le schéma du XXème siècle proclamant l'autosolisme comme forme politico-économique principale et mode de vie dominant. D'autre part, la crise économique de 2008 et les impératifs écologiques poussés par des innovations technologiques ont imposé une mobilité dite durable, qui comme le développement durable, fait apparaître des oppositions : « assurer un développement croissant et accessible des mobilités, tout en réduisant leur impact sur l'environnement[300] ».

Le passage du vocabulaire du transport durable à celui de la mobilité durable a modifié le paradigme technique des approches conventionnelles : il ne s'agit plus de penser et d'analyser un problème uniquement en termes de progrès des mesures techniques mais aussi « d'introduire des dimensions éthiques et sociale […] dans un renouvellement des pratiques de l'urbanisme[301] ». Avec la focale « durable », l'analyse de la mobilité contemporaine se concentre sur une « capacité d'agir sur l'urbanisme et la maîtrise du développement des milieux urbains[302] » en n'oubliant pas le développement des transports, les infrastructures et les espaces dédiés, pris dans un large réseau.

Au-delà de l'analyse, la mobilité et la ville durable sont des réalités installées dans la fabrication de la ville, dans les politiques publiques et chez les acteurs publics et privés de cette production urbaine, qui relaient ces notions sous la bannière de la qualité urbaine pour « renforcer l'attractivité territoriale par l'image et la promotion d'une certaine qualité de vie[303]. »

---

[299] HURÉ, Maxime, *Les mobilités partagées. Nouveau capitalisme urbain*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2017, p.14
[300] HURÉ, *op. cit.,* p.15
[301] BOURDAGES, Jade, CHAMPAGNE, Éric, « Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Hors-série 11 | mai 2012, mis en ligne le 07 mai 2012, consulté le 29 octobre 2018
[302] BOURDAGES, CHAMPAGNE, *op. cit.*
[303] REIGNER, BRENAC, HERNANDEZ, *op. cit.,* p.21

La mobilité : objet pluriel

La mobilité est un super concept qui croise des sous-champs de disciplines, de la mobilité sociale au pléonasme de mobilité spatiale (Orfeuil et Ripoll, 2015), de la mobilité socio-spatiale (Kaufmann), à la mobilité réinventant le concept de société (Urry, 2000), d'une mobilité technique tournée vers les transports, des politiques publiques jusqu'aux représentations et perceptions des pratiques à l'œuvre. Cette courte liste ne peut couvrir tous les angles d'approche de la mobilité. Néanmoins nous constatons que la mobilité, outre le fait d'être un objet particulièrement tentaculaire – comme l'est par exemple le développement durable – est une notion que les acteurs de la fabrication urbaine s'approprient à divers degrés sans toujours en avoir conscience. C'est le cas aussi chez les publics : le métropolitain s'en empare dans ses choix individuels et collectifs, dans ses déplacements quotidiens, il lui applique des valeurs ou l'érige en valeur fondamentale. Elle est encadrée par des normes et se place au centre des injonctions et des mots d'ordre. Nous avons choisi de l'analyser sous l'angle transdisciplinaire des imaginaires : des perceptions, ressentis, jusqu'aux narrations, l'appréhension de la mobilité par les imaginaires des individus nous plonge dans une double construction individuelle et collective. Cette mobilité comme vision unificatrice rappelle les travaux de John Urry qui, pour refonder la sociologie, proposait en 2000, de faire « un usage de la notion de mobilité [en] privilégiant un axe horizontal et non l'axe vertical de la plupart des travaux sur la mobilité sociale. J'explore donc aussi les bénéfices à escompter des métaphores de l'horizontalité pour une refondation de la sociologie[304]. » Nous n'avons pas la prétention de redéfinir les fondements de la sociologie ; nous notons simplement que comme John Urry, la mobilité comme thème récurrent de la sociologie urbaine, traverse voire transcende les autres, appelant un imaginaire fort et des actions multiples.

[304] URRY, John, *Sociologie des mobilités, Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris, Armand Colin, 2000 (2005), p.17

Chapitre 3. Les imaginaires, une construction analytique

L'approche technique des transports a été remplacée ou complétée par une autre, plus sociale, celle de la mobilité. Nous nous sommes donc attardés, au chapitre précédent, sur ce que la mobilité disait de l'état de la société, des valeurs qui la traversent et qui y sont liées**.** À présent, étudier les imaginaires de la mobilité va nous permettre de passer d'une vision technique (comment et qui se déplace, avec quels modes) à une vision socio-spatiale globale et de poser la question suivante : comment les imaginaires de la mobilité forment et influencent-ils la fabrication de la ville ? Nous avons eu dès le départ l'intuition que l'activité imaginante modelait les pratiques individuelles de déplacement ainsi que les décisions prises par les acteurs du territoire en matière de mobilité, de gouvernance et de planification. Comme le souligne Elise Avide, l'imaginaire, « substance active du réel[305] », permet de le construire et n'est pas qu'une « fantasmagorie ». La mobilité étant au cœur d'une réflexion imbriquée dans la métropolisation et la fabrication de la ville, nous ne pouvions passer à côté d'une interrogation sur sa place dans les processus de construction d'un espace métropolitain et sur son pouvoir narratif.

Travailler sur les processus de fabrication et donc d'imagination du projet urbain amène à s'interroger sur la fabrication d'une réalité, laquelle prend deux formes, « la perception et l'action, *l'in visu* et l'*in situ*[306] ». C'est par l'expérience d'un espace, d'un objet, d'un processus qu'on prend conscience de son existence et que l'acteur agit dessus ; l'architecte-paysagiste Xiao-Ling Fang[307] insiste ainsi sur

> La simultanéité entre perception et action [qui] suppose que l'expérience *in situ* stimule non seulement l'imagination à travers les contacts sensibles avec le réel mais aussi donne le sens (« sens » signifie à la fois sensation, signification et orientation) à l'agir. Cela signifie également que l'action n'est pas dominée par un objectif ou des moyens prédéfinis mais elle prend forme au fur et à mesure en suivant le déroulement d'une ou parfois plusieurs expérimentations[308].

Nous avons émis l'hypothèse que la ville se fabrique au travers de l'interaction de deux imaginaires. Le premier, individuel, fait référence aux histoires personnelles, aux pratiques et aux rêves et désirs de chacun, autant d'aspects construits par et autour des représentations socio-culturelles de l'environnement. Le deuxième est une production par les projets urbains, d'histoires qui permettent de s'identifier à un espace urbain, de se positionner par rapport à cette fabrication, et d'identifier les projets passés, en cours ou en devenir. Les récits sont construits grâce à l'outil du *storytelling* par des

---

[305] AVIDE, Élise, *La fabrique des « gares du quotidien » : imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris*, Thèse en Architecture, Aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 2018, p.30

[306] FANG, Xiao-Ling, « Intervention éphémère in situ, génératrice et formatrice de l'imagination - selon les expériences corporelles avec Jacques Simon », *Projets de paysage,* 17/07/2016, p.7

[307] Docteure en philosophie et sciences sociales – architecture et paysage.

[308] FANG, *op. cit.,* p.7-8

« marketeurs de l'urbain » (communicant, politique). Cette construction narrative influence les individus dans leur production imaginaire – c'est le cas pour la mobilité.

Mais qu'entendons-nous par imaginaire ? Comment ce concept se positionne dans le champ des sciences humaines et sociales et comment les deux formes d'imaginaires individuel et collectif se définissent par rapport à notre questionnement ?

3.1 Un modèle d'analyse malmené en sociologie

3.1.1 Une pluridisciplinarité contrainte

Au sein de la sociologie, l'imaginaire n'est pas un objet d'étude en soi ; il s'agit d'un support pour étudier les activités humaines. La sociologie de l'imaginaire, telle qu'elle est discutée par Patrick Legros, Frédérick Monneyron, Jean-Bruno Renard et Patrick Tacussel, est peu traitée et apparaît comme une nouvelle façon d'aborder la sociologie en général. Selon ces auteurs, plutôt que de porter une discipline sur un objet (travail, urbain, religion), la sociologie de l'imaginaire « est un *point de vue* sur le social[309] », qui se veut transversal à l'étude de ses objets. Ils insistent sur la « *sociologie des profondeurs* qui tente d'atteindre les motivations profondes, les courants dynamiques qui sous-tendent et animent les sociétés humaines[310] » ; c'est aussi une sociologie qui « replace les représentations collectives, les croyances et le symbolique au cœur des réflexions sur le social[311]. »

Le concept d'imaginaire a été investi par nombre de champs disciplinaires pour comprendre les relations et interactions humaines, la société et son histoire ; c'est un phénomène social à part entière. La narratologie, la sémiologie, la philosophie et la géographie (aménagement et urbanisme) comptent parmi les disciplines dont la mobilisation est pertinente pour discuter de son action dans la fabrication de la ville et des projets urbains.

Des définitions plus pratiques, comme celle du sémiologue Jean-Jacques Wunenburger, aux acceptions plus englobantes, avec Cornelius Castoriadis et son imaginaire instituant de la société procurant du « sens » : nous allons brosser le portrait d'un imaginaire qui nous permet de lire la mobilité dans les projets urbains. Comme pour le concept de mobilité, nous ne saurions être exhaustif, là n'est pas

---

[309] LEGROS, Patrick, MONNEYRON, Frédéric, RENARD, Jean-Bruno, TACUSSEL, Patrick, *Sociologie de l'imaginaire*, Paris, Armand Colin, 2006

[310] LEGROS *et al.*, *op. cit.,* p.1

[311] GRELLIER, Delphine, « recension : La sociologie de l'imaginaire », *Observatoire des Mondes Numériques en Sciences Humaines*, 2007

l'intérêt de la thèse ; l'idée est de comprendre et de montrer la pertinence du choix des imaginaires pour étudier la conception, la formation et les visions des projets urbains promues ou promises aujourd'hui par les acteurs : des plus actifs (maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, élus, associations) aux acteurs dits plus passifs (habitants, usagers, riverains).

En sémiologie, les imaginaires correspondent à « un ensemble de productions, mentales ou matérialisées dans des œuvres, à base d'images visuelles (tableau, dessin, photographie) et langagières (métaphore, symbole, récit), formant des ensembles cohérents et dynamiques, qui relèvent d'une fonction symbolique au sens d'un emboîtement de sens propres et figurés[312]. » Pour J.-J. Wunenburger, l'imaginaire est donc majoritairement un imaginaire créateur présent dans des œuvres littéraires, filmiques, artistiques au sens large. Il est vrai que lorsque l'on pense « imaginaire », il est possible que la première image qu'on en ait soit liée aux genres fictionnels, roman ou film. Et pourtant l'imaginaire apparaît de plus en plus fréquemment dans le champ de l'urbain pour évoquer les grandes thématiques de sa fabrication : l'imaginaire de la vitesse, l'imaginaire bâtisseur et l'imaginaire urbain. Il est toutefois rarement explicité, c'est donc pourquoi nous cherchons ses racines dans des disciplines plus générales pour comprendre, en retour, comment il est utilisé dans le champ de l'urbanisme et de la sociologie urbaine.

Deux ouvrages ont été pour nous constitutifs d'une littérature synthétique de l'imaginaire et d'une sociologie de l'imaginaire. Le premier est écrit par des sociologues et synthétise une approche par la sociologie de l'imaginaire[313]. Ils s'appuient sur les fondateurs d'une sociologie majoritairement francophone. Le second est la synthèse de travaux de recherche d'un chercheur en géographie et aménagement du territoire, Bernard Debardieux, sur la dimension spatiale des sociétés modernes et contemporaines. Ce dernier, dans *L'espace de l'imaginaire. Essais et détours,* mobilise des références anglophones et francophones pour définir le concept d'imaginaire, dans une perspective pluridisciplinaire. Quand les premiers citent Bachelard, Durand et Sartres, le deuxième pense à Castoriadis, Taylor ou Anderson.

Les fondateurs de la sociologie ne citent pas encore le concept d'imaginaire, bien que les questions de croyances et de puissance symbolique de la religion soient perçues par Karl Marx comme « la plus haute expression du monde imaginaire[314] », et par Friedrich Engels qui insiste sur la place de la religion dans l'ordre social. Des « idées-images » aux fantasmagories, ces auteurs puisent dans un vocabulaire de l'imaginaire pour expliquer d'où vient la force des mouvements sociaux. Émile Durkheim développe

[312] WUNENBURGER, Jean-Jacques, *L'imaginaire,* Paris, PUF, 2003 (2010), p.10
[313] LEGROS, Patrick, MONNEYRON, Frédéric, RENARD, Jean-Bruno, TACUSSEL, Patrick, *Sociologie de l'imaginaire*, Paris, Armand Colin, 2006
[314] LEGROS *et al., op. cit.,* p.20

à travers les représentations collectives la dimension symbolique pour analyser le fait religieux. Max Weber accorde une légitimité à l'imaginaire en s'appuyant sur les pratiques collectives, alors que Georg Simmel insiste sur la place des représentations dans les interactions sociales.

Pour Cornelius Castoriadis, l'imaginaire est « cette activité par laquelle chaque société, d'une façon qui lui est propre, s'institue, notamment à partir de l'imagination radicale déployée par les individus qui composent cette société[315]. » C. Castoriadis diffuse donc le concept d'imaginaire social pour rendre compte des subjectivités des pratiques, et le différencie des notions d'idéologie ou d'habitus. Selon Charles Taylor, poursuivant le travail de C. Castoriadis avec une visée philosophie et politique dans les années 2000, « l'imaginaire social serait le cadre ou la matrice donnant une orientation collective à l'ensemble des pratiques sociales et aux significations qui leur sont associées[316] » ; il base ce postulat sur le travail de Benedict Anderson qui, dans les années 1990, part du principe que pour exister et s'identifier en tant que telle, une communauté a besoin d'être imaginée. Pour le géographe Bernard Debardieux, donc, l'imaginaire social :

> […] cadre l'articulation des expériences individuelles et d'interaction, de leurs significations et des valeurs correspondantes, y compris qui prévalent les pratiques d'interaction directe. Cette posture m'invite à donner autant d'importance aux lieux et modes d'interaction directe entre des individus d'une même « communauté imaginée », qu'aux médiateurs (par exemple les imprimés et les cartes) dans la dynamique des imaginaires sociaux[317].

Prendre l'imaginaire comme prisme d'analyse de la mobilité, c'est dépasser une approche spatiale pour articuler un rapport au temps, à l'espace[318] et aux trajectoires des individus. L'imaginaire, ou les imaginaires, de la mobilité ont évolué en quelques dizaines d'années : abordée en lien avec le voyage, le rêve, la nouveauté géographique, culturelle, elle devient un « attribut des modes de vie quotidiens[319] » dans une idéologie libérale qui navigue entre plusieurs approches fonctionnelle, économique et vertueuse. Elle intègre une vision mondialisée dans laquelle il n'y a plus de barrières de temps ou d'espaces, et où la recherche de la vitesse devient globale autant dans les déplacements, dans la fabrication des modes de transports, dans la productivité du travail et dans la vie quotidienne rythmée par les activités privées, de loisirs, professionnelles, publiques. Cette évolution marque un renouvellement des imaginaires de la mobilité qui recoupe l'essor du développement durable et tout ce qu'il implique (densification de l'habitat, rapprochement travail-domicile, télétravail, modes de

---

[315] CASTORIADIS, Cornelius, *L'institution imaginaire de la société*, Paris, Seuil, 1975 ; cité par DEBARDIEUX, Bernard, *L'espace de l'imaginaire. Essais et détours*, Paris, CNRS éditions, 2015, p.14
[316] TAYLOR, Charles, *Modern Social Imaginaries*, Durham (NC), Duke University Press, 2004 ; cité par DEBARDIEUX, 2015, p.15
[317] DEBARDIEUX, *op. cit.,* p.25
[318] BARRÈRE, Anne, MARTUCCELLI, Danilo, « La modernité et l'imaginaire de la mobilité : inflexion contemporaine », *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 118, 2005/1, p. 56
[319] FEILDEL, Benoît, BAILLEUL, Hélène, LAFFONT, Georges-Henry, « Les imaginaires de la mobilité. De possibles ressorts pour la mise en durabilité des espaces périurbains ? », *Recherche Transports Sécurité*, Vol. 30, n°2-3, 2014, p.4

transports alternatifs, lutte contre la voiture individuelle). Dans ces conditions, de nouveaux imaginaires apparaissent autour du ralentissement de la vie qui passerait par des rapprochements géographiques et sociaux, avec un désir marqué pour plus de proximité. La mobilité, élément imposé à tous dès l'époque moderne, est aujourd'hui perçue plutôt négativement : s'opère alors un renversement d'imaginaire entre une époque où bouger pour mieux s'ancrer était une norme, quand aujourd'hui émerge un « refus et une dénonciation de l'accélération de la vie quotidienne […] sous l'effet notamment d'une critique du modèle libéral et de ses effets pervers sur l'environnement[320]. »

3.1.2 Imaginaires individuels et collectifs : les éléments d'un processus circulaire

Antoine Picon[321], lorsqu'il évoque des imaginaires liés aux réseaux, en observe deux types : celui des « faiseurs de ville » (selon la définition de Thierry Paquot[322]), responsables politiques, experts et décideurs, et celui des publics, habitants, usagers, citoyens. Un tel découpage peut être reporté ici en considérant d'une part l'individu qui porte un imaginaire de sa ville, de sa production et plus particulièrement de la mobilité, la sienne ainsi que celle des autres ; et d'autre part un imaginaire collectif né d'une mise en récit structurée par des discours et des dispositifs de communication et de médiatisation, un *storytelling* efficace qui fera adhérer l'individu et le groupe (communauté d'individus) à la « belle histoire ».

Bernard Debardieux, dans *L'espace de l'imaginaire*, tente de mettre en avant « les effets d'un imaginaire social sur la conduite des pratiques individuelles[323]» et la capacité de l'imagination individuelle à transformer, voire faire émerger un imaginaire social. En s'appuyant sur les travaux des chercheurs – plus spécifiquement des philosophes – Cornelius Castoriadis[324], Charles Taylor[325] et Benedict Anderson[326], B. Debardieux reprend la thèse de l'imaginaire social instituant[327] et la confronte à l'espace en indiquant que l'imaginaire social est « à l'œuvre dans les pratiques d'interaction *in situ* […] [il] cadre des expériences individuelles et d'interaction[328]». Autrement dit, l'imaginaire social ne peut se manifester dans un espace complètement objectivé, il résulte d'une expérience faite, pensée, *in situ* ou indirecte. L'auteur complète en reprenant la thèse de B. Anderson : une nation, une ville,

---

[320] FEILDEL, BAILLEUL, LAFFONT, *op. cit.,* p.5
[321] PICON, Antoine, *La ville des réseaux. Un imaginaire politique*, Paris, Manucius, 2014
[322] PAQUOT, Thierry*, L'espace public*, Paris, La découverte, France, 2009
[323] DEBARDIEUX, Bernard, *L'espace de l'imaginaire. Essais et détours*, Paris, CNRS éditions, 2015, p.19
[324] CASTORIADIS, Cornelius, *L'institution imaginaire de la société*, Paris, Seuil, 1975
[325] TAYLOR, Charles, *Modern Social Imaginaries*, Durham (NC), Duke University Press, 2004
[326] ANDERSON, Benedict, *L'imaginaire national – Réflexions sur l'origine et l'essor du nationalisme*, Paris, La Découverte, 1983 (1996)
[327] Pour Castoriadis (synthétisé par Debardieux, p.14) l'imaginaire social est « la compréhension du monde qu'un individu acquiert sous l'effet des forces sociales qui lui sont extérieures »
[328] DEBARDIEUX, *op. cit.,* p.24-25

une région est une « communauté imaginée » car tous les membres de ces ensembles ne se connaîtront jamais tous. Pour se constituer, la communauté a besoin d'être imaginée. B. Debardieux insiste encore sur la différence entre l'imagination et l'imaginaire : l'imagination est individuelle alors que l'imaginaire est collectif, ou selon C. Taylor, il « serait le cadre ou la matrice donnant une orientation collective à l'ensemble des pratiques sociales et aux significations qui leur sont associées[329] ». Pour C. Taylor, « l'imagination désigne principalement l'activité imaginante d'un individu qui se déploie à la charnière entre expériences, normes et références, autrement dit une activité éminemment quotidienne qui contribue à donner du sens à chacune de nos pratiques[330] » ; l'imaginaire renvoie donc à la signification de toutes les pratiques quotidiennes, à un bien commun, qui est porté par les valeurs individuelles et donc par les envies, désirs et craintes, rêves.

C'est pourquoi, dans le cadre de cette thèse, nous emploierons le terme d'imaginaire à la fois dans sa dimension collective, au sens de B. Debardieux ; mais aussi dans sa dimension individuelle, en tant que produit de l'imagination, de l'activité imaginante, créée par et pour l'individu, de même que le récit est le produit de la narration. Parler d'imaginaires ne signifie pas, toutefois, qu'ils soient figés, au contraire : ils peuvent évoluer au gré des expériences et aspirations, comme nous le verrons dans le chapitre 7. L'imaginaire est par conséquent une construction individuelle qui peut par agrégation devenir un imaginaire dit collectif, ce dernier ainsi créé informant toujours l'imaginaire individuel[331], dans un processus temporel circulaire, une boucle de rétroaction.

3.1.3 Forme et composition

La mobilité est une construction aussi bien technique qu'intellectuelle. Telle qu'elle est mise en récit dans le cadre des projets urbains, nous avons choisi l'imaginaire comme cadre d'analyse de la mobilité au-delà de l'analyse des récits produits dans le cadre des projets urbains.

Imaginaire et récit

L'imaginaire est constitué de textes et d'images. Comme l'explique Étienne Klein, il serait « la fin de l'image, ou le comble de l'image. C'est ce qui reste quand il n'y a plus d'image, quand plus rien n'est explicitement montré[332] » ; on pourrait dire la même chose avec le texte. L'imaginaire est donc ce qui

[329] DEBARDIEUX, *op. cit.,* p.15
[330] DEBARDIEUX, *op. cit.,* p.18
[331] AUGÉ, Marc, « De l'imaginaire au "tout fictionnel" », *Recherches en communication*, n°7, 1997, p.109
[332] KLEIN, Étienne, *D'où viennent les idées (scientifiques) ?,* Paris, Manucius, 2013**,** p.11-12

dépasse, surpasse, toute forme d'illustration, de monstration, de description, toute forme de représentation et d'histoire.

É. Klein, dans *D'où viennent les idées (scientifiques) ?*, convoque le récit ainsi qu'un univers d'images complexes pour en faire deux composantes principales de l'imaginaire. Dans un contexte où la ville est support de plusieurs récits, ceux du passé (la mémoire, les souvenirs, les récits nostalgiques, les récits historiques), ceux du présent (récits journalistiques) et ceux du futur (récits prospectifs, récits futuristes voire utopiques), nous affirmons que l'imaginaire urbain s'appuie sur ces nombreux récits aux différentes temporalités aussi bien pour se constituer que pour porter les imaginaires déjà élaborés. Le récit métropolitain est d'ailleurs souvent le « socle[333] » du projet métropolitain ainsi que du projet politique ; c'est le cas à Bordeaux par exemple.

La vision de Pierre Musso sur l'objet technique et sa construction imaginaire peut se confronter à la mobilité : les imaginaires informeraient et formeraient la mobilité dans le processus de mise en projet ; la mobilité étant une construction sociale et culturelle (et expérientielle), on pourrait lire « les imaginaires qui l'ont formé comme autant de couches géologiques, et les transformer en matière première pour les analyser[334] ». C'est bien dans la perspective de détailler des couches géologiques que nous avons analysé les imaginaires de la mobilité en prenant comme base de travail le récit de vie, plus particulièrement le récit de mobilité, puis les récits des acteurs qui font la ville, les récits relayés dans la presse sur le projet urbain.

L'image, l'imagerie et l'imagibilité : une forme, une idée et une capacité

Nous ne pouvons pas parler d'imaginaire sans aborder l'image. L'image renvoie à la notion de représentation sous une pluralité de formes : elle peut être réelle, mentale, imaginée. Dans tous ces cas, une image est une représentation, une transposition du réel par une vision individuelle et/ou collective. Muriel Rosemberg, lorsqu'elle parle de l'image publicitaire produite dans le cadre des projets urbains, regroupe les actes, les paroles et les images qui sont des représentations de la ville organisées et perçues comme un discours :

> L'image « fabriquée » constitue un discours de la ville sur elle-même, adressé à l'extérieur et à l'intérieur. Elle est produite par les acteurs urbains dans et par l'image publicitaire mais aussi la presse municipale, les interviews des édiles. […] L'image dont nous parlons, à moins d'être

[333] MONNERAUD, Lise, « La fabrication, problématique d'un horizon métropolitain », *in* TAPIE, Guy, OBLET, Thierry, GODIER, Patrice, (dir.), *Plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines (POPSU 2) de Bordeaux*, rapport final, mai 2014, p.218

[334] KLEIN, Étienne, *D'où viennent les idées (scientifiques) ?* Paris, Manucius, 2013, p.5 (citation de Pierre Musso dans présentation chaire de recherche et formation « Modélisations des imaginaires, innovation et création » p.5 *in* PICON, Antoine, *La ville des réseaux. Un imaginaire politique*, Paris, Manucius, 2014)

> confondue avec le reflet de la ville, est en effet une représentation : elle porte les représentations de ceux qui la produisent, elle agit peut-être sur les représentations de ceux qui la reçoivent. Et puisque l'image dont il s'agit n'est pas l'image construite spontanément dans une relation subjective au monde, c'est une image produite volontairement, elle doit être lue comme un discours. C'est donc le discours sur un espace que l'on transforme, le discours comme l'un des actes de la production de l'espace, le discours que constitue l'espace produit, qui sont au centre de l'étude du projet de ville[335].

Comme Pascal Moliner le rappelle, l'image a trois fonctions : « *montrer*, *suggérer* et *entraîner*[336] ». Quand il s'agit de communication, ces fonctions agissent la plupart du temps ensemble. L'image montre un objet, elle le représente le plus fidèlement possible – c'est le cas de la photographie, d'un tableau ou un dessin. P. Moliner insiste sur le fait qu'elle est le plus souvent accompagnée d'un texte qui permet de la caractériser, de lui donner du sens : il parle de « l'intentionnalité de l'image [qui] peut s'apprécier sur une échelle allant de la simple illustration jusqu'à la démonstration[337] ». L'image renseigne, d'un côté, elle témoigne et de l'autre, elle administre une preuve. Elle sert à évoquer un fait, une histoire, une rumeur, un sens caché souvent lié au texte qui l'accompagne et peut conditionner le regard de celui qui l'observe. Le pouvoir d'évocation, voire d'influence de l'image, se nourrit des interprétations possibles grâce à la lecture du contexte qui l'entoure. La dernière fonction de l'image est la plus novatrice dans sa recherche. Moliner explique que « si l'image est un vecteur d'émotion, elle est susceptible d'entraîner l'action[338] », et cite notamment des images qui circuleraient dans les médias et plateformes communautaires virtuelles (les réseaux sociaux). Mais l'image est en réalité toujours soumise à interprétation : d'abord par celui qui l'a produite (angle de vue, champs/hors champ, couleurs, média employé), ensuite par celui qui la reçoit (selon ses croyances, son parcours, ses représentations, son environnement).

Nous avons évoqué l'image qu'on regarde avec nos yeux, qu'elle soit animée ou pas. Vient ensuite l'image mentale ou l'imagerie qui se forme dans notre esprit à l'évocation d'une idée. C'est dans cette imagerie qui se créé autour d'une idée, d'un objet, d'un paysage, que les communicants du projet urbain ont développé la « stratégie du logo[339] ». Son principe est d'imposer une imagerie unique qui deviendrait un symbole, ce que certains nomment l'image de marque. L'imagerie n'est pas obligatoirement la représentation d'un lieu, elle peut être l'expression d'une idée ou associée à une personne :

> On dit d'ailleurs : « c'est la ville de… » en ajoutant soit le nom du maire, soit les référentiels culturels ou économiques qui devraient représenter le tout de la ville. Cette stratégie de communication

[335] ROSEMBERG, Muriel, *Le Marketing Urbain en Question. Production d'espace et de discours dans quatre projets de villes*, Paris, Anthropos, 2000, p.4
[336] MOLINER, Pascal, *Psychologie sociale de l'image*, Grenoble, PUG, 2016, p.17
[337] MOLINER, *op. cit.,* p.18
[338] MOLINER, *op. cit.,* p.19
[339] JEUDY, Henri-Pierre, *L'imaginaire des architectes (Paris 2030),* Paris, Sens&Tonka, 2012, p.15

> permet d'animer une concurrence entre les villes en affichant le signe fédérateur d'une identité culturelle et politique. La « stratégie du logo » s'accomplit dans un état d'esprit qui conforte l'ordre imposé par la signalétique. Il s'agit de fusionner le signal et le symbole ou de donner au symbole le pouvoir d'un signal capteur de l'ensemble des représentations possibles. La volonté manifeste est de produire une image de marque de la ville, comme si la ville n'avait pas la capacité de faire naître la singularité indéfinie des images qui lui sont propres. En effet, la caractéristique du logotype est de subsumer l'ensemble des images en rendant la ville représentable[340].

C'est le cas à Nantes avec le projet de l'Ile de Nantes associé à Jean-Marc Ayrault, à Lille avec Euralille à Pierre Mauroy, ou encore à Bordeaux, avec le Projet Urbain des années 1990 associé à Alain Juppé et son image avec le tramway.

Pour être capable de figurer une image mentale, il faut que l'objet physique comporte une imagibilité, c'est-à-dire, « la qualité grâce à laquelle il a de grandes chances de provoquer une forte image chez n'importe quel observateur[341]. » Kevin Lynch, dans *L'image de la cité*, prend l'exemple d'une ville assez homogène dans sa composition bâtie, provoquant une forte imagibilité : elle serait simple à lire, à appréhender et à retenir, et il faudrait, pour acquérir cette capacité, que cela soit facile de s'y orienter et de s'y déplacer ; il prend comme exemple la ville de Venise qui possède les caractéristiques d'une telle imagibilité. Pour K. Lynch, il faut que « l'environnement soit doué d'imagibilité mais en même temps ouvert et adaptatif[342] ». Dans le cadre du projet (urbain, de paysage), cela revient à « replacer au centre du projet la capacité de savoir former et partager des images fortes des milieux vécus […] faisant appel à la pluralité des images mentales des habitants[343] ». Dans le processus de production d'un projet, le concepteur se base sur la capacité à imaginer des habitants pour pouvoir émettre une esquisse conceptuelle et graphique. C'est sur la capacité à figurer une idée, la capacité à créer une imagerie autour d'une idée, d'un concept, que les concepteurs et plus largement les acteurs d'un projet s'appuient pour lancer projections, perspectives et prospectives.

L'*image* comme illustration, suggestion ou encore levier de l'action, l'*imagerie*, idéal d'un objet, d'un lieu ou d'une idée et l'*imagibilité*, capacité à proposer une image mentale, sont donc trois outils qui participent à la création des imaginaires.

---

[340] JEUDY, *op. cit.,* p.15
[341] LYNCH, Kevin, *L'image de la cité*, Paris, Dunod, 1999, p.11
[342] LYNCH, *op. cit.,* p.163
[343] OCCHIUTO, Rita, « Imaginaire et différ(a)nce : générateurs de paysages », *Projets de paysage,* [en ligne] 02/09/2016, p.12-13

Images langagières : symbole et métaphore

La forme discursive donnée aux propos des acteurs de la fabrication de la ville est une forme d'image langagière qui expose des signifiés, qui donne du sens à une idée, un projet, un objet. Nous souhaitons ici explorer le langage symbolique, celui qui fait appel aux trois composantes fondamentales du système sémiologique : le signifiant, le signifié et le signe, ce dernier étant le produit des deux premiers. Roland Barthes prend l'exemple de quelqu'un offrant un bouquet de roses[344] : le signe formé par les fleurs (signifié) et le mot ou les représentations graphiques qui les désignent (signifiant) devient lui-même le signifiant d'un concept plus vaste, ici l'amour, au sein d'un « système sémiologique second[345] ».

Le symbole peut être un objet, un fait ou un élément qui, par une correspondance analogique, formelle, naturelle ou culturelle, renvoie à une signification abstraite qu'il évoque ou représente ; le symbole est souvent perçu comme un emblème, c'est un objet, une image, un signe qui figure quelque chose, comme le drapeau bleu-blanc-rouge figure la France, ou la Tour Eiffel représente Paris (un symbole qui fonctionne sur le mode de la synecdoque). Ce que recherchent les acteurs de la fabrication de la ville, c'est un symbole qui marquerait les esprits, qui serait une image-force ou une image de marque : il peut s'agir d'un mot, d'un passage de texte, d'une idée, mais il faut qu'elle soit assimilable facilement pour être élevée comme un symbole. Une ville comme Bordeaux a longtemps érigé le vin en symbole. À l'international, le symbole de Bordeaux et de sa région reste d'ailleurs le vin et donc la qualité des paysages, des terroirs et cépages ; on peut pousser plus loin jusqu'au bien vivre et d'une certaine façon à la richesse de la ville et de ses habitants. Henri-Pierre Jeudy, lorsqu'il explicite la stratégie du logo, explique que le symbole fabriqué devient « un signal capteur de l'ensemble des représentations possibles[346] ».

La fonction symbolique fait référence au sens propre des signifiés et au sens figuré des idées. L'ensemble des symboles, appelé univers symbolique, est selon B. Debardieux un « ensemble de références dont un collectif se dote pour se penser lui-même, sur le mode de l'identité, et penser les collectifs avec lesquels il interagit, sur le mode de l'altérité[347]. » L'univers symbolique est une dimension centrale des imaginaires. On retrouve dans toutes les formes de récits une approche symbolique pour exprimer des idées, des affects, des émotions, des projets, des envies, des désirs, des objectifs d'actions, qui peut passer par des analogies, des métaphores, des symboles. L'approche discursive des acteurs fabriquant la ville est truffée de symboles et de métaphores visant à rendre les

[344] BARTHES, Roland, *Mythologies*, Paris, Seuil, 1957, p.216
[345] BARTHES, *op. cit.,* p.218
[346] JEUDY, *op. cit.,* p.15
[347] DEBARDIEUX, *op. cit.,* p.26

projets lisibles et compréhensibles, pour faire adhérer les habitants, les citoyens et les publics. Plus le symbole et la métaphore sont proches et compris de tous, plus il est possible d'en faire un atout dans l'acceptation voire l'appropriation des projets proposés.

L'imaginaire peut être perçu de façon négative (philosophie traditionnelle occidentale) ou positive (anthropologie de l'imaginaire), produit de la *pensée mythique* :

> La pensée mythique est une pensée concrète qui, fonctionnant sur le principe de l'analogie, s'exprime par des images symboliques organisées de manière dynamique. Elle détermine des perceptions de l'espace et du temps, des constructions matérielles et institutionnelles, des mythologies et des idéologies, des savoirs et des comportements collectifs. Mais l'anthropologie de l'imaginaire conteste l'idée d'une pensée mythique qui serait primitive, pré-logique, inférieure à la pensée rationnelle[348].

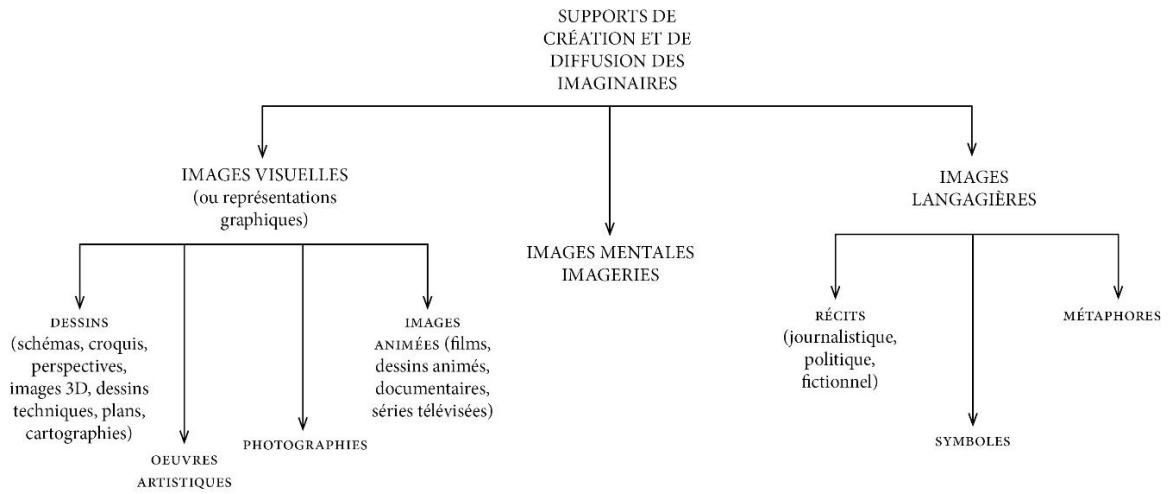


Figure 2 - Synthèse des éléments supports aux imaginaires. Source : auteure

Un imaginaire se compose de plusieurs éléments. C'est par l'image et le discours qu'il prend forme, c'est grâce au symbolique qu'il se démarque et avec une forte imagibilité qu'il se met en place dans l'esprit des individus. Le tout permet à l'imaginaire social ou collectif de s'instituer dans les diverses communautés et sociétés.

Les différentes images, visuelles ou langagières [Fig. 2], sont le support de création des imaginaires et de leur diffusion. Elles aident l'individu à se faire une opinion ; elles montrent des exemples de pratiques et de possibles futurs ; elles exposent des choix multiples ; elles révèlent des représentations et forment les imaginaires. Du côté de ceux qui veulent diffuser un imaginaire pour faire adhérer à la belle histoire du projet, les images sont des supports efficaces pour déployer des arguments, des stratégies, et les faire accepter.

[348] LEGROS, Patrick, MONNEYRON, Frédéric, RENARD, Jean-Bruno, TACUSSEL, Patrick, *Sociologie de l'imaginaire*, Paris, Armand Colin, 2006, p.2

Grâce aux outils du *storytelling*, du marketing, les imaginaires sont influencés, informés, bouleversés pour certains par de nouvelles images fabriquées pour attirer et vendre les projets et les idées.

3.1.4 Des notions connexes : représentations, mythes, référentiels et idéologies

L'imaginaire s'incarne dans plusieurs images (visuelles, langagière), supports de création et de diffusion. L'imaginaire est connecté à d'autres notions telles que les référentiels (les instruments, les valeurs, les systèmes d'images), les représentations sociales, les mythes ou encore les idéologies. C'est ce qu'Yves Chalas explique dans sa définition de *l'imaginaire aménageur en mutation* :

> […] il faut entendre l'ensemble nouveau et ouvert des représentations, des significations des idées prégnantes ou récurrentes, des référents et des référenciations, des orientations, etc., implicites ou explicites, contradictoires mais aussi complémentaires, qui paraissent désormais structurer les pratiques urbanistiques[349].

Ainsi que le précisent Legros *et al.*, « la polysémie dans le champ lexical de l'imaginaire rend son approche délicate[350] ». Des représentations sociales à l'idéologie en passant par le mythe et le référentiel, nous devons à présent partir à la recherche des jeux entre ces différentes notions, observer comment les unes englobent les autres, comment certaines composent les étapes de la construction imaginaire, pour chercher à en délimiter les frontières et les différences. Par exemple, si l'on s'attarde sur la définition des auteurs Benoît Feildel, Hélène Bailleul et Georges-Henry Laffont, la notion de représentation est étroitement liée à celle d'imaginaire, elle en est même l'unité de base : comme un « premier niveau de signification, la représentation, à la fois individuelle dans son procès cognitif, et collective par la capacité à être partagée, intériorisée, transmise par la culture, est ce qui va être mobilisé dans les imaginaires et consolidé dans les mythes[351].» Pour ces chercheurs, le mythe serait un récit dit mobilisateur, agissant comme une norme et se présentant comme une construction collective, alors que l'imaginaire lui, tend plutôt à être individuel, et se caractériserait par une forte « valeur affective[352]» ; les désirs, les peurs, les envies surplombent l'imaginaire, contrairement au mythe où dominent plutôt la norme et la morale sociale. Même si nous prenons en compte, d'une part cette définition affective de l'imaginaire, et d'autre part celle, moralisatrice (et normée) du mythe, nous

[349] CHALAS, Yves (dir.), *L'imaginaire aménageur en mutation*, Paris, L'Harmattan, 2004, p.15
[350] LEGROS, Patrick, MONNEYRON, Frédéric, RENARD, Jean-Bruno, TACUSSEL, Patrick, *Sociologie de l'imaginaire*, Paris, Armand Colin, 2006, p.83
[351] FEILDEL, Benoît, BAILLEUL, Hélène, LAFFONT, Georges-Henry, « Les imaginaires de la mobilité. De possibles ressorts pour la mise en durabilité des espaces périurbains ? », *Recherche Transports Sécurité*, Vol. 30, n°2-3, 2014, p.2
[352] FEILDEL, BAILLEUL, LAFFONT, *op. cit.,* p.7

conservons la vision du mythe comme intégré dans un plus grand ensemble, celui des imaginaires, comme peuvent l'être l'idéologie ou la fiction.

Imaginaire et représentation

Le concept de représentation recouvre aussi bien les représentations sociales, les représentations graphiques, et les représentations comme composantes des imaginaires. Les représentations sociales sont une conceptualisation de la psychologie sociale marquée par les écrits de Serge Moscovici[353] et Denise Jodelet[354]. Des ouvrages collectifs récents tels que *Les représentations sociales. Fondements historiques et développements récents*[355] (2015) ou *Les représentations sociales. Théories, méthodes et applications*[356] (2016) dessinent son histoire et en montrent les évolutions depuis la notion de représentations collectives du sociologue Émile Durkheim, jusqu'aux approches sociogénétiques des psychosociologues de l'urbain S. Moscovici et D. Jodelet, qui voient les représentations sociales comme une forme de la pensée sociale.

Aux fondements de la sociologie, Émile Durkheim porte un vif intérêt aux représentations sociales en distinguant dans un premier temps, des représentations collectives, comme une forme de pensée du collectif, qui seraient à l'origine, dans un second temps, des représentations individuelles, plus sensibles aux changements et événements[357]. É. Durkheim a privilégié la première catégorie dans ses analyses sociologiques, car elle se concrétise au travers des interactions entre les individus. C'est par l'activité symbolique que les représentations sociales sont générées pour penser et communiquer la réalité. De même pour G. Simmel, les représentations s'établissent dans la recherche d'une identité collective. Dans les années 1970, Serge Moscovici fait évoluer ce concept de représentation collective en formulant la notion de représentation sociale, opérant une véritable transition de la pensée du collectif vers le social ; selon Pina Lalli, cette nouvelle perception du concept de représentation sociale est « directement liée aux situations d'interaction et donc à plusieurs espaces et lieux de sociabilité[358] ». Dans le même sens, Denise Jodelet désigne ce concept comme « une forme de connaissance spécifique, le savoir de sens commun, dont les contenus manifestent l'opération de

[353] MOSCOVICI, Serge, *La psychanalyse, son image et son public. Étude sur la représentation sociale de la psychanalyse*, Paris, PUF, 1961a, (nouvelle édition, entièrement refondue, 1976)
[354] JODELET, Denise (dir.), *Les représentations sociales,* Paris, PUF, 1989 (2009)
[355] MOLINER, Pascal, GUIMELLI, Christian, *Les représentations sociales. Fondements historiques et développements récents*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 2015
[356] LO MONACO, Grégory, DELOUVEE, Sylvain, RATEAU, Patrick, *Les représentations sociale. Théories, méthodes et applications*, Louvain-La-Neuve, De Boeck Supérieur, 2016
[357] DURKHEIM, Émile, *Les forces élémentaires de la vie religieuse*, Paris, PUF, 1985 (1912), p.619-620 ; cité par LEGROS *et al.,* p.104-105
[358] LILLA, Pina, « Représentations sociales et communication », *Hermès, La Revue*, n°41, 2005/1, pp.59-64 [en ligne]

processus génératifs et fonctionnels socialement marqués. Plus largement, il désigne une forme de pensée sociale[359] ». Au travers des significations, les représentations sociales permettent en premier lieu d'interpréter le monde[360], de donner du sens à la société[361].

Les sociologues contemporains ont synthétisé le concept de représentations sociales ou collectives comme étant des « systèmes d'idées, de connaissances, de signes et symboles, de valeurs[362] ». Vincent Kaufmann, Michel Bassand et Dominique Joye donnent des exemples de représentations telles que les théories scientifiques ou les projets urbains et architecturaux, qui se révèlent à travers des textes, images et plans et dans ce qu'ils nomment des « systèmes informels élaborés par les citadins dans leur vie quotidienne[363] », ce qui est pour nous à la base de la constitution des imaginaires.

Comme on l'a vu avec la définition des imaginaires de B. Feildel *et al*., les représentations pourraient être interprétées comme le premier niveau de signification qui serait mobilisé dans les imaginaires, lesquels font aussi appel aux affects et émotions contrairement aux représentations sociales, plus objectives. Les représentations sociales sont aussi plus statiques que les imaginaires. Claude Flament et Jean-Claude Abric[364] ont montré que les représentations se construisent sur un noyau central qui montre une certaine résistance au changement. En revanche, les schèmes périphériques au noyau peuvent évoluer plus rapidement, sous la pression d'une évolution des pratiques sociales, ce qui peut aboutir, à terme, à la modification du noyau central. Claude Flament prend comme exemple des femmes exerçant des métiers dits d'homme, perturbant ainsi une représentation sociale traditionnelle, celle de l'infériorité des femmes. L'analyse de Flament date de 1986 ; si cette représentation traditionnelle a évolué via ses schèmes périphériques, son noyau central montre encore une certaine résistance au changement.

C'est pour cela que nous privilégions les imaginaires qui ont une portée idéelle, qui s'affranchissent des inerties des représentations sociales puisqu'ils suivent les aspirations des individus, leurs rêves et leurs émotions ; il s'agit là d'un aspect plus complexe à analyser que les représentations sociales, mais beaucoup plus pertinent pour explorer les intentions et actions des acteurs du territoire.

---

[359] JODELET, Denise, « Représentation sociale. Phénomènes, concept et théories », *in* MOSCOVICI, Serge (dir.), *Psychologie sociale*, Paris, PUF, 1997, p.365
[360] GIUST-DESPRAIRIES, Florence, *L'imaginaire collectif*, Toulouse, ERES, 2009, p.13
[361] MOLINER, Pascal, *Psychologie sociale de l'image*, Grenoble, PUG, 2016, p.45-46
[362] BASSAND, Michel, KAUFMANN, Vincent, JOYE, Dominique, *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, PPUR, 2001, p.8
[363] BASSAND *et al*., *op. cit.,* p.8
[364] ABRIC, Jean-Claude (dir.), *Méthodes d'étude des représentations sociales*, Toulouse, ERES, 2005

Imaginaire et mythe

Si la représentation est le premier niveau de signification mobilisé dans les imaginaires, le mythe en est un autre ; comme l'explique Roland Barthes, c'est un « système de communication, c'est un message. On voit par-là que le mythe ne saurait être un objet, un concept ou une idée : c'est un mode de signification, c'est une forme[365]. » Le mythe est souvent associé à l'imaginaire, il est une de ses formes fictionnelles, une forme qui raconte

> des histoires de personnages divins ou humains, servant à traduire de manière symbolique et anthropomorphique des croyances sur l'origine, la nature et la fin des phénomènes cosmologiques, psychologiques, historiques. La mythologie [ensemble de mythes] constitue sans doute une des formes les plus élaborées d'imaginaire, mais sa stricte construction narrative dans des ensembles cohérents ne peut épuiser toutes les formes d'imaginaire. Le terme de mythe, au sens large, sert souvent à désigner toutes sortes de croyances collectives non fondées objectivement ou positivement[366].

Pour Henri-Pierre Jeudy, les représentations, sur lesquelles sont basées les imaginaires, sont relativement stables, alors que l'imagination essaie de construire une vision cohérente entre l'inattendu et le hasard « en effectuant des associations ou des dissociations qui peuvent paraître incongrues parce qu'elles introduisent des décalages de représentations[367] ». Le mythe, lui, tente de donner un sens à l'imagination et donc joue « un rôle essentiel dans l'imaginaire social[368] ». Le mythe est une forme d'imaginaire qui ne s'affaiblit pas, ne se consume pas, il est toujours ravivé par l'afflux des croyances collectives. H.-P. Jeudy prend comme exemple la ville de Paris comme un mythe, ou plutôt comme une ville mythique. Elle a été racontée dans des œuvres littéraires, elle a été glorifiée, elle est glamour, bohème, romantique, la plus touristique, la plus belle, la plus contemporaine, tant de superlatifs qui en font une ville « de son temps » selon l'expression de l'architecte Roland Castro. Tout Paris est un récit ou un ensemble de récits, qui s'agglomèrent pour former un imaginaire collectif cohérent pour donner une seule voix à la ville de Paris. H.-P. Jeudy explique encore :

> Le récit permet l'articulation de symboles parfois contradictoires, la mise en valeur de certains éléments et l'oubli d'autres, les images de Paris fonctionnent à la fois comme productrices et produits des atmosphères reconnues comme parisiennes. Transformé au fil du temps, le mythe de Paris reste porté par sa puissance d'origine, celle d'une ville capable de préfigurer les villes de l'avenir, celle de son aura de « capitale de la modernité » (Walter Benjamin)[369].

---

[365] BARTHES, Roland, *Mythologies*, Paris, Seuil, 1957, p.211
[366] WUNENBURGER, Jean-Jacques, *L'imaginaire,* Paris, PUF, 2003, p.7
[367] JEUDY, Henri-Pierre, *L'imaginaire des architectes (Paris 2030),* Paris, Sens&Tonka, 2012, p.21
[368] JEUDY, *op. cit.,* p.21
[369] JEUDY, *op. cit.,* p.23

Le mythe est donc composé, comme les représentations, d'un noyau central ou bien d'une essence aussi stable ou qui évolue très lentement ; plus stable, en tout cas, que les schèmes périphériques des représentations et les imaginations beaucoup plus fluctuantes.

Imaginaire et idéologie

Proche du mythe, dans le sens où elle est souvent greffée à cette forme d'imaginaire, l'idéologie est une référence que nous trouvons fréquemment dans le champ lexical relatif aux imaginaires. L'idéologie

> […] désigne une interprétation globale et dogmatique (un prêt à penser) d'un domaine de la vie humaine, qui impose une série d'explications stéréotypées, non argumentées mais auxquelles on adhère par la médiation d'images-forces (la lutte des classes est une image motrice de l'idéologie marxiste)[370].

L'idéologie n'est pas un discours narratif. Elle accompagne et forme les représentations, mythes et imaginaires. Elle est imposée et « non argumentée » ainsi que l'explique J.-J. Wunenburger. Benoît Feildel *et al.*, prennent comme exemple la *durabilité* comme idéologie de la fin du XXème siècle qui se déploie dans « un cadre normatif et se décline à la fois en programmes et politiques permettant de définir collectivement les objectifs du développement durable, mais aussi sous formes de règles de conduites incitant les individus à développer un ensemble de pratiques plus vertueuses[371]. » Chaque grand courant politique est parcouru par des idéologies auxquelles, dans certaines situations, le besoin d'adhésion est obligatoire pour ne pas se retrouver à la marge du groupe. Ainsi l'idéologie capitaliste impose du mouvement, du flux aussi bien dans les capitaux que dans les biens et les personnes. Elle est subie pour certains, elle est une voie pour d'autres. La représentation idéologique a son influence dans la construction imaginaire car elle agit comme une norme : elle somme d'adhérer à l'idée et le refus exige une explication, une justification.

Imaginaire et référentiel

Selon Pierre Muller, « une politique publique repose sur une représentation de la réalité qui constitue le référentiel de cette politique[372] », le référentiel s'inscrivant ici dans l'analyse de l'action publique, ce qu'il nomme *l'analyse cognitive des politiques publiques*. Analyser les politiques publiques ne constitue pas seulement une approche objective factuelle, car il s'agit de s'interroger sur les représentations des

[370] WUNENBURGER, *op. cit.,* p.7
[371] FEILDEL, BAILLEUL, LAFFONT, *op. cit.,* p.5
[372] MULLER, Pierre, « Référentiel », *in* BOUSSAGUET, Laurie *et al., Dictionnaire des politiques publiques*, Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), 2014 (4e éd.), p.555

acteurs. Le concept de référentiel reste un peu daté et se trouve être moins utilisé en sciences sociales. Il est d'abord un support de l'action des acteurs. Par exemple, Guy Tapie et Cristina de Ajauro Lima définissent la mobilité comme une culture qui propose un « cadre matériel, historique, pratique et politique. Elle crée ainsi un référentiel qui qualifie la façon dont les individus, les groupes, les gouvernants, appréhendent, gèrent et pratiquent la mobilité quotidienne[373]. » Le référentiel objective les représentations, les mythes et donc les imaginaires pour répondre à la définition d'une politique publique. Il s'agit bien d'un « processus cognitif fondant un diagnostic et permettant de comprendre le réel (en limitant sa complexité) et d'un processus prescriptif permettant d'agir sur le réel[374]. » Les référentiels d'actions – sectoriels – changent avec les évolutions factuelles des sociétés, en parallèle des représentations collectives et donc des imaginaires sociaux. Par exemple, le glissement sémantique du droit au transport au droit à la mobilité, relevé par Hélène Reigner *et al.,* renouvelle les référentiels d'action des professionnels du secteur des transports[375].

Le passage des agglomérations des années 1980 aux métropoles des années 2000-2010, pose la question de l'évolution du référentiel d'actions autour des offres de transport et des modèles de mobilité. Dans le premier cas, le périmètre de la ville privilégiait un développement concentré, avec la mise en place de réseaux de transports en commun dédiés (tramway) alors que dans le deuxième cas, l'aire métropolitaine impose une refonte du référentiel par la prise en compte de la globalité d'un territoire hétérogène, étalé, avec une population mixte, soumis à des injonctions de « transition énergétique, montée en force de la démocratie participative, intégration de la donne économique et sociale (crise de 2008)[376] ».

Les référentiels d'action sont portés par les stratégies d'actions et les politiques publiques, par un système d'acteurs qui participe à leur conception. Une question majeure concerne l'appropriation des référentiels locaux, régionaux voire nationaux sur des grandes thématiques telles que le développement durable, la mobilité ou les transports, la métropolisation, par les collectivités et les acteurs qui mettent en place les politiques publiques[377]. Au-delà de la loi, une documentation accompagne et met en place les référentiels d'actions : des notes, notices, livrets d'accompagnement, rapports, synthèses. Le référentiel est en quelque sorte la forme narrative des politiques publiques ; « les récits de politiques publiques peuvent aussi donner de la substance, fournir des normes de

[373] TAPIE, Guy, de AJAURO LIMA, Cristina, « La mobilité en question : les enseignements de Cincinnati (États-Unis) et de Curitiba (Brésil) », *in* GODIER, Patrice, OBLET, Thierry, TAPIE, Guy (dir.), *L'éveil métropolitain. L'exemple de Bordeaux*, Paris, Le Moniteur, 2018, p.197
[374] MULLER, *op. cit.,* 2014, p.556
[375] REIGNER, BRENAC, HERNANDEZ, *op. cit.,* p.49
[376] GODIER, OBLET, TAPIE, *op. cit*., 2018, p.11
[377] MAITRE, Juliette, RACINEUX, Nathalie, DROUY, Florence, BACHELARD, Olivier, « 24 heures dans la vie d'un écoquartier en 2020. Récits des collectivités candidates à l'appel à projets EcoQuartier 2011 », *in* DEBIZET, Gilles, GODIER, Patrice (dir.), *Architecture et urbanisme durables. Modèles et savoirs*. Paris, La Villette, Cahier RAMAU n°7, novembre 2015, p.88

comportement, dramatiser un contexte ou soulever des émotions à l'intérieur d'un référentiel[378]. » Le référentiel articule quatre niveaux : « des valeurs (cadre global de l'action publique), des normes (principes d'action), des algorithmes (relations causales qui expriment une théorie de l'action) et des images (elles *font sens* immédiatement sans passer par un long détour discursif)[379] ». Il est intéressant de noter, au niveau des valeurs convoquées, que le référentiel fait appel aux valeurs fondamentales admises par tous, des valeurs publiques, évitant les valeurs privées qui conditionneraient une trop grande subjectivité dans la construction du référentiel de l'action.

Le référentiel est donc un outil très important, révélant une partie des imaginaires des acteurs fabriquant la ville et s'interrogeant sur les mobilités. Les référentiels sectoriels sont à prendre ici dans leur ensemble pour comprendre comment ils accompagnent les imaginaires, et surtout comment ils permettent de les diffuser plus largement. On comprend que les deux concepts de référentiel et d'imaginaire sont proches, se répondent et s'accompagnent mais ne sont pas synonymes. Si on suit P. Muller, le référentiel est stabilisé, solidifié, consolidé et comporte une dimension cognitive très flexible qui passe notamment par le discours[380]. Le référentiel d'une politique ou d'une action est un ensemble de prescriptions qui donnent du sens et désigne des objectifs, « c'est à la fois un processus cognitif qui décode le réel mais aussi un processus prescriptif qui recode le réel[381] ».

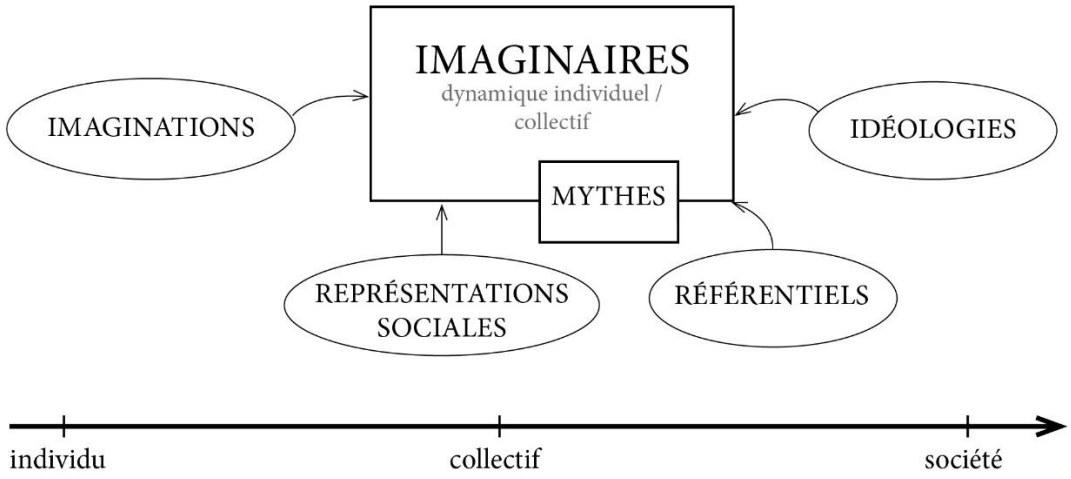


Figure 3 - Notions connexes, constitutives de l'imaginaire. Source : auteure

On l'a compris, nous proposons de placer l'imaginaire au-dessus des notions que nous venons d'expliciter, car il nous semble qu'il les englobe. Les représentations sociales sont un premier niveau

[378] RADAELLI, Claudio M., « Récits (*policy narrative*) », *in* BOUSSAGUET, Laurie, JACQUOT, Sophie, RAVINET, Pauline, *Dictionnaire des politiques publiques*, Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), 2014, p.548
[379] MULLER, *op. cit.,* 2014, p.556
[380] PELGRIMS, Claire, « Aménager la vitesse et la lenteur dans la seconde moitié du XXème siècle : grammaire d'aménagement et de vivre-ensemble », séminaire conjoint franco-belge PAVE-SASHA, 6-7 mars 2018
[381] PELGRIMS, *op. cit.*

de signification mobilisable dans les imaginaires mais possèdent une forte inertie relative à l'évolution de la société, donc un noyau central stable. Le mythe, récit mobilisateur, est une forme d'imaginaire, de même que les représentations sociales, il dépend de croyances collectives solidement ancrées dans un long espace-temps. Les idéologies sont des ensembles normatifs qui constituent une partie des mythes ; ce sont des interprétations par le dogme qui imposent une forme d'adhésion pour ne pas être à la marge. Les imaginaires collectifs se nourrissent des idéologies pour se positionner. Enfin, les référentiels d'actions sont des ensembles de représentations liés à l'action publique, qui peuvent être mobilisés dans les imaginaires, notamment dans les imaginaires des acteurs « faiseurs de ville », qu'il s'agisse des agents territoriaux, des concepteurs ou des élus.

Pour nous l'imaginaire n'est pas défini négativement comme le pense notamment Jacques Le Goff dans *l'Imaginaire médiéval*, sous prétexte qu'il dépasserait les limites de l'expérience, et il ne fait pas non plus disparaître le sujet comme le constate Jean-Jacques Wunenburger dans la période post-moderne[382]. Les imaginaires sont constitués par les imaginations des individus, elles-mêmes influencés par les mythes et les idéologies et construits en se positionnant par rapport aux représentations sociales et aux référentiels. Si nous avons choisi les imaginaires, c'est aussi pour cela : leur niveau de granularité est l'individu ; c'est bien l'association ou l'addition de plusieurs imaginations qui forment un imaginaire, contrairement au mythe ou aux idéologies qui sont pensés par la société et dont le groupe semble la seule unité discrète. Questionner les imaginaires, leur formation, leur évolution, c'est s'intéresser aux deux niveaux de la boucle de rétroaction, l'individu et le groupe.

3.2 La mobilité dans les projets urbains : un imaginaire en mutation

Après avoir posé les bases du concept de l'imaginaire, nous voulons montrer ici comment le projet urbain devient le cadre de développement des imaginaires des individus ; il s'agira aussi d'interroger la pertinence de l'analyse de la mobilité au travers des imaginaires dans ce cadre de production de la ville.

La notion de projet relève d'une approche narrative, par ses processus de conception et de communication. Les acteurs concevant et communiquant le projet sont les clés de cette construction narrative. Via une approche discursive, notamment de la part des concepteurs, le projet devient une histoire à raconter, structurée par un récit, une mise en intrigue prospective.

[382] WUNENBURGER, *op. cit.,* p.15

En ce qui concerne la mobilité, nous avons démontré qu'au travers d'une approche socio-spatiale globale, elle était aussi bien appréhendée par ses objets techniques (eux-mêmes mis en perspective par les projets dans lesquels ils s'organisent) que par les problématiques urbaines, sociales, économiques et environnementales qu'elle convoque. La mobilité n'est plus le seul monopole des ingénieurs : les urbanistes, écologues, paysagistes, politiques, architectes, communicants, s'en sont saisis.

3.2.1 Projet urbain : cadre de développement des imaginaires

L'évolution de la planification du projet urbain depuis les années 1980, couplée aux tournants communicationnels et narratifs, ont transformé de nombreux processus de la fabrication de la ville. L'attention s'est progressivement focalisée sur la sensibilisation du public à la transformation urbaine plutôt que sur la prévision et la conception, sur la matérialité du projet et ses rouages techniques et règlementaires. Cela ne signifie pas que ces actions ne sont pas réalisées mais qu'elles sont mises de côté, presque cachées, du point de vue des destinataires. C'est ce que Laurent Matthey appelle le « syndrome de déréalisation », dont il isole trois processus. En premier lieu, une nouvelle gestion des services urbains, le *new public management*, pour une plus grande « efficacité des administrations publiques […] [ainsi qu'] une culture de l'évaluation et des procédures qualité[383] ». Ensuite, une façon de gouverner les projets, à travers notamment le tournant participatif, qui entraîne autant la participation des habitants que de nouveaux acteurs dans la fabrication de la ville ; la sphère privée est de plus en plus interpellée, amenant avec elle des co-financeurs et des partenaires dans la conception. La *new urban governance*[384] insiste sur l'animation de la participation, sur l'organisation d'événements autour du projet ; elle propose de vivre un projet *heureux* et diffuse le récit de communication ou *storytelling*, qui est le troisième processus du syndrome de déréalisation. Le récit de communication est politique, soutenu par une maîtrise d'ouvrage renforcée, plus collective, qui contrôle la narration du projet ; ce récit est aussi conceptuel grâce aux architectes, urbanistes, paysagistes, qui ont développé un « goût à la narration[385] » dans leur pratique, influencée en retour par une réorganisation autour de la *new urban governance* et du *new public management*. François Ascher relevait déjà, en 1995, la faculté des urbanistes à devenir des médiateurs des projets et à utiliser « leurs compétences techniques pour favoriser la communication à l'intérieur des villes, dans le but de

[383] MATTHEY, Laurent, *Building up stories. Sur l'action urbanistique à l'heure de la société du spectacle intégré*, Genève, A.Type, 2014, p.116
[384] Pour aller plus loin, lire PINSON, Gilles, *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Paris, Presses de Science Po, 2009
[385] MATTHEY, *op. cit.,* 2014, p.144

favoriser les échanges, la fabrication et l'adhésion à des compromis aux différentes échelles de la métapole[386]. »

Dans un tel contexte de design du projet urbain, la propension à narrer le projet relève de la pratique de toutes les conceptrices et tous les concepteurs. Louis Vitalis et François Guéna proposent trois figures complémentaires de l'architecte-narrateur qui nous permettent de tisser une analogie avec les autres concepteurs du monde urbain ; pour ces auteurs, la « narration est une des formes de l'activité cognitive de conception[387] ». La première figure du concepteur-narrateur est le *storyteller* qui déploie le récit du projet, un récit qui a « la faculté de projeter le destinataire dans une situation qui sera la sienne, alors même que l'architecture n'est pas encore construite[388] ». Le *designer* se sert du récit pour imaginer un futur qui n'existe pas encore et disparaîtra au fur et à mesure de l'avancement projet ; pour lui le récit incarne, avec ses discours et ses images, les potentialités du projet dessiné. Enfin le *worldbuilder* fait préexister des événements qui n'ont pas encore eu lieu et qui peuvent se réaliser ou non dans la vie du projet et de sa réalisation, infléchie par les usages et pratiques des individus ; « l'architecte est un faiseur de mondes possibles[389] ». Selon Henri-Pierre Jeudy, les architectes produisent

> un récit qui joue sur des registres aussi différents que celui de la légitimation politique et sociale, celui de la métaphore originaire comme mise en scène de leur réflexion, de leur imagination, et bien entendu celui des normes techniques. Et bien d'autres encore… En sommes, ils construisent une constellation narrative qui devient le réflecteur de leur imaginaire[390].

Ici, c'est bien l'imaginaire à titre individuel qui est transcendé dans les récits des concepteurs, au-delà des contraintes politiques, normes sociales et cahiers des charges techniques ; tous ces éléments font partie intégrante du projet urbain.

Les trois processus de la fabrication de la ville sont à l'origine de ce que Laurent Matthey nomme l'« urbanisme spectaculaire[391] », ou encore ce qu'Émeline Bailly appelle un « monde de spectacle, tantôt fiction, tantôt simulation, liant passé, présent et futur idéalisé[392] ». Le passage du récit

---

[386] ASCHER, François, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 1995 (2010), p.225
[387] VITALIS, Louis, GUÉNA, François, « Narrer pour concevoir, concevoir pour narrer — enjeux épistémologiques croisés », *Revue française des sciences de l'information et de la communication* [En ligne], 10 | 2017, mis en ligne le 08 février 2017, consulté le 20 octobre 2018, p.3
[388] VITALIS, GUÉNA, *op. cit.,* p.2
[389] VITALIS, GUÉNA, *op. cit.,* p.5 ; les auteurs prennent la définition de « mondes possibles » décrites par Marie-Laure Ryan *Possible worlds, artificial intelligence and narrative theory*, Bloomington, Indiana university press, 1991
[390] JEUDY, Henri-Pierre, *L'imaginaire des architectes (Paris 2030)*, Paris, Sens&Tonka, 2012, p.18
[391] MATTHEY, *op. cit.,* 2014, p.143
[392] BAILLY, Émeline, « Poétique du paysage urbain », *Métropolitiques,* 13 février 2013, p.2

d'urbanisme défini par Bernardo Secchi au récit de communication a remplacé « le grand récit par de petites histoires[393] » :

> Il y a près de trente ans, parallèlement à l'émergence, dans les sciences sociales, d'un tournant discursif, Bernardo Secchi évoquait, au moyen de ce qu'il appelait alors le « récit d'urbanisme », le souci des urbanistes pour la production de mythes, faisant d'une activité souvent considérée comme principalement technique, un travail centré sur la fabrique d'images et d'imaginaires[394].

L'urbanisme spectaculaire et la diffusion d'un récit de communication axé sur le divertissement, l'événement et l'éphémère des actions ont bel et bien renversé les idées des mouvements progressistes[395] circulant sur la fabrication de la ville. Malgré l'abandon du paradigme de la ville radieuse et utopique, de grands récits urbains émergent aujourd'hui autour de « méta-projets » métropolitains ou des opérations telles que les opérations d'intérêt national. Les récits de la métropole durable surplombent le *storytelling,* qui par son action narrative contrôlée, prépare l'opinion aux transformations, et anticipe la réception des projets urbains. Cette forme d'urbanisme se transforme en une « pratique culturelle[396] » grâce à ses expositions, ses activités de divertissement ; elle véhicule un imaginaire. Le succès du projet réside donc « dans l'amorce d'un processus apte à relancer une nouvelle phase de confiance dans le potentiel du projet en tant que mode de production de l'espace porteur de valeurs collectives réalimentant l'imaginaire sociétal[397]. »

Dans ce contexte, une catégorie professionnelle a émergé parmi les métiers de l'urbanisme, le chargé de communication : « son travail [est] celui d'huiler les rouages, de ciseler les messages, de faire passer les idées pour que le projet suscit[e] l'engouement[398] ». Il a une meilleure maîtrise des codes du *storytelling* et du marketing urbain ; il passe de la présentation du projet devant des élus au rôle de guide touristique lors des visites de chantier ; il est « multi-casquettes » pour diffuser la bonne image et la belle histoire du projet qu'il contrôle peut-être mieux que le concepteur, car il a plus de recul sur le projet et ses opérations.

L'anticipation de la réception des projets urbains a pris de l'ampleur par le biais de la prolifération de dispositifs, des « paratextes qui venaient encadrer la lecture des documents d'urbanisme, induire la compréhension idoine du projet[399] », et par là même entretenir une « politique de l'illusion » au sens de Laurent Matthey, vis-à-vis des destinataires finaux. Des anecdotes et histoires sont déployées par

---

[393] MATTHEY, *op. cit.,* 2014, p.119
[394] MATTHEY, Laurent, MAGER, Christophe, GAILLARD, David, GALLEZOT, Hélène, (dir.), *Faire des histoires ? Du récit d'urbanisme à l'urbanisme fictionnel : faire la ville à l'heure de la société du spectacle*, Genève, Fondation Braillard architectes, 2013
[395] Le récit d'urbanisme de Bernardo Secchi se déploie particulièrement dans le mouvement progressiste
[396] MATTHEY, *op. cit.,* 2014, p.144
[397] OCCHIUTO, Rita, « Imaginaire et différ(a)nce : générateurs de paysages », *Projets de paysage*, 02/09/2016, p.17
[398] MATTHEY, *op. cit.,* 2014, p.139
[399] MATTHEY, *op. cit.,* 2014, p.142

les divers acteurs du projet : la maîtrise d'ouvrage avec son discours politique et stratégique ; les équipes de maîtrise d'œuvre et leur approche discursive des ambiances, formes et usages possibles ; les promoteurs qui survendent leurs opérations à base de superlatifs et d'images idylliques. Les destinataires développent ainsi une capacité imaginaire du projet qui n'est jamais globale, précisément parce que le récit morcelé rend presque impossible la reconstruction du puzzle. Les professionnels de la communication donnent l'impression d'une intégration des usagers, d'un *faire avec*, alors que le *storytelling disperse* plus qu'il n'*agrège* le récit du projet. L'objectif est de valoriser des imaginaires *éclatés* pour limiter la contestation. Des imaginaires *forts* articulés autour de grandes thématiques – ne représentant pas toujours les réalités matérielles du projet – ont comme but ultime le consensus, pour entretenir un électorat et une image de réussite ainsi qu'une production urbaine positive. De plus, comme François Ascher le précise, il y a un pas voire un fossé entre d'une part la communication destinée aux entreprises et cadres arrivant sur le site d'un projet, la « communication extérieure » ; et d'autre part celle qui se destine aux habitants et usagers « déjà-là », la communication dite intérieure. Le fossé soulève les questions suivantes :

> […] que peuvent penser les habitants des quartiers en crise face aux images paradisiaques que les villes présentent aux investisseurs ? Que peuvent penser les investisseurs de l'information faite autour des politiques à destination des quartiers en difficulté, qui soulignent la gravité de la crise dans une agglomération[400] ?

Dans ces deux cas, des images virtuelles se font plus prégnantes. Des agences d'architecture comme MVRDV montent même des outils virtuels[401] pour montrer leur travail d'anticipation de la ville de demain. Cette « aide à l'imaginaire », comme ils le définissent, est basée sur une série de paramètres. Si ce logiciel se veut ouvert pour que l'utilisateur puisse imaginer toutes les formes de ville possibles, Henri-Pierre Jeudy en pose des limites :

> Non seulement, l'imaginaire est façonné et doit se plier à la configuration qui lui est proposée mais de plus, la prépondérance absolue de la visualisation réduit les possibilités de cénesthésie qui caractérisent les diverses manières d'appréhender la ville[402].

L'inquiétude transparaît sur les effets de la virtualisation elle-même qui, d'abord perçue seulement comme un outil, devient peu à peu une fin en soi et s'impose dans la façon de communiquer, d'illustrer voire de parler d'un projet urbain :

> La virtualisation est autosuffisante, elle se dispense de toute référence extérieure à elle-même. Et le virtuel change la complexité de l'imaginaire humain, non seulement parce qu'il impose des

[400] ASCHER, François, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 1995 (2010), p.226
[401] Le *City Calculator Matrix*
[402] JEUDY, *op. cit.,* p.69

> modèles exhaustifs, collectifs, identiques pour l'imagination mais surtout parce qu'il est en soi la structure dominante de l'imaginaire[403].

L'image virtuelle perturbe les processus cognitifs. Les destinataires, profanes, lorsqu'ils découvrent les images détaillées des ambiances urbaines, ont l'impression qu'elles sont parachevées alors que le projet peut être dans ses premières phases. Les malentendus sont très fréquents, tant sur le fond du projet (au niveau du programme) que sur la forme (point de vue, couleurs, styles graphiques). Les premières images sont censées représenter des ambiances et des concepts généraux. Le décalage avec le dessin manuel qui permettait aux destinataires de se faire une idée évolutive, au fur et à mesure de l'avancement du projet, est mis à mal par le dessin par ordinateur qui impose une vue trop rapidement dans le processus général de conception et de décision du projet. De plus, les équipes de concepteurs misent sur des représentations qui seraient au plus proche des habitants et usagers, avec des situations de vie « quotidienne » qui pourtant ne sont que, pour la plupart, des simulacres de vécu : il y fait toujours beau, les personnes sont en forme, mobiles, bien habillées.

On l'aura compris, le projet urbain est un espace matériel et un espace porteur d'imaginaires : les acteurs du projet engagent leurs imaginaires dans sa fabrication et le projet produit de nouveaux imaginaires pour ses destinataires. Dans ces conditions, la mobilité est-elle une partie intégrante de l'imaginaire de l'urbain et comment influence-t-elle la fabrication du projet ?

3.2.2 Mobilité : un imaginaire de l'urbain

En quelques générations, les questions de distances, de proximité, de vitesse et de lenteur, d'accessibilité se sont complètement transformées : quand il était ardu de dépasser les limites du département il y a 60 ans pour travailler, vivre voire voyager, il est aujourd'hui plus simple d'aller de métropoles en métropoles, mais il peut toujours paraître compliqué d'aller dans un village reculé. Au-delà des infrastructures de transport qui ont structuré les territoires au XXème et au début du XXIème siècles, la rupture se concentre sur les changements de potentialité pour les individus : l'accessibilité des territoires de l'ailleurs est devenue une évidence. Pour traverser la France voire l'Europe, on ne se demande plus si cela est possible mais comment on peut le faire, combien cela pourrait coûter et combien de temps cela prendra. Comme le dit Yves Chalas,

> […] la mobilité est devenue dans nos sociétés la modalité première de la vie collective et du rapport au monde. […] progressivement et sans vraiment que l'on s'en aperçoive, la mobilité est devenue

[403] JEUDY, *op. cit.,* p.70

> à son tour fondatrice des réseaux d'appartenance, des modes d'appropriation des territoires et des façons de se les représenter, […][404].

L'analyse des réseaux techniques, des usages, des comportements, est utile pour souligner leurs évolutions ; mais il est également pertinent d'étudier l'évolution, les ruptures et les consensus des imaginaires de la mobilité qui imposent et cadrent de nouveaux repères, valeurs et normes du devenir des espaces urbains et territoires.

Notre terrain s'appuie sur les projets urbains. Dans ce cadre particulier, les imaginaires se déploient grâce aux formes et processus de fabrication de la ville, de la gouvernance urbaine aux récits de communication. Le cadre des espaces métropolitains permet d'étudier la mobilité au travers des conflits qu'elle attise – la concentration de ressources, de population, de réseaux, d'emplois, de logements – qui cristallisent de nombreux questionnements, quand bien même ces derniers ne rendent pas toujours compte de la complexité de la mobilité dans les autres territoires. Le prisme des grands projets urbains dans le contexte métropolitain nous semble porteur de cette réflexion.

Les projets urbains font communiquer les représentations de la mobilité actuelle et les désirs et ambitions prospectives des acteurs qui anticipent la ville de demain. Cette dimension anticipatrice permet d'établir un lien plus pertinent qu'il n'y paraît avec les œuvres de science-fiction, puisque leurs images souvent puissantes opèrent un dialogue constant avec les imaginaires contemporains. En 2000, Frédéric Kaplan analyse les films de science-fiction du XXème siècle pour comprendre ce qu'ils peuvent nous dire sur la mobilité de demain – 2000 étant l'année du passage au XXIème siècle, fréquemment utilisé dans les œuvres de science-fiction du siècle passé comme incarnant le futur par essence. Les villes dans les films de science-fiction ne sont pas vraiment des villes, car comme l'explique F. Kaplan « elles sont la *représentation sous forme de ville* d'une certaine idée de la société[405] » dont il distingue trois types. D'abord la « ville structurée », la plus archétypale, divisée en zones fonctionnelles, en quartiers socio-économiques bien identifiés, souvent organisées verticalement, comme dans *Métropolis* (Fritz Lang, 1927), *Blade Runner* (Ridley Scott, 1982) ou *Le 5ème élément* (Luc Besson, 1997). Puis la « ville sans centre » qui met en scène la mobilité virtuelle remplaçant la mobilité physique et la circulation des individus, le virtuel prenant la place de toutes les représentations du pouvoir traditionnel physique, des édifices aux personnes en chair et en os ; une telle représentation déstructurée provoque peurs et craintes. Enfin, la « ville simulacre » est une ville manipulée dans *Dark City (*Alex Proyas, 1998) ou entièrement virtuelle dans *Matrix* (Lana Wachowski et Lilly Wachowski, 1999), où la ville en tant que construction socio-spatiale disparaît complètement. Dans ces deux derniers films, les inquiétudes du début des années 2000 transparaissent encore plus que dans la ville

[404] CHALAS, Yves, *L'invention de la ville*, Paris, Economica, 2000, p.107
[405] KAPLAN, Frédéric, « Mobilités imaginaires : les trois villes du cinéma de science-fiction », 2000, p.1

« sans-centre » : le numérique et le virtuel supplantent le mouvement physique avec des flux et des vitesses sans précédent. D'autres films ou séries télévisées des années 2000 et 2010 ont poussé le thème dans ses retranchements : le film animé *Wall-E* (Andrew Stanton, 2008) imagine que les humains, au-delà de ne plus se déplacer grâce à leur propre corps, n'utilisent plus que le numérique pour communiquer alors même qu'ils se trouvent dans le même espace physique.

On peut proposer, à la suite de Kaplan, une quatrième structure de ville dans la science-fiction des années 2010, aussi bien dans les films que dans les séries télévisées, une ville post-apocalyptique : la ville coupée du monde, entendre par là, une ville coupée de l'accès aux réseaux numériques, laissant les humains à leur propre sort, renouant avec la « nature » (*Revolution*, NBC, 2012-2014 ; *The Walking Dead*, AMC, 2010-présent). Il est intéressant de noter le parallèle avec les villes contemporaines : cet imaginaire de la ville bastion qui se protège du monde extérieur, redevenu primitif et sauvage, rencontre un imaginaire produit par les villes contemporaines, dans les projets urbains où nature, ralentissement et lenteur sont les nouveaux mantras des cœurs de ville, émanant des demandes et proclamations citoyennes. Dans la réalité, les projets urbains promettent en quelque sorte « le beurre et l'argent du beurre » : un monde hyperconnecté en harmonie avec une « nature » qui n'a rien de sauvage et d'incontrôlable, là où la science-fiction se focalise plutôt sur les dystopies. Comme le souligne Frédéric Kaplan,

> Les auteurs de science-fiction ne font pas de prospective, ils nous parlent avant tout du présent. En extrapolant certains traits, ils illustrent les promesses mais aussi les angoisses associées à ces différentes images de la ville, à ces différentes formes de mobilité[406].

Les visions de la ville évoluent au fur et à mesure de la façon dont la mobilité est perçue, vécue et ressentie. Max Rousseau explique comment elle est passée d'un espace où l'immobilité était valorisée dans la ville industrielle, à une « revanche du nomade[407] » dans la ville néolibérale. Le néolibéralisme a poussé la main d'œuvre à une extrême mobilité, conséquence de la flexibilité du capital ;

> Il est frappant de constater à quel point il est devenu récemment de plus en plus difficile de rester immobile dans l'espace public des grandes villes. Tenter l'expérience de rester immobile dans l'espace urbain de nos jours signifie se glisser dans la peau d'un suspect aux yeux des passants qui détournent leur chemin ou des policiers qui interviennent pour remettre le corps immobile en mouvement[408].

---

[406] KAPLAN, *op. cit.,* p.4
[407] CHALAS, *op. cit.,* p.107
[408] ROUSSEAU, Max, « La ville comme machine à mobilité. Capitalisme, urbanisme et gouvernement des corps », *Métropoles* [en ligne], 3/2008, mis en ligne le 12 septembre 2008, consulté le 10 octobre 2012, p.182

Cette image de la ville est remise en cause par d'autres façons d'envisager le dipôle mobilité - immobilité, ou plutôt l'être mobile et l'être immobile ; Henri-Pierre Jeudy considère par exemple que la perspective de la fluidité des espaces urbains pousse à plus d'immobilité :

> Le cliché futuriste de la circulation routière le montre bien : soit les gens sont assis dans leur voiture immobile tandis que la route tourne comme un ruban, soit les voitures sont les unes derrière les autres, à une distance fixe, et les chauffeurs se laissent conduire sans avoir besoin d'intervenir, grâce au logiciel d'un ordinateur qui gère l'ensemble des manœuvres. Étrange paradoxe : la fluidité est assurée par l'immobilité totale des véhicules. Elle n'est plus qu'une représentation de l'esprit[409].

Les désirs et le perfectionnement de la fluidité offrent ainsi un challenge aux techniciens et ingénieurs et « stimule l'imagination des urbanistes[410] » qui doivent imaginer des modes de transports et des espaces de mobilité idéalement imbriqués.

Mise en mouvement des imaginaires au travers des projets urbains

Dans une société où la planification joue tous les jours avec plus de flexibilité et d'imprévisibilité, prescrire des hypothèses, des perspectives voire des prospectives[411] est devenu monnaie courante dans l'univers de la production urbaine. Les acteurs ne se basent plus uniquement sur des faits mais aussi sur leur subjectivité, leurs représentations de la société et de son évolution. Pour anticiper ces prévisions, ils utilisent les métaphores et symboles, composants essentiels des imaginaires[412]. Pour Allain Sallez, « les projets urbains sont habités par l'imaginaire, [notamment dans les dessins qui seraient] des supports des désirs et de l'idéal des concepteurs[413] » ; nous retrouvons cet imaginaire chez la maîtrise d'ouvrage qui, via les dispositifs de fabrication et de médiatisation, impose aussi des idéaux et des bonnes pratiques. L'imaginaire est donc une grille de lecture des projets intéressante pour déceler d'une part les intentions, signes et significations données au futur projet et d'autre part pour en comprendre les influences sur l'évolution des imaginaires des individus, sur les expériences de mobilités des publics de la ville.

> Ainsi le rôle du projet ne se limite pas à modifier le réel dans un temps court, mais il se distingue dans sa capacité à nourrir et à mettre en mouvement l'imaginaire. Par le déplacement de la perception qu'il [le projet] provoque, son pouvoir d'action majeur, surtout à la grande échelle, ne

[409] JEUDY, Henri-Pierre, *L'imaginaire des architectes (Paris 2030)*, Paris, Sens&Tonka, 2012, p.140-141
[410] JEUDY, *op. cit.,* p.157
[411] SALLEZ, Alain, « L'imaginaire des projets urbains », *in* DERYCKE, Pierre-Henri, HURIOT, Jean-Marie, PUMAIN, Denise, *Penser la Ville, Théories et modèles*, Paris, Anthropos, 1996, p.174
[412] BARTHES, Roland, *Mythologies*, Paris, Seuil, 1957
[413] SALLEZ, *op. cit.,* 1996, p.197

sera plus lié à l'exceptionnalité de ce qu'il met en œuvre, mais à la différ(a)nce - c'est-à-dire la mutation liée « au savoir différer » dans l'espace et dans le temps - qu'il est capable d'activer[414].

[414] OCCHIUTO, Rita, « Imaginaire et différ(a)nce : générateurs de paysages », *Projets de paysage,* [en ligne] 02/09/2016, p.17

Compendium partie I

La fabrication de la ville est une projection d'un futur presque-là. La mise en récit des projets participe d'une part à rassembler autour de systèmes de représentations collectives, de références socio-culturelles, professionnelles, et d'autre part à constituer un fond « d'images » qui composent les nouveaux imaginaires structurants du projet. Penser la fabrication de la ville par les imaginaires des individus, qu'ils soient acteurs ou experts, habitants, citoyens, riverains, usagers, est pertinent en ce qu'ils renseignent sur l'évolution de la notion de mobilité dans un cadre de réflexion et d'action rénové par une approche socio-spatiale globale. L'imaginaire de la mobilité n'est ni simplement figure de l'esprit ou pure fiction, il facilite la compréhension des liens entre conception et actions, celle des mécanismes de production du projet, et dévoile les contextes de leur mise en récit ; poétiquement, le prisme des imaginaires permet de « symboliser le monde, l'espace, le temps pour les comprendre ; d'où, dans tous les groupes sociaux, l'existence de mythes, de récits, d'inscriptions symboliques de divers ordres, de repères qui organisent les rapports entre les uns et les autres[415]. » L'imaginaire structure idées, conceptions et actions dans la mise en œuvre des projets.

La revue croisée de la littérature sur le sujet confirme notre hypothèse, à savoir la capacité du projet urbain à se mettre en récit et à élaborer de nouveaux imaginaires combinant imaginaires individuels et collectifs. D'une part l'imaginaire individuel de la mobilité provient d'une expérience personnelle et collective de différentes pratiques quotidiennes ; il fait référence à une trajectoire des personnes et renvoie aux désirs et aspirations de changement, d'évolution, ou de continuité ; il s'inspire de référentiels d'action des acteurs de cette fabrication, il puise sa force dans les représentations sociales en place, dans les références socio-culturelles intégrées. D'autre part, cet imaginaire individuel nourrit la production de nouveaux imaginaires sociaux ou collectifs qui font la force des grands projets urbains. Le renouvellement narratif des projets du début du XXIème siècle réinvente les espaces et modes de vie, et la ville de demain.

Pour étudier cette mise en récit innovante et le déploiement des imaginaires de la mobilité, nous avons choisi d'étudier le cas d'une Opération d'Intérêt National, dans la métropole bordelaise, conduite par un Établissement Public d'Aménagement. Ce dispositif extraordinaire n'est pas sans rappeler les « grands projets » étudiés par Olivier Chadoin *et al.*[416]. De tels projets sont devenus des modèles de fabrication urbaine, et apparaissent comme des supports significatifs des transformations urbaines.

---

[415] AUGÉ, Marc, « De l'imaginaire au "tout fictionnel" », *Recherches en communication*, n°7, 1997, p.111

[416] CHADOIN, Olivier, GODIER, Patrice, TAPIE, Guy, *Du politique à l'œuvre : Bilbao, Bordeaux, Bercy, San Sébastian. Système et acteurs des grands projets urbains et architecturaux*, Paris, L'Aube, 2000

PARTIE II. MISE EN RÉCIT MÉTROPOLITAINE ET CONSTRUCTION DES IMAGINAIRES DE LA MOBILITÉ À BORDEAUX

La deuxième partie de cette thèse expose notre enquête. Le travail de terrain visait à comprendre comment le récit unificateur[417] de la mobilité s'est constitué, a été diffusé, a été reçu par les différents acteurs, et a suscité – ou pas – une adhésion à la « belle » histoire du projet[418]. En un sens, notre question est la suivante : comment la fabrication métropolitaine a-t-elle renouvelé les imaginaires de la mobilité ? En nous appuyant sur des méthodes qualitatives, nous avons analysé des matériaux éclairant la mise en récit et les imaginaires de la mobilité en œuvre dans le projet urbain Bordeaux Euratlantique dans un contexte de métropolisation. Des analyses documentaires, archivistiques et des revues de presse montrent l'influence de la métropolisation et de l'ouverture de la LGV sur les territoires et l'agglomération bordelaise. La multiplicité des outils de communication du projet Bordeaux Euratlantique informe le récit du projet, et ces outils sont eux-mêmes nourris par les imaginaires individuels.

Dans un premier temps, nous cadrons les apports du Projet Urbain de Bordeaux des années 1990-2000, et démontrons comment ce projet est la base d'un modèle de fabrication de la ville articulé autour du couple urbanisation-transports. Initié par Alain Juppé[419], il est devenu un tel « modèle » de renouvellement urbain sur la base de trois éléments : le choix d'une infrastructure de mobilité majeure (le tramway) ; la valorisation du patrimoine urbain et architectural ; l'aménagement de l'espace public. La programmation visait à « faire agglomération » et à ne plus penser en « communes », à connecter les pratiques des personnes et l'organisation des espaces, à dynamiser des bassins économiques dans les limites de la CUB. Le Projet Urbain permet de favoriser des connexions à une échelle locale, et son succès est devenu le socle de projets aux ambitions plus globales : connexion rapide à Paris et au nord de l'Europe par le train, développement de clusters économiques, extension d'un quartier d'affaires au niveau de la gare Saint-Jean, déploiement d'équipements d'envergure métropolitaine. La Métropole de Bordeaux se dirige alors vers une organisation territoriale mettant en avant le couple mobilité-métropolisation.

Dans un second temps, notre enquête sur le projet Bordeaux Euratlantique analyse les dispositifs de mise en récit, ses outils de communication et ses modes de diffusion, en envisageant la mobilité comme un des fondements du récit projectuel. Il existe des stratégies de médiatisation tous azimuts visant à convaincre les publics d'adhérer à de nouvelles formes de mobilité, et ce sont ces stratégies que nous analysons dans le détail. Pour ce faire, nous en reviendrons à la distinction tripartite opérée par Gérard Genette au sein du « récit » au sens commun : l'histoire comme « signifié », comme

[417] ROSEMBERG, Muriel, *Le Marketing Urbain en Question. Production d'espace et de discours dans quatre projets de villes*, Paris, Anthropos, 2000
[418] MATTHEY, Laurent, « Urbanisme fictionnel : l'action urbaine à l'heure de la société du spectacle », *Métropolitiques,* 2011
[419] Maire de Bordeaux de 1995 à 2019

contenu (par exemple, l'arrivée de la LGV à Bordeaux) ; le récit au sens restreint comme « signifiant », comme texte (une image de projet, un tweet) et la narration comme « acte narratif producteur » opéré par une instance narratrice (ici, l'EPA décidant par exemple de générer une tension narrative en tweetant régulièrement sur l'arrivée de la LGV sous la forme d'un compte-à-rebours)[420]. Nous nous focalisons sur le récit et sa narration au travers de l'analyse des plateformes virtuelles communautaires choisies ou encore le déroulement des réunions de concertation, sans toutefois oublier le contenu, l'histoire, qui détermine certains aspects du récit (par exemple, les images des futurs quartiers mettant l'accent sur les mobilités douces).

[420] GENETTE, Gérard, *Discours du récit*, Paris, Seuil, 1972, 1983 (2007), p. 15.

Chapitre 4. Mobilité-urbanisme, couple phare du récit métropolitain bordelais[421]

À l'opposé de Yves Grafmeyer, qui propose deux versions de la ville – d'un côté la ville statique, matérielle, de l'autre la ville dynamique, « composée de citadins et de groupes en relations[422] » – nous pensons que la ville entière est en mouvement. La ville matérielle n'a rien de statique et de figé, lorsque l'on prend en compte le rythme des transformations urbaines initiées après la Seconde guerre mondiale ; un rythme qui n'a fait que s'accroître à la fin du XXème et au début du XXIème siècle. Ces transformations sont architecturales à court terme, et de l'ordre du paysage qui évolue, à long terme ; elles touchent aux pratiques et usages et se nourrissent d'expérimentations, plus nombreuses ces dernières années, grâce notamment aux NTIC et aux outils numériques, ainsi qu'à de nouvelles politiques publiques et démarches urbanistiques. D'un mode de fabrication de la ville linéaire, on passe aujourd'hui à un mode que l'on pourrait qualifier de « circulaire » : dans ses processus de conception (faire la ville sur la ville, privilégier la densité pour contrer l'étalement urbain), dans ses processus de construction, au niveau des mobilités pendulaires (résidentielles et professionnelles), dans l'attractivité et la mise en réseau interurbaine. Au-delà de la rigidité des deux réalités entendues par Y. Grafmeyer, on peut désormais définir la ville comme le produit d'une hybridité intrinsèque. Jean-Marc Stébé et Hervé Marchal tentent de définir le rôle du sociologue dans ce contexte ; un rôle qui est alors :

> […] d'appréhender les multiples formes d'interaction entre ces deux dimensions de la ville [espace institué et formalisé ; population agrégée, hétéroclite], de rendre visible la complexité du lien entre la ville plus ou moins cristallisée dans des institutions et des bâtiments et la ville « vivante », en mouvement, toujours susceptible de déborder les cadres urbains constitués[423].

La place du couple urbanisme-mobilité n'est pas nouvelle. Depuis les débuts du processus d'urbanisation, la mobilité est au cœur de la planification urbaine. L'histoire du développement urbain s'est tramée autour et par les voies de communication, hier, physiques (routes, chemins, voies navigables, aériennes et souterraines) et aujourd'hui numériques et virtuelles (téléphone, internet). Les infrastructures de transports des personnes ont aussi joué un rôle dans la planification d'une ville : l'installation du métro de Paris en est un bon exemple ; le chemin de fer qui a permis de découvrir et développer des territoires entiers de l'Ouest américain en est un autre. Les théoriciens de l'urbanisme

[421] Les lieux, les quartiers, projets urbains, équipements cités sur la métropole bordelaise sont présents en Annexe 4.0 : La métropole bordelaise et ses projets
[422] GRAFMEYER, Yves, *Sociologie urbaine*, Paris, Nathan, 1994 ; cité par STÉBÉ, Jean-Marc, MARCHAL, Hervé, *La sociologie urbaine*, Paris, PUF, 2007, p.13
[423] STÉBÉ, Jean-Marc, MARCHAL, Hervé, *La sociologie urbaine*, Paris, PUF, 2007, p.14

ont toujours associé ce dernier avec les questions de circulation, de transports et de mobilité : Cerdà à Barcelone autour des notions de séjour et de mouvement, ou encore Le Corbusier et le Mouvement Moderne avec une organisation urbaine basée entre autres sur la séparation des flux.

À Bordeaux, même si la plupart des citoyens affirment que c'est sous la première mandature d'Alain Juppé (1995) que le couple urbanisme-mobilité s'est véritablement mis en place, on ne peut néanmoins pas oublier les efforts de Jacques Chaban-Delmas et du gouvernement de l'époque pour produire des projets répondant aux injonctions d'alors, notamment autour du projet de rocade dans les années 1960, ou encore du métro dans les années 1980. Le premier aura mis 27 ans à être complété avec la construction et la mise en service du pont suspendu d'Aquitaine en 1967 et celle du pont François Mitterrand en 1993, deux ponts supplémentaires dans une ville qui n'en comptait alors que deux, le pont de Pierre, en plein centre-ville, et le pont Saint-Jean. Le deuxième projet n'a jamais vu le jour, principalement pour des raisons politiques (le rapport ville-centre / communes périphériques) et budgétaires. La prise en compte de la mobilité à Bordeaux a donc été de longue date un angle important du (re)déploiement du développement urbain, économique et social de la ville et participe aujourd'hui à la création d'un récit urbain porteur d'une nouvelle image de la ville et de la métropole.

4.1 Le « modèle bordelais »

Le développement urbain de Bordeaux et de son agglomération peut être divisé en plusieurs époques majeures, au nombre de trois à partir de l'après-guerre. Bordeaux a connu depuis 1947 une certaine stabilité politique municipale car seulement deux maires s'y sont succédé : Jacques Chaban-Delmas de 1947 à 1995 et Alain Juppé depuis 1995 jusqu'en 2019[424] – les deux étant sous des étiquettes politiques « diverses droites ». La communauté urbaines de Bordeaux (CUB) a quant à elle été créée en 1967, une des premières communautés urbaines en France. Contrairement à la mairie de Bordeaux, orientée à droite depuis 70 ans, la présidence de la CUB a été plus fluctuante : Jacques Chaban-Delmas de 1967 à 1977 puis de 1983 à 1995 ; le premier président de gauche, Michel Sainte-Marie de 1977 à 1983 ; puis en 1995, Alain Juppé arrive à la mairie de Bordeaux et à la présidence de la CUB, ce qui va lui permettre de mener des projets dits « d'envergure[425] », d'après la presse notamment. Il est remplacé en 2004 pour trois ans par Alain Rousset, une autre grande figure politique

[424] Avec néanmoins une pause de trois ans pour cause d'inéligibilité entre 2004 et 2007 ; notre étude ne prend pas en compte le récent départ d'Alain Juppé de la mairie de Bordeaux (7 mars 2019) à la suite de sa nomination au Conseil Constitutionnel.
[425] EDWARDS-VUILLET, Céline, « Le nouveau visage de Bordeaux », *Le Figaro*, 19 décembre 2003, p. 19

locale, devenu l'inamovible président du conseil régional d'Aquitaine. En 2008, Vincent Feltesse, autre élu socialiste et maire de Blanquefort, est nommé à la présidence jusqu'en 2014, date à laquelle Alain Juppé reprend le pouvoir de la CUB qui, depuis la loi MAPTAM, est devenue Bordeaux Métropole. Plusieurs moments de la vie politique et l'alternance partisane au niveau de la CUB ont ainsi marqué la vie urbaine et publique bordelaise.

4.1.1 De la modernisation « Chabaniste » à la révolution « Juppéiste » des transports

Un facteur clé influe sur notre catégorisation : la présence durable de Jacques Chaban-Delmas, qui œuvre sur le territoire de Bordeaux, puis de la communauté urbaine, durant une quarantaine d'années, une longue mandature divisée en deux périodes. De 1947 aux années 1980, l'heure est à la reconstruction, marquée par de grands projets urbains et architecturaux : on parle plus communément de la modernisation Chabaniste, avec un développement de la ville centre et la construction de grands équipements et d'infrastructures, une modernisation ciblée sur la croissance de la voiture. L'époque est celle des projets des métropoles d'équilibre, lancée par l'État en 1965, avec comme idée directrice que les capitales de région devaient pouvoir « lutter contre la concentration du développement en région parisienne[426] ». Il s'agit d'amorcer une sorte de déconcentration en faisant de ces villes les lieux de grands projets. J. Chaban-Delmas et son conseil municipal lancent donc, dès le début des années 1960, le projet de Mériadeck en lieu et place du quartier du même nom connu pour sa pauvreté. Le quartier a une position qui intéresse beaucoup les élus car il est situé derrière le palais Rohan, mairie de Bordeaux. Ce projet phare du mouvement moderniste est un ensemble sur dalle avec des barres d'immeubles, dissociant les flux de circulation : les voitures au niveau du sol et les piétons sur la dalle, en R+1. Le projet n'a toutefois pas atteint les objectifs du maire, car le quartier dit d'affaires prévu au départ a fini par devenir un quartier réunissant toutes les administrations politiques et institutionnelles de la ville, qui occupent les immeubles édifiés au fur et à mesure des années (conseils départementaux et régionaux, hôtel de police, hôtel métropolitain, préfecture) aux côtés de quelques sièges sociaux d'entreprise comme la Caisse d'Epargne[427], ainsi que de quelques hôtels et équipements (patinoire et bibliothèque). La période est aussi celle de l'affirmation de grands projets au nord de la ville, concomitants à la construction de la rocade. Jacques Chaban-Delmas profite de la réflexion puis de la construction de cette infrastructure nationale pour aménager une grande zone urbaine de 1000 ha au nord de la ville, à l'époque inondable, dont le marais est asséché en créant un lac de 160 ha. Comme

[426] ESCAFFRE, Fabrice, JAILLET, Marie-Christine, Une *trajectoire métropolitaine. L'exemple de Toulouse*, Paris, Le Moniteur, Coll. POPSU, 2016, p11

[427] Le siège de la Caisse d'Épargne a été un des premiers à s'installer dans le quartier d'affaires de Mériadeck. Il a aussi lancé le mouvement dans le quartier dit d'affaires de Bordeaux Euratlantique et a déménagé en 2017.

à Mériadeck, le grand projet d'aménagement de cette zone dessinée par Xavier Arsène Henry n'aboutira pas dans son ensemble et seul un quartier d'habitat social (Les Aubiers) verra le jour.

Le modèle urbain qui domine alors est d'abord axé sur l'automobile : l'objectif est, comme ailleurs, d'agrandir la ville et d'étendre les zones habitables, de créer de grands équipements publics et des commerces sur un territoire de marais et de forêts. On peut discerner les prémices d'une conscience métropolitaine dans cette expansion. La voiture permet d'aller plus loin et plus vite. Elle envahit tous les espaces de la ville, des docks et quais abandonnés réinvestis en immenses parkings [Fig. 4 et 5] jusqu'aux places bordelaises et rues étroites colonisées par la voiture. L'automobile est partout, mais il manque une réelle réflexion générale sur son influence à long terme.

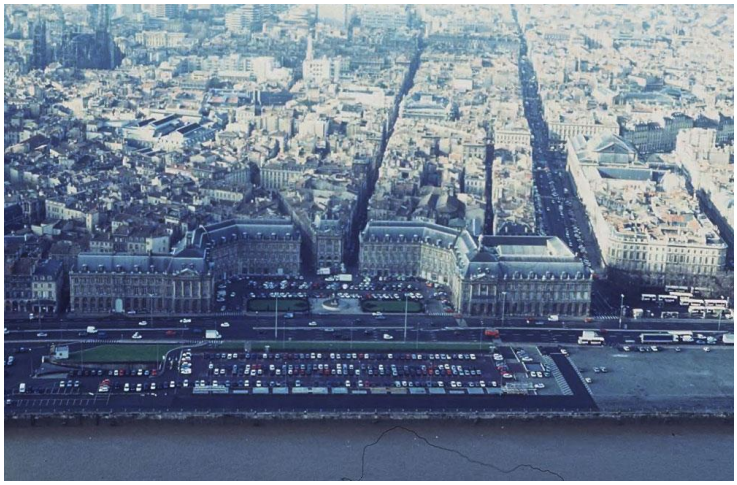


Figure 4 - Place de la Bourse en 1993. Source : Sud-Ouest, « Avant/après : comment Michel Corajoud a transformé Bordeaux », Photo : DR

Figure 5 - en 1994, le parking des Chartrons, face à la Cité mondiale du vin. Source : Sud-Ouest, « Avant/après : comment Michel Corajoud a transformé Bordeaux », Photo : Michel Lacroix

La deuxième grande période Chabaniste court des années 1980 à 1995. Après une première période riche de croissance urbaine, la ville est fortement endettée et connaît une crise de gouvernance à la

suite de polémiques liées à la pertinence et au coût de projets, dont celui du métro. Ce grand projet d'infrastructure occupe Bordeaux et la CUB pendant 15 ans, et prend comme référence le métro souterrain du VAL de Lille. L'idée est de désenclaver le campus de Pessac localisé loin de la ville-centre, où les étudiants s'entassent dans des « méga-bus » peu confortables, sur un réseau peu ou pas structuré dans une agglomération dominée par la voiture et ses aménagements. Après des années d'études et de débats, le projet est abandonné au profit du tramway.

Le tramway marque l'avènement d'une troisième période, celle du Projet Urbain d'Alain Juppé, élu à la mairie de Bordeaux en 1995. Après 15 ans sans grands projets réalisés, Alain Juppé promet alors aux Bordelais un ambitieux projet urbain qui réunira les deux rives de la ville, pour offrir une meilleure qualité de vie aux habitants et usagers, avec comme ligne directrice l'intention de « réveiller la Belle Endormie »[428].

Le nouveau Projet Urbain reconsidère l'offre de transport allant au-delà de la voiture et du réseau autoroutier, tout en révisant le projet de métro. Les nombreuses études et les plans du réseau du métro [Fig. 6] ont offert une base aux réflexions sur le projet de tramway, dont les lignes dépasseraient les limites communales pour s'étendre aux proches périphéries et desservir, comme le souhaitait J. Chaban-Delmas, le campus de Pessac ou encore la rive droite très excentrée et pourtant si proche, la gare Saint-Jean, et les quartiers nord urbanisés dans les années 1960-1970.

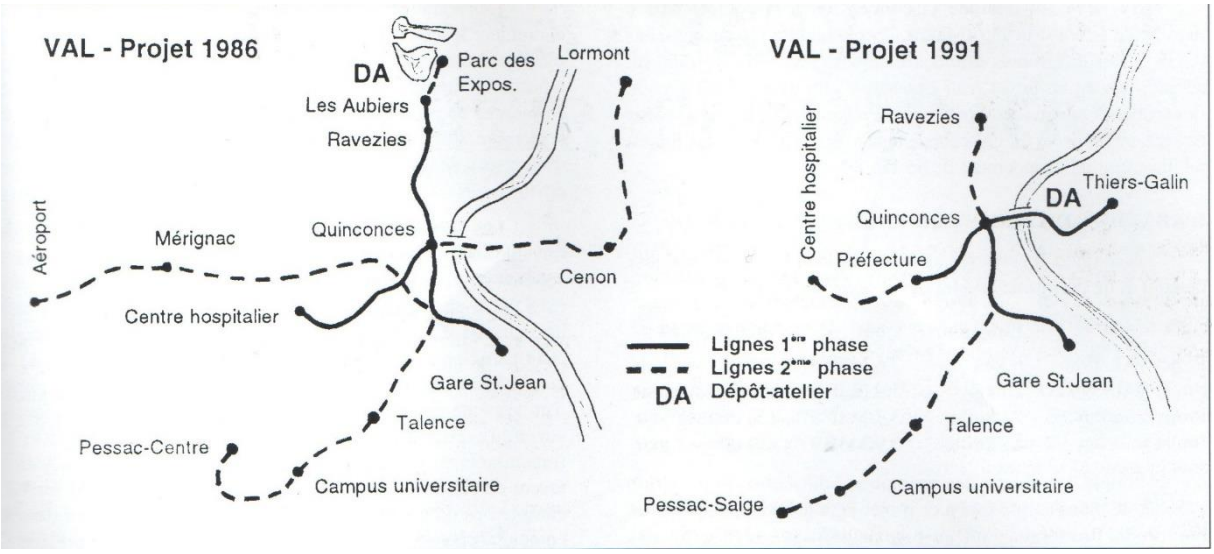


Figure 6 - Plans proposé en 1986 et 1991 du métro VAL à Bordeaux, extrait de l'ouvrage de L'HOST, Hervé, TRECOLLE, Guy et VERGER, Richard, Histoire des tramways, omnibus, trolleybus et autobus à Bordeaux*, Bordeaux, éditions du Cabri, 2000*

Le Projet Urbain surprend par son ambition de se concentrer dans un premier temps sur trois quartiers d'habitats du centre de l'agglomération, jusque-là délaissés par les politiques publiques : Bacalan au nord, Belcier au sud et Bastide sur la rive droite de la Garonne, à la sortie du pont de pierre. Il est aussi

[428] Nom donné à Bordeaux avant 1995

appelé le « projet des 3B », en référence à trois quartiers populaires et ouvriers, proches de grands équipements métropolitains (notamment la gare ou le port autonome), riches d'emprises foncières non bâties, donc à fort potentiel d'aménagement et de rénovation de la ville. Le projet a été monté par le cabinet du maire avec Michèle Laruë-Charlus, l'Agence d'urbanisme de Bordeaux (a'urba) et son directeur Francis Cuiller, le directeur général des services techniques de la CUB, Thierry Guichard, et Bordeaux Métropole Aménagement avec Pascal Gérasimo. C'est à eux que nous devons la structuration du projet des 3B selon trois axes : la mobilité, le renouvellement urbain et le patrimoine.

De 1995 à 2008, la ville de Bordeaux, et plus généralement la CUB, ont ainsi connu un vaste chantier urbain. Le chantier du tramway, déjà colossal, s'accompagne d'une stratégie dite d'accompagnement d'aménagement des espaces publics. Elle « consiste à dissimuler une dépense relativement modeste [100 millions d'euros] pour les espaces publics dans l'ombre d'une plus grosse (un milliard d'euros pour le tram) et à faire accepter ainsi un "package" complet d'un seul coup[429]. » Le projet de tramway valorise un grand réseau de transports collectifs (tram et bus) et une liste d'opérations d'embellissement *intramuros* (places, façades des quais, zones piétonnes, restauration des principaux monuments historiques) ainsi qu'un aménagement innovant avec une réhabilitation de la voirie et des espaces publics en complément de l'emprise du tramway, le plus souvent « de façade à façade ».

Alain Juppé obtient une victoire politique : il parvient à faire accepter aux maires du parti socialiste de la rive droite, des périphéries, et à la CUB, alors dirigée par Alain Rousset, de payer pour un tramway qui desservirait dans un premier temps Bordeaux et seulement sa proche périphérie, ce que n'était pas arrivé à faire J. Chaban-Delmas avec le métro, qui s'arrêtait aux barrières[430]. C'est le renouvellement urbain concomitant au tramway qui a convaincu les élus. L'enveloppe de 100 millions d'euros a été partagée entre communes périphériques et ville-centre pour « soigner l'arrivée du tramway et son insertion urbaine[431] », par exemple avec une centralité rénovée à Talence et sa place Forum, avec le pôle intermodal autour de la gare de Pessac, ou encore avec l'aménagement de la place de la médiathèque de Mérignac.

Les deux grands objectifs affichés du Projet Urbain de Bordeaux sont de relier les deux rives de la ville et de faire de la Garonne l'élément clé d'une centralité. Outre le déploiement du tramway et des aménagements concomitants, la ville commence par réhabiliter les quartiers populaires des 3B, en créant des projets de ZAC ou encore des projets d'îlots. La ZAC Cœur de Bastide, côté rive droite, est

---

[429] MARIEU, Jean, ROULAND, Peggy, « Tramways et modèles de ville », *in* GODIER, *et al*., *Bordeaux métropole, un futur sans rupture*, Marseille, Parenthèses, 2009, p.56

[430] Anciennes portes de la ville, débouchant sur les boulevards séparant une partie de Bordeaux et la première couronne des communes périphériques ou des faubourgs.

[431] DELPONT, André, GILLES, Jean-Bernard, *Bordeaux business et grande vitesse. Nouveaux paradigmes économiques*, Bordeaux, Mollat, 2017, p.45

l'un des premiers projets lancés et réalisés sur 29 ha dès 1999 (1000 logements, 10 ha d'espaces publics dont la construction du Jardin Botanique et du parc des berges) ; s'y ajoutent l'aménagement des quais rive gauche avec la Place de la Bourse (projet vitrine de la ville) [Fig. 7] et la reconnaissance du patrimoine bordelais avec l'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Figure 7 - Place de la Bourse en 2011. Source : Sud-Ouest, « Avant/après : comment Michel Corajoud a transformé Bordeaux », Photo : Claude Petit

La période marque le passage d'une culture urbaine bordelaise, orientée vers et pour l'automobile, vers des projets ayant comme levier d'action un grand réseau de transports en commun. La transformation, certes bénéfique pour Bordeaux et les communes limitrophes, pose la question du périmètre d'action en matière de mobilités, car si le tramway a marqué la ville, il ne participe pas encore à la formalisation d'une métropole. La césure entre les territoires de l'intra et de l'extra-rocade reste importante, et ce clivage interroge la finalité d'un urbanisme vertueux. Du côté de l'intra-rocade, les politiques locales prônent la densité, la mixité et l'intermodalité, faisant « la chasse » à la voiture ; de l'autre côté, dans l'extra-rocade, l'automobile garde une place et un usage majeurs car le réseau de transports en commun n'est pas assez performant pour offrir des alternatives efficaces.

4.1.2 La construction métropolitaine en question

En 2008, s'ouvre une quatrième période : Vincent Feltesse, Président de la CUB, fait voter le Projet Métropolitain. Au départ il signe un réel renouveau par rapport au Projet Urbain entrepris en 1995 par Alain Juppé. Il propulse Bordeaux à une autre échelle, pour en faire un réel challenger des métropoles régionales et européennes et la placer dans la course à la compétitivité urbaine. Deux moments forts caractérisent ce mandat : la réflexion, menée entre 2009 et 2011, sur un projet métropolitain pour imaginer l'horizon 2030 ; puis le *Grenelle des mobilités,* entre 2012 et 2013, imaginé par l'a-urba et organisé collectivement avec les acteurs locaux. Les deux démarches ont été innovantes dans le paysage politique bordelais et national, avec pour ambition la tenue de concertations

largement ouvertes aux acteurs de la vie publique, civile et institutionnelle, ainsi que la mise en place d'espaces de débats publics et de co-construction des principes, objectifs et actions sur le futur métropolitain. Autant la période A. Juppé a renouvelé l'espace urbain, autant celle-ci métamorphose le paysage politique et relance la question des mobilités dans l'urbanisme bordelais.

La démarche du projet métropolitain initiée dès 2009 dans un processus de concertation globale, nommé dans un premier temps « Bordeaux métropole 3.0 » puis la « Fabrique métropolitaine », a réuni 15 000 personnes, acteurs des institutions de l'agglomération et de la société civile bordelaise. Il a été voté au Conseil Communautaire le 25 novembre 2011 pour être mis en œuvre dans les années qui suivent. Le projet politique a été présenté dans un ouvrage, *5 sens pour un Bordeaux métropolitain*[432]. Cinq valeurs structurent les réflexions et déterminent des objectifs pour la métropole de demain ; douze leviers d'action, baptisés les « grands travaux métropolitains », en constituent la colonne vertébrale.

Le projet politique a renouvelé aussi bien la gouvernance de la Communauté urbaine, devenue plus collégiale, que l'agencement socio-spatial de l'agglomération, sans opposition apparente entre les territoires de l'intra et de l'extra rocade : il souligne leurs différences et compose avec. Le changement de politique est aussi prégnant dans l'*image* du projet, et donc de la métropole. Après une communication sage et sobre, Vincent Feltesse et Franck Tallon (direction de la communication de la CUB) ont imposé une charte graphique reconnaissable, toujours présente en 2019 dans l'identité visuelle de la nouvelle présidence même si l'on est revenu à un peu plus de sobriété. Cette charte graphique est présente sur toutes les publications de la CUB entre 2008 et 2014, aussi bien la documentation technique que la communication du projet métropolitain : charte graphique des Vcub[433], expositions et travaux autour des projets « 50 000 logements autour des transports collectifs » ou encore « 55 000 ha de nature pour la métropole », ainsi que tous les documents ou rapports produits par et pour la Communauté urbaine [illustré en Annexe 4.1.2 : La communication de la CUB de 2008 à 2014].

Le second moment marquant du mandat de Vincent Feltesse est celui du Grenelle des mobilités de Bordeaux. Comme le rappelle Thierry Oblet, le développement durable est l'injonction qui coule dans les veines de la fabrication métropolitaine des années 2000-2010 en pointant vers une mobilité et un aménagement durable. L'idée générale est de lutter contre l'étalement urbain, à tout le moins de rassembler la métropole autour de pôles de mobilité comme les gares existantes (gare de Pessac et gare de Cenon) ou les pôles d'intermodalités (la Buttinière à Lormont). Le tramway, équipement et

[432] LA CUB, *5 sens pour un Bordeaux métropolitain*, Bordeaux, octobre 2012
[433] Le service des vélos en libre-service de la CUB a été mis en place en 2013

infrastructure du XXème siècle, a réveillé la ville historique mais ne suffit pas à lui seul pour faire de Bordeaux une métropole et répondre aux exigences du développement durable. Le service est trop lent dans son fonctionnement et dans sa mise en place, surtout pour atteindre des territoires disséminés en « tâches d'huile[434] ». La démarche du Grenelle fait référence aux « accords » de Grenelle[435] conclus le 27 mai 1968 sur le travail ainsi qu'à la définition des lois sur l'environnement (2009 et 2010), dans le cadre d'une concertation tous azimuts. Le rapport a mobilisé 120 personnes issues des collectivités territoriales, de l'État, des entreprises, des syndicats, des associations impliquées d'une manière générale dans la vie sociale – associations environnementales et d'usagers des transports – ainsi que des experts de la mobilité. Durant un semestre en 2012, ces acteurs ont travaillé en réunions et séances plénières, pour aboutir au rapport « Pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée », dirigé par l'a-urba et rendu en avril 2013. Les principes et les actions qui en découlent interrogent le 4ème âge de la mobilité décrit par Jean-Marc Offner. Il ne s'agit plus de nier l'existence de la voiture et les différences entre les territoires, les usagers et les usages. Le rapport rend compte de ces différences et propose des mobilités adaptées à chaque territoire, usage et usager en respectant une ambition de durabilité tout en optimisant les services et les offres existants. Quand, avant 2009, un milliard d'euro par an était consacré aux transports collectifs, il ne reste plus que deux milliards pour cinq ans : il faut donc revoir à la baisse les ambitions de transformations des pratiques et se concentrer sur le déjà-là. De la même façon que dans le projet métropolitain, les réflexions se portent sur les rythmes, les distances et les espaces de déplacement. Le projet métropolitain, composé en douze grands travaux, déclarait viser une métropole du quart d'heure pour les déplacements principaux des habitants « car l'enjeu n'est pas seulement d'aller "plus vite" mais [aussi] d'aller "plus près"[436]. » Travailler sur la proximité est aussi un des vingt principes du Grenelle des mobilités. L'objectif est de réduire les distances, celles entre domicile et travail, en misant parfois sur le télétravail, notamment pour celles et ceux habitant dans les périphéries de l'extra-rocade. En mettant en avant la mixité fonctionnelle, le principe est de « réduire la dissémination des lieux d'habitats et d'emplois, tout en équilibrant les flux[437] ». Ceux qui doivent réfléchir à des solutions idoines sont d'abord les pouvoirs publics, les entreprises et les gestionnaires des services collectifs.

Le moment de formulation du projet métropolitain et du Grenelle des mobilités est une période de transition, engageant Bordeaux vers une limitation des dépenses liées aux infrastructures et aux

---

[434] OBLET, Thierry, « La politique des transports urbains : fabrique de la conscience métropolitaine », *in* GODIER*, et al., L'éveil métropolitain. L'exemple de Bordeaux*, Paris, Le Moniteur, 2018, p.28

[435] Le « Projet de protocole d'accord des réunions tenues les 25, 26 et 27 mai au Ministère des Affaires sociales sous la présidence du Premier Ministre » abouti à deux accords phares : l'augmentation du salaire minimum et la création de la section syndicat d'entreprise

[436] LA CUB, *5 sens pour un Bordeaux métropolitain,* Bordeaux, octobre 2012, p.135

[437] A'URBA, *Pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée, rapport Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise*, avril 2013, p.19

projets, avec une prise en considération des alternatives possibles : report modal entre voiture et transports collectifs ; prise en compte d'un projet global des mobilités sur l'ensemble du territoire métropolitain ; prise de recul par rapport à la culture du tout voiture. La LGV, promise dès le début des années 2010, inaugurée à Bordeaux le 2 juillet 2017, est un emblème facilement identifiable de cette période qui, pour certains, marque un renouveau.

Pourtant l'interrogation demeure vive pour envisager le futur des mobilités dans le cadre d'une métropolisation en marche. Le modèle du tramway résonne toujours au niveau des élus, des techniciens et aussi des chercheurs qui essaient de trouver, ou de retrouver, l'équivalent qui marquerait autant par son image que pour son effet levier, la croissance réelle de la métropole. Lors des Assises de la mobilité à Bordeaux (octobre 2017) lancées par la ministre d'État chargée des transports pour renouveler la législation autour des mobilités, certaines réticences ont été exposées [Encadré n°1 : Les Assises de la mobilité à Bordeaux].

Dans la durée, Bordeaux et la Communauté urbaine se sont appuyées sur l'infrastructure (de transport) pour s'établir et s'élever, d'abord comme agglomération nationale puis comme métropole européenne. Même si certains acteurs parlent de « modèle bordelais[438] », un modèle qui impliquerait de refaire la ville par l'aménagement d'un réseau de TCSP, on constate que la culture tramway s'essouffle, même si elle est toujours réclamée par quelques élus des périphéries, le réseau radial étant congestionné et surchargé.

Des projets, tant au niveau d'un ajustement de la gouvernance territoriale – avec la création d'un syndicat mixte des transports à l'échelle de la région – qu'au niveau de l'espace métropolitain – avec les projets de restructuration de la rocade ou des Grandes Allées métropolitaines – tentent de prendre la mesure de la crise bordelaise liée aux mobilités et aux paradoxes qui s'installent. Le plus représentatif est celui du temps-distance : un Paris-Bordeaux en TGV dure 2h04 pour environ 550 km, mais pour rejoindre en bus la gare Saint-Jean depuis l'aéroport, il faut 1 heure pour… 15 km. La LGV attire et devient la nouvelle image de la métropole à l'extérieur alors que la mobilité métropolitaine au quotidien est problématique pour une grande partie des habitants.

- **Encadré n°1 : Les Assises de la mobilité à Bordeaux**

Le troisième atelier des Assises de la mobilité (à l'échelle nationale) a eu lieu à Bordeaux le 24 octobre 2017 autour de six thématiques définies par le Ministère chargé des transports, qui dépend du Ministère de la Transition écologique et solidaire. La présentation des objectifs par le préfet de la Nouvelle-Aquitaine montre assez bien la confusion entre les deux vocables, celui des transports et de la mobilité : « la dernière grande réflexion générale, globale sur les transports, en France, date un peu, puisque la LOTI, la Loi d'Orientation sur les

[438] Relevé notamment dans les discussions des personnalités publiques et des auteurs lors de la présentation de l'ouvrage *l'éveil métropolitain* le 20 mars 2018 à Bordeaux

Transports Intérieurs qui est une loi fondatrice en matière de mobilité, date de 1982[439] ». Cette première loi ne portait pas vraiment sur la mobilité mais sur une approche par les infrastructures et les services. Les six thématiques font explicitement référence à la mobilité et aux transports et traversent les paradigmes de société, de gouvernance et de la fabrication des territoires contemporains, en proposant les mantras contemporains avec des mobilités plus : « connectée », « propre », « solidaire », « intermodale », « sûre » et « soutenable ». Les personnalités élues et administratrices[440] présentes ont exposé les enjeux de ces Assises. Cela a permis de brosser les points de vue et les jeux de pouvoir des principaux représentants des institutions locales qui seront au centre des discussions, notamment pour faire appliquer cette prochaine loi.

Deux prises de positions ont émergé : la première reprend le discours classique autour des transports, des extensions ou élargissements des voies et infrastructures existantes, développant une vision où la voiture et la route occupent encore une place importante, marquée par le « il faut plus de… ». La deuxième position s'oriente vers plus de sobriété, en privilégiant le solidaire avec une vision plus inclusive (vis-à-vis des politiques de mobilité).

L'objectif principal de cette loi est de « mettre à jour nos politiques de transport » en « redessinant le paysage des transports à l'horizon des 20 ans à venir[441] ». Le président de Bordeaux métropole présente neuf propositions, dont deux font référence à « plus de » routes (mise à deux fois trois voies de la rocade, rouvrir le dossier du grand contournement à l'ouest), deux sur de grandes infrastructures (GPSO[442] et l'aéroport) et seulement une seule sur les modes doux par la mise en place d'un plan vélo. Ces propositions constituent le programme qu'il souhaite mettre en œuvre pour la fin de sa mandature (2020) voire au-delà, d'autant plus maintenant que la métropole a lancé, comme d'autres[443], son projet « Bordeaux métropole 2050 », un projet prospectif pour (ré)inventer le futur de Bordeaux et ses territoires.

Les assises ont également permis d'observer les tensions et sujets de controverses au niveau local. La vice-présidente aux mobilités du conseil départemental soutient une vision solidaire et durable de la mobilité, qui doit dépasser la vision traditionnelle autour du tout pour et autour de la voiture, l'autosolisme et les infrastructures, car ces éléments n'amènent pas forcément plus de mobilité. On peut aussi comprendre ce parti-pris car les départements ont de moins en moins de compétences liées aux transports et aux mobilités et portent parallèlement des compétences de solidarité, notamment envers les populations fragiles (petite enfance, séniors et les plus pauvres). Cette position n'est néanmoins pas isolée, elle se rapproche de celle de certaines instances comptant parmi les experts présents aux Assises, comme l'Agence d'urbanisme Bordeaux métropole (a'urba).

La vision portée par le président de la métropole et plus largement les élus et conseillers métropolitains de son parti, vise aussi, d'un point de vue local, à éviter de faire évoluer en profondeur le modèle en place depuis le début des années 2000 autour du report modal, de la place de l'infrastructure et du réseau dans l'offre générale de transport. Comme l'affirme Jean-Marc Offner[444], on est toujours dans le 3ème âge de la mobilité, et on a bien du mal à passer au 4ème.

[439] Paroles du préfet de la Nouvelle Aquitaine, Pierre Dartout, pour la présentation de l'atelier territorial des Assises de la mobilité le 24 octobre 2017, à l'hôtel de Bordeaux Métropole.
[440] Alain Juppé en tant que président de Bordeaux Métropole ; Bernard Uthurry, le vice-président au développement économique et de l'économie numérique du conseil régional de la Nouvelle-Aquitaine ; Anne-Laure Fabre-Nadler, la vice-présidente chargée des mobilités au conseil départemental de Gironde ; Benoît Simian, député de la Gironde et membre de la commission nationale dans le cadre de la mobilité ; Patrice Briot, directeur de la DREAL.
[441] Discours d'introduction du député de Gironde Benoît Simian
[442] Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest
[443] Le projet d'anticipation « Paris Smart City 2050 » ; le projet de la métropole américaine « LA2050 » à Los Angeles veut devenir « *the best place to : learn, create, play, connect, live* » d'ici 2050
[444] OFFNER, Jean-Marc, « Les mobilités », *in* PAQUOT, Thierry, (dir.) *Repenser l'urbanisme*, Gollion, Folio, 2013, pp. 53-71

4.2 Du tramway urbain au récit métropolitain ambivalent

Le renouvellement urbain de Bordeaux s'est fait en partie par et pour le tramway à travers la formulation d'un récit réunissant les trois piliers de la ville : l'acquis patrimonial de la ville du XVIIIème siècle, sa rénovation dans le projet urbain accompagné de la réhabilitation des espaces publics, et le tramway comme objet phare du renouveau.

Contrairement à de nombreuses agglomérations françaises, le patrimoine architectural du XVIIIème siècle domine la constitution de l'hypercentre bordelais, malgré les traces du Moyen-Âge, ainsi que des aménagements de l'époque moderne. Le centre a été particulièrement protégé de la folie destructrice et constructive de l'après-guerre. Le Projet Urbain des années 1990-2000 a consisté en un réaménagement des espaces publics concomitants du tramway. Le piéton et plus largement les modes doux de déplacement ont alors trouvé une place dans la ville, et l'influence de la voiture a été considérablement réduite. La ville aux pierres blanches a aussi connu un ravalement complet, à commencer par les monuments historiques, puis les façades des quais, avant qu'un programme d'aides au ravalement de façades des bâtiments dans le secteur sauvegardé ne soit mis en place pour les particuliers. Le classement au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2007 est une des victoires de la ville. Certains aménagements sont emblématiques du renouvellement urbain et de la qualité des espaces de la ville, comme le projet de quais rive gauche, un des grands projets de la dernière décennie, conçu par le paysagiste Michel Corajoud[445], qui a notamment réduit l'emprise de la voiture : de deux fois trois ou quatre voies, on est passé à deux fois deux voies, tout en aménageant des ruptures de charges avec des feux, pour donner la priorité au tramway qui longe la Garonne, du conservatoire au sud au pont d'aquitaine au nord (lignes C puis B).

L'image redorée du patrimoine du XVIIIème siècle, via la façade des quais et la Place de la Bourse, ainsi que le miroir d'eau la reflétant, sont devenus les emblèmes de la patrimonialisation de Bordeaux et de son renouveau urbain [Fig. 8].

[445] Paysagiste mandataire du projet de requalification des quais portuaires et à caractère routier, en quai dit paysagers, sur plus de 4 km.

Figure 8 - Place de la Bourse et miroir d'eau. Crédits : iTourisme

Le design minimaliste des arrêts de tramway est précisément localisé sur la place de la Bourse et cette image est souvent complétée par un tram arrivant, partant ou à l'arrêt [Fig. 9].

Figure 9 - Place de la Bourse, miroir d'eau et tramway. Source : www.france.fr/fr/bordeaux. Crédits : Getty Images

Comme le rappellent Hélène Reigner, Thierry Brenac et Frédérique Fernandez, le mot d'ordre de qualité urbaine peut s'appliquer à Bordeaux et légitime « une gestion différenciée de l'espace urbain […] en surinvestissant quelques hauts-lieux de la ville considérés comme stratégiques[446] », ici la façade sur les quais, vitrine d'une ville sur son fleuve et icône patrimoniale retrouvée.

[446] REIGNER, BRENAC, HERNANDEZ, *op. cit.*, p.22

4.2.1 Imagerie de Bordeaux : patrimoine, équipement contemporain et innovation technique

Durant la période du Projet Urbain, à Bordeaux, et dans une certaine mesure dans la CUB, la création d'une image représentant ces deux ou trois éléments combinés a eu une importance cruciale. En 2018, cette imagerie est toujours d'actualité – *imagerie* plutôt que *référentiel* car on ne se situe pas dans une logique d'action publique mais plutôt dans celle du marketing : une communication discursive, visuelle et textuelle élève une composition –place de la Bourse, miroir d'eau et tramway – en image de référence, imagerie ou encore image mentale renouvelant Bordeaux.

Nous avons mené une enquête focalisée sur les fichiers images[447], grâce au moteur de recherche sur internet le plus utilisé au monde, Google. L'indexation des images sur Google provient le plus souvent d'éléments textuels extra-picturaux plutôt que des données de l'image elle-même. Ces référencements peuvent être manuels : celui qui indexe va décrire l'image grâce à du texte (c'est le cas pour des images dans des collections) ; pour les images sur des sites internet, le moteur de recherche indexe automatiquement les images grâce à plusieurs éléments possibles : le nom de l'image, une partie de l'adresse HTLM, mais aussi les balises utilisées pour coder le site internet, ou encore les textes qui sont à proximité de l'image[448]. Nous avons donc mené une recherche textuelle sur Google Image[449] avec les mots-clés « Bordeaux », « Bordeaux UNESCO » et « Bordeaux tourisme ». L'objectif consistait à observer les correspondances entre mots-clés et images indexées sur les cent premières images. Les images proviennent de sites publics mais aussi de sites privés avec un accès public comme les plateformes communautaires virtuelles ou encore les blogs [Annexe 4.2.1 : Imagerie et renouvellement urbain].

Nous avons classé les résultats en plusieurs catégories. Il y a d'abord ce qui est relatif à la question patrimoniale : la place de la Bourse, les façades du XVIIIème siècle, les monuments historiques tels que le Grand Théâtre, le pont de pierre, la place des Quinconces avec ses monuments (statue des Girondins, colonnes rostrales), la place du Parlement, la cathédrale Saint-André ou encore le Palais Rohan (hôtel de ville). Ensuite ce qui est relatif au renouvellement urbain du projet des années 1990-2000 : le miroir d'eau, l'aménagement des quais rive gauche, les places et espaces publics réhabilités ainsi que le tramway, sachant que les autres modes de déplacements, notamment du service de TBM (Transports Bordeaux Métropole), ne sont que très peu voire pas représentés. Une catégorie est

[447] Enquête menée en août 2018

[448] BOUDRY, Christophe, AGOSTINI, Clémence, « Étude comparative des fonctionnalités des moteurs de recherche d'images sur Internet », *Documentaliste-Sciences de l'Information*, Vol. 41, 2004/2, pp. 96-105.

[449] Pour pallier le fait que les algorithmes de recherche répondent à des recherches précédentes, nous avons comparé notre recherche d'images sur plusieurs ordinateurs.

relative au fleuve avec des images de la Garonne, de bateaux, des nouveaux ponts (pont Chaban-Delmas, pont Simone Veil en projet). La dernière catégorie est la moins représentée, ce qui peut paraître inattendu pour Bordeaux, car elle concerne le vin. La Cité du vin apparaît à quelques reprises, mais pas de façon prégnante[450]. Le graphique ci-dessous synthétise les résultats :

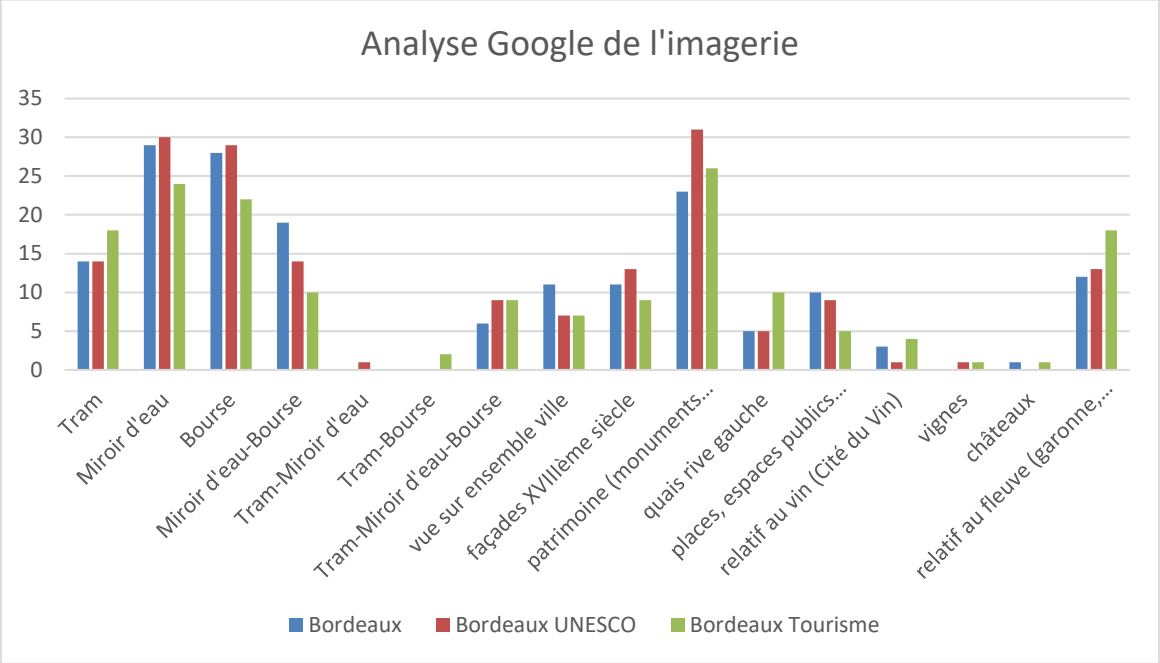


Figure 10 - Synthèse de la recherche des images relatives aux mots-clés : « Bordeaux », « Bordeaux UNESCO » et « Bordeaux tourisme », réalisée le 23 juin 2018, sur le moteur de recherche Google Image.

La mise en valeur du patrimoine apparaît comme étant la plus représentative de la ville. Bordeaux étant une ville patrimonialisée[451], nous nous attendions à ce que la place de la Bourse obtienne le plus d'occurrences, et pourtant le miroir d'eau obtient dans les trois cas le plus de résultats. Même si le trio tramway/ place de la Bourse/ miroir d'eau atteint seulement les 10 % en moyenne, il est important de noter la régularité des images, avec une composition similaire : la prise de vue est à hauteur d'œil, dos à la Garonne, avec les façades de la place de la Bourse se reflétant sur le miroir d'eau et le tramway passant devant. La même composition apparaît aussi sans le tramway, entre 10 et 20 % selon la recherche. La composition mêlant patrimoine revalorisé et objet technique (tramway) est un résultat très fréquent dans toutes les recherches. La place de la comédie avec le Grand Théâtre et le tramway est une des occurrences fréquentes pour « imager » Bordeaux, le Bordeaux Unesco et le Bordeaux touristique. Le Projet Urbain prévoyait de renouer avec le fleuve oublié, ce qui est perceptible avec les 15% en moyenne d'occurrences relatives au fleuve et son activité.

[450] Cette analyse a été réalisée en 2018, les résultats ont évolué depuis avec l'élévation de la Cité du Vin comme *landmark* bordelais.
[451] Inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO, sur les périmètres des monuments historiques

Le tramway, objet sacralisé et iconique du Projet Urbain et du renouveau bordelais, est au service d'un *storytelling* puissant. Il est l'élément qui a permis à Bordeaux d'exister de nouveau dans le paysage des villes en France mais aussi à l'étranger ; ce renouvellement urbain a servi de modèle à d'autres villes. Grâce à cela, Bordeaux est devenue une ville à « classement » par l'inscription dans des labels, des prix, des listes d'influence. Outre l'UNESCO dès 2007, des classements touristiques ou de qualité de vie quotidienne ont jalonné les années 2010. Le jury des guides *Lonely Planet* établit chaque année un classement mondial des 10 pays, régions et villes incontournables et Bordeaux arrive en tête en 2017 devant le Cap (Afrique du Sud) et Los Angeles (États-Unis) grâce à sa rénovation et l'arrivée de la LGV notamment[452]. L'institut de sondage Harris, à la demande du réseau d'agents immobilier Guy Hocquet, a publié « une étude sur les villes [en France] où il fait bon vivre, afin de définir un indice du bien-être en ville[453] », et Bordeaux arrive en première position en 2017, sur une liste de 15 villes dont Nantes, Toulouse, Lyon ou encore Rennes. L'enquête réalisée par l'Institut *Great Place to Work* publie son classement des villes où les Français aimeraient déménager pour travailler et Bordeaux arrive en tête depuis janvier 2014[454]. Enfin, un palmarès des villes où l'on mange le mieux, le site gastronomique Atabula, a décerné son premier prix à Bordeaux devant Paris ou Lyon.

À part peut-être dans le dernier classement, le tramway est particulièrement remarqué. Remonte aussi dans les critères la présence, depuis juillet 2017, de la LGV connectant Bordeaux à Paris en 2h04. Cet équipement tant attendu dans les années 2010 incarne la métropole plutôt que la seule ville de Bordeaux.

4.2.2 Mobilité et métropole, un récit en mal d'un élément phare

Une analyse des couvertures du journal trimestriel de Bordeaux métropole depuis 2012 fait état majoritairement des grands équipements de mobilité pour illustrer la métropole, ses projets et la façon dont on y vit, habite, travaille et se déplace.

Les ponts, en petit nombre sur la Garonne à Bordeaux, sont mis en avant : d'abord le pont d'Aquitaine en 2012 à propos de la façon dont on se déplacerait dans la métropole (n°18) ; puis en 2013, un journal spécial Pont Chaban-Delmas l'illustre de nuit (n°22 spécial) qu'on retrouve au 1er trimestre 2015 pour un journal annonçant la « Naissance d'une métropole » (n°30). Un autre pont fait à deux reprises la

[452] de DIEULEVEULT, Guillaume, « Bordeaux au top du classement mondial des villes, selon Lonely planet », *Le Figaro.fr*, publié le 27 octobre 2016 et mis à jour le 28 octobre 2016
[453] « Bordeaux en tête des villes de France où il fait bon vivre », *sudouest.fr Gironde*, 29 juin 2017
[454] COIGNAC, Thomas, « Palmarès : Bordeaux toujours en tête des villes où il fait bon travailler », *Francebleu.fr*, 15 janvier 2018

couverture du journal métropolitain : le futur pont Jean-Jacques Bosc, rebaptisé par Alain Juppé « pont Simone Veil » en 2017. Les deux vues sont des perspectives 3D : la première, au premier trimestre 2014 (n°26), titrée « Découvrez le futur pont Jean-Jacques Bosc » ; la seconde, au début 2018 (n°42) avec un autre point de vue du pont, titrant cette fois-ci « Un autre pas sur la Garonne », célébrant la construction entamée en 2017. La Garonne est un autre élément que la métropole s'est réappropriée, avec l'activité touristique et les grands paquebots, ou encore le transport fluvial de marchandise. La gare, avec la LGV, fait aussi parler d'elle : le numéro du 1er trimestre de 2016 (n°34), dévoilant une vue 3D sur le nouveau hall de gare LGV côté Belcier, titre simplement « Bordeaux-Euratlantique » ; le numéro du 1er trimestre de 2017 (n°38) « La métropole à grande vitesse », montre une vue en plongée sur deux TGV à l'arrêt, un quai bondé sous la verrière ; enfin, la dernière mention se trouve dans le numéro du 3ème trimestre 2017 (n°41) une fois la LGV arrivée, et présente « La nouvelle gare Bordeaux St-Jean », une photo en prise réelle cette fois-ci, représentant un TGV dans la gare sous la verrière refaite à neuf.

Le récit autour du tramway comme levier de renouvellement urbain s'est imposé dès le début des années 2000, et donne une place particulière à Bordeaux dans le paysage national des grandes agglomérations. Le tramway est d'abord un objet désiré[455]. Il a été pensé aussi bien comme élément principal de réseau de transports collectifs que pour recomposer la ville dans son ensemble. Dans les discours des élus et des experts, il est associé à un modèle de développement et d'aménagement urbain. Et pourtant cette infrastructure n'était pas révolutionnaire au niveau national : Lyon, Strasbourg ou Montpellier avaient déjà le leur. On retrouve à Bordeaux et chez les élus et techniciens, qui ont investi dans cette offre de transport :

> […] une fascination pour l'objet technique et l'équipement [plutôt qu'une] réflexion globale sur les déplacements. Par exemple, plus qu'un outil au service d'une politique de mobilité, le tramway fait figure d'objet splendide qui a modernisé l'image de la ville, notamment grâce à l'embellissement des espaces publics programmé sur son trajet[456].

Comme le font remarquer nombre d'auteurs, « si le tramway a fait la ville, il ne peut faire la métropole[457] » et c'est bien l'enjeu de toute l'élaboration du récit métropolitain. D'après Lise Monneraud, la CUB a privilégié, dès le projet métropolitain de 2009, la mise en place d'une « […] régulation territoriale fondée sur la culture. […] À travers la Fabrique métropolitaine on cherche à créer une adhésion par les idées. La "métropole" bordelaise et sa projection dans le futur se fonde sur un

[455] GWIAZDZINSKI, Luc, « Des tramways nommés désirs. Les réseaux de transports collectifs, nouveaux instruments de l'urbanisme fictionnel », *Métropolitiques*, 13 février 2015

[456] OBLET, Thierry, « La politique des transports urbains : fabrique de la conscience métropolitaine », *in* GODIER *et al*., *op. cit.,* 2018, p.21-22

[457] VICTOIRE, Émile, *Sociologie de Bordeaux*, Paris, La Découverte, 2014, p.109

corpus d'idées, de valeurs, et non pas - seulement - sur des projets techniques[458] » comme avait pu l'être le métro dans un premier temps, mais surtout le tramway. La construction métropolitaine s'est opérée progressivement : une projection par les idées appuyée par le Grenelle des mobilités, puis des projets de connexions et de liaisons entre les territoires dans et hors de la métropole. Ces projets visent notamment le maillage d'un réseau par des liaisons concentriques qui complèteraient le réseau radial existant, ainsi que le développement du réseau ferré avec la proposition (par l'a-urba ou les chercheurs de l'ouvrage *l'Eveil métropolitain*[459]) d'un « RER de province », projet qui sera sûrement discuté au niveau du syndicat mixte des transports qui réunit des représentants de la région Nouvelle-Aquitaine, des départements, de la métropole bordelaise, des experts en mobilité, des associations d'usagers et d'autres acteurs concernés[460]. L'agence d'urbanisme s'inscrit dans l'analyse de Vincent Kaufmann qui montre que pour le RER « la part modale suisse est plus importante que la part modale française parce qu'à la différence des villes françaises, il y a un réseau urbain et périurbain efficace […] avec un réseau ferroviaire en Suisse ou un réseau de tram-train en Allemagne[461]. » Le projet de RER dans le territoire de l'aire métropolitaine valoriserait des connexions à une échelle locale et régionale entre la métropole et ses territoires périphériques, entre les territoires externes à la métropole. Pour l'a-urba, une des avancées qui va dans le sens du projet de réseau périurbain est l'installation de lignes de transports collectifs sur la rocade, en profitant de l'agrandissement à deux fois trois voies. Le chef d'équipe du pôle Projet urbain de l'agence va plus loin en suggérant que cette politique doit devenir prioritaire et métropolitaine.

Afin de créer une image métropolitaine, la rénovation de la gare Saint-Jean et l'arrivée de la LGV sont des éléments clés. Elles sont des leviers d'actions et des outils pour une construction d'un grand récit métropolitain.

Encadré n°2

L'élaboration d'un récit métropolitain s'intègre dans les « grands récits du changement » : ils sont pensés comme unificateurs et sont multiples. Pour mieux les comprendre, nous citerons ici quelques cas remarquables qui ont marqué la « mise en spectacle de la production territoriale [qui est] devenue une norme fonctionnelle de la bonne conduite de projet urbain[462]. »

Les récits métropolitains sont la partie émergée du tournant communicationnel de la production urbaine. Ils ont été tantôt des moteurs, des leviers, ou encore des freins au processus de métropolisation. Dans les années 1960-1970, les « métropoles d'équilibre » en province émergent dans le but de faire contrepoids à la métropole

[458] MONNERAUD, Lise, « La fabrication, problématique d'un horizon métropolitain », *in* TAPIE, Guy *et al., Plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines (POPSU 2) de Bordeaux*, rapport final, mai 2014, p.109
[459] GODIER, Patrice, OBLET, Thierry, TAPIE, Guy, *L'éveil métropolitain. L'exemple de Bordeaux*, Paris, Le Moniteur, 2018
[460] Créé en 2018
[461] Entretien semi-directif, exp2, chef d'équipe du projet urbain, a'urba, janvier 2018
[462] MATTHEY, Laurent, *Building up stories. Sur l'action urbanistique à l'heure de la société du spectacle intégré*, Genève, A.Type, 2014, p.19

parisienne, mais elles restent sous influence nationale ; la décentralisation introduit ensuite la concurrence, et les communautés urbaines anciennes ou en création réinventent le symbole métropolitain. Des « projets métropolitains » émergent dans les capitales régionales : le projet d'« euro-métropole » du Grand Lyon en 2014, la métropole millionnaire début 2010 à Bordeaux, ainsi que le Grand Paris, incarnant le désir d'une métropole mondiale à la fin des années 2000. En 2014, les métropoles sont créées administrativement par la loi MAPTAM ; la construction du récit a alors accompagné l'acte juridique et l'urbain est devenu métropolitain en une décennie. Quel devenir pour ces métropoles ? Quels « projets » pour les villes du futur en France, en Europe aujourd'hui ?

Dans le cas de Bordeaux et de sa métropole, les récits métropolitains ont contribué à la construction de cette « identité » métropolitaine, car les récits métropolitains sont les substrats du récit sur et autour de la mobilité.

Deux grands récits ont marqué la construction métropolitaine de Bordeaux. Ces récits ont été influencé par les récits du changement soulignés par Christian Salmon et par les grands récits thématiques comme le développement durable, qui a engendré la ville durable, la mobilité, la *smart city*, la ville créative.

À Bordeaux, ces deux grands récits sont le développement durable et la mobilité, ils portent actions et représentations. Le développement durable est un récit international amorcé en 1992 avec le sommet de la terre à Rio, qui a mis du temps à s'incarner dans les politiques publiques et y prendre une place indispensable. Les années 1990 et 2000 sont deux décennies riches de discours, de représentations, de grandes stratégies émises aux échelles mondiale, nationale (Agenda 21, Grenelle de l'environnement en 2007, réglementations thermiques dans le secteur du bâtiment) et locale avec des prises de conscience à l'échelle citoyenne, avec encore une difficulté d'adaptation. Les années 2010 passent des mots aux actes : du récit, on en vient à des politiques publiques et actions. La mobilité, quant à elle, bénéficie d'une mise en action plus aisée : des budgets sont plus facilement disponibles pour construire des infrastructures et des équipements qui répondent directement à la demande de transfert, de flux d'humains et de marchandises du monde capitaliste.

4.3 La LGV : du levier d'action national au levier métropolitain

Dès 2012, quand la construction de la LGV Tours-Bordeaux débute, les élus de tous bords se réjouissent déjà de l'effet de levier qu'elle pourrait avoir sur le territoire bordelais, anticipant un passage dans la cour des grandes métropoles européennes[463]. En 2018, un an après sa mise en service, Cécile Rasselet, directrice de l'équipe socio-économie urbaine de l'a-urba, revient dans une interview qu'elle donne à *La Tribune* sur la première année et les effets de la LGV. Elle précise que l'attractivité à la bordelaise n'est pas le seul résultat de la LGV mais d'un projet porté dès 2010 par la CUB de l'époque (PS) et par la ville de Bordeaux (UMP) pour un avenir métropolitain à l'horizon 2030. La LGV fonctionne plutôt comme un « accélérateur de tendance[464] ». Pour elle, un des « premiers effets visibles serait d'avoir confirmé le statut de Bordeaux comme destination touristique[465] ». Un autre effet tient dans la crainte par les habitants métropolitains des conséquences de la croissance

[463] PEYREL, Benjamin, « La vague Euratlantique », *L'Express*, n°3204, 28 novembre 2012
[464] DÉJEAN, Jean-Philippe, « Quand Bordeaux Métropole entend siffler le TGV », *La Tribune.fr*, 06/07/2018, Entretien avec Cécile Rasselet, directrice du service socio-économie à l'a-urba
[465] DÉJEAN, *op. cit.*

démographique induite par son attractivité affichée dans le slogan du million d'habitants. La faible densité métropolitaine (1337,7 hab./km²) par rapport aux autres métropoles (Toulouse métropole : 1 649,8 hab./km², Grand Lyon : 2 568 hab./km², Métropole Européenne de Lille : 1 762,1 hab./km²) appellerait des processus de densification et donc des transformations des modes de mobilité, qui pèserait finalement sur la qualité de vie. C'est là la nature binaire de l'« effet TGV ».

L'« effet TGV » est une expression utilisée dès les années 1980-1990 sur le territoire national par les experts, les élus et la presse qui désigne l'effet de levier que les arrivées des connexions TGV ont eu sur les territoires urbains denses. L'augmentation des entreprises s'installant sur leur territoire, l'accroissement de la population, une évolution positive du parc de logements, seraient des effets attendus. Mais les effets du TGV ne sont pas toujours positifs, avec des systèmes de transports saturés et une dégradation significative des conditions de déplacements.

Ces effets sont connus, puisque d'autres métropoles avant Bordeaux ont eu la même ambition d'un renouvellement urbain avec comme levier de changement la LGV. Lille ou Lyon, dans les années 1980-1990, ont pris modèle sur les villes olympiques de Barcelone et d'Atlanta. Ces métropoles françaises ont, selon André Delpont et Jean-Baptiste Gilles, utilisé la connexion TGV comme *deadline*[466] avec comme retombées estimées un changement d'image[467]. Bordeaux, trente ans après, a utilisé la même stratégie pour ancrer le récit et l'image métropolitaine. L'année de l'ouverture de la ligne TGV, de nombreux événements ont eu lieu : par exemple des expositions archéologiques des vestiges trouvés lors du chantier de la ligne, ou encore la biennale Agora qui avait pour thème les paysages, dont ceux vus à travers la fenêtre du train.

4.3.1 Liens ou ruptures dans les territoires

Même si les acteurs bordelais et la presse vantent un projet de ligne à grande vitesse à partir de la fin des années 2010, celui-ci est plus ancien. Ancré dans le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse dès 1992, Edouard Balladur, premier ministre de l'époque, propose au conseil régional d'Aquitaine de lancer des études sur une ligne Tours-Bordeaux le 13 janvier 1994. Entre novembre 1995 et mars 1996, le préfet de la région organise un débat préalable aux études préliminaires, puis s'enchaînent les études préliminaires, la définition d'un cahier des charges et les phases d'études entre 1999 et 2007. Le projet est déclaré d'utilité publique entre 2008 et 2009, et

[466] Date butoir

[467] DELPONT, André, GILLES, Jean-Baptiste, *Bordeaux, business et grande vitesse. Nouveaux paradigmes économiques*, Bordeaux, Mollat, 2017, p.22

entre dans une phase opérationnelle : les acquisitions foncières dès 2010 et le début des travaux en 2012[468].

Entre le début des discussions entre l'État et la Région Aquitaine et l'ouverture de la ligne le 2 juillet 2017, 23 ans se sont écoulés. « La ligne » est par ailleurs incluse dès la fin des années 2000 au cœur de la construction métropolitaine, grâce à l'ouverture nationale et européenne générée et les transformations urbaines qu'elle promet.

Territoires connectés ou traversés

Un des premiers enjeux s'articule autour des questions de connexions des territoires entre eux. Les métropoles de début et fin de ligne sont majoritairement gagnantes, contrairement aux territoires régionaux traversés. Même si, selon Laurent Cavrois, président de Lisea[469], « la LGV ce n'est pas relier Paris à Bordeaux, mais c'est développer le trafic régional[470] », on constate que le nombre de TGV directs par jour qui relient Paris et Bordeaux est plus important que le nombre de trains qui s'arrêtent dans des gares régionales comme Angoulême, Poitiers ou Libourne. Ces collectivités ont d'ailleurs, dès le départ, accusé le projet de s'opposer au développement local et régional en formulant l'idée qu'une traversée à grande vitesse ne pouvait pas les servir. Les élus Charentais ont, après la mise en service de la ligne, reproché à la SNCF la réorganisation des trains depuis 2017, qui pénaliserait les entreprises locales. Pour la SNCF, les enjeux de longue distance se distinguent de ceux posés par le territoire de Charente. Les élus dénoncent l'attitude de la SNCF qui proposerait une offre touristique, plus noble, assurée par le TGV entre Paris et Bordeaux, et une offre locale avec le Ouigo qualifiée de « TGV populaires à petit prix[471] » par Philippe Bru[472].

En observant les grilles d'horaires et tarifaires entre la capitale régionale et Paris [Annexe 4.3.1 : Tableau des horaires et tarifs ligne SEA en offre TGV, TGV inOUI et Ouigo entre Paris et Bordeaux] ainsi que les grilles entre Angoulême et Paris [Fig. 11 et 12][473] (les deux en TGV), on observe un désavantage entre ceux qui vont dans le sens province-Paris et ceux qui vont de Paris à la province. Dans la période estivale, les prix de Paris à la province sont beaucoup moins élevés que dans le sens inverse, aussi bien pour aller à Bordeaux qu'à Angoulême. Dès la rentrée, le fossé se résorbe peu à peu mais reste

[468] Les données et dates proviennent des extraits du rapport de la Cour des Comptes : « La Grande Vitesse ferroviaire », octobre 2014, Analyse critique du projet de LGV SEA.
[469] Lisea est le concessionnaire pour 50 ans de la ligne à grande vitesse sud Europe Atlantique
[470] Extraits du rapport de la Cour des Comptes : « La Grande Vitesse ferroviaire », octobre 2014. Analyse du projet de LGV SEA
[471] DÉJEAN, Jean-Philippe, « SNCF : en 2017 le TGV Bordeaux-Paris a fait des étincelles », *La Tribune Bordeaux*, 22/01/2018
[472] Directeur régional TER Nouvelle Aquitaine depuis 2017
[473] Exemple du jeudi 23 août 2018 et du 13 septembre 2018. Source : site internet de la SNCF

néanmoins visible. Un tiers des trajets Paris-Bordeaux ou Bordeaux-Paris s'arrête à Angoulême qui est privilégiée par rapport à Libourne, plus proche de Bordeaux, ou encore Saint-Pierre-des-Corps qui ne bénéficie que de trois ou quatre arrêts selon les jours. La grille des prix évolue beaucoup selon les personnes et les types de réductions, mais si on prend pour base un tarif dit normal (26-59 ans, sans carte de réduction, sans programme de fidélité, en aller simple Bordeaux-Paris ou Paris-Bordeaux, en deuxième classe), la fourchette d'un trajet direct est comprise entre 45€ en réservation non modifiable et 119€ en modifiable. Pour un trajet Angoulême-Paris ou Paris-Angoulême sur les trajets cités ci-dessus avec les mêmes conditions tarifaires, les prix varient entre 31€ (non modifiable) à 103€ en modifiable. Cependant, une offre de cartes de réduction et programmes de fidélité riche permet à la SNCF de maintenir une clientèle diversifiée. On peut aussi relever que la SCNF encourage, par un effort tarifaire, les clients à prendre les TGV directs pour faire le trajet Paris-Bordeaux ou son contraire, plutôt que d'emprunter les voyages s'arrêtant aux quelques gares régionales. On pourrait penser que les voyages plus longs seraient moins onéreux du fait de leur temps supérieur par rapport à la grande vitesse, mais ce n'est pas le cas. Le but *in fine* est de remplir au maximum les trains directs ne mettant qu'un peu plus de deux heures pour un aller.

	Départ	**Arrivée**	**Villes desservies (départ : Paris Montparnasse et arrivée : Angoulême) en TGV**	**Durée du voyage**	**Tarif non modifiable**	**Tarif modifiable sous conditions**	**Tarif modifiable**	**Tarif 1ère classe**
1	6h00	8h29	St Pierre des Corps - Poitiers	2h29	42 €	51 €	85 €	52 €
	6h14	*8h29*		*2h15*	*42 €*	*51 €*	*85 €*	*46 €*
2	8h22	10h27	Poitiers	2h05		67 €	85 €	81 €
					37 €	*48 €*	*103 €*	*52 €*
3	10h19	12h37	St Pierre des Corps - Poitiers	2h18		77 €	85 €	104 €
	10h05			*2h32*		*63 €*	*103 €*	*71 €*
4	13h56	16h14	St Pierre des Corps - Poitiers	2h18		77 €	85 €	110 €
						63 €	*103 €*	*116 €*
5	17h22	19h27	Poitiers	2h05		92 €	103 €	110 €
	17h05			*2h22*	*42 €*	*51 €*	*103 €*	*64 €*
6	18h14	20h02	Direct	1h48		86 €	103 €	116 €
						92 €	103 €	104 €
7	19h22	21h28	Poitiers	2h06		86 €	103 €	110 €
	18h56	*21h01*		*2h05*		*63 €*	*103 €*	*71 €*
8	20h52	23h18	Vendôme - St Pierre des Corps - Poitiers	2h26		67 €	85 €	71 €
					37 €	*48 €*	*85 €*	*41 €*

Figure 11 - Tableau indicatif des trajets en TGV au départ de Paris Montparnasse vers Angoulême en direct ou avec dessertes régionales. Les informations indiquées en noir sont celles concernant le 23 août 2018, celles en gris et italique concernent le 13 septembre 2018. On remarquera que tous les trajets s'effectuent en TGV et sont tous sur les trajets allant de Paris à Bordeaux, ce qui n'est pas toujours le cas dans le sens inverse, cf. Annexe 4.3.1 : Tableau des horaires et tarifs ligne SEA en offre TGV, TGV inOUI et Ouigo entre Paris et Bordeaux

	départ	arrivée	villes desservies (départ : Angoulême et arrivée : Paris Montparnasse)	type train	durée du voyage	tarif non modifiable	tarif modifiable sous conditions	tarif modifiable	tarif 1ère classe
1	*6h24*	*8h12*	*(**pas** sur Bordeaux-Paris)*	*TGV InOUI*	*1h48*	*31 €*	*43 €*	*103 €*	*35 €*
2	6h30	8h39	Poitiers (sur Bordeaux-Paris)	TGV	2h09	42 €	51 €	85 €	52 €
						31 €	*43 €*	*103 €*	*35 €*
3	7h46	10h04	Poitiers - St Pierre des Corps (sur Bordeaux-Paris)	TGV	2h18		74 €	85 €	90 €
				TGV InOUI		*42 €*	*51 €*	*103 €*	*67 €*
4	9h30	11h57	Poitiers - St Pierre des Corps (**pas** sur Bordeaux-Paris)	TGV	2h27		81 €	85 €	116 €
							60 €	*85 €*	*71 €*
5	11h28	13h39	Poitiers (sur Bordeaux-Paris)	TGV	2h11		86 €	103 €	122 €
						42 €	*51 €*	*85 €*	*64 €*
6	13h46	16h04	Poitiers - St Pierre des Corps (sur Bordeaux-Paris)	TGV	2h18		92 €	103 €	133 €
							74 €	*103 €*	*90 €*
7	17h39	19h39	Poitiers (sur Bordeaux-Paris)	TGV	2h09		86 €	103 €	104 €
	17h30	*19h35*			*2h05*		*63 €*	*103 €*	*75 €*
8	*19h30*	*21h39*	*Poitiers (sur Bordeaux-Paris)*	*TGV*	*2h09*	*42 €*	*51 €*	*85 €*	*46 €*
9	20h40	23h07	Poitiers - St Pierre des Corps (sur Bordeaux-Paris)	TGV	2h27		74 €	85 €	85 €
	20h51	*23h00*	*St Pierre des Corps (sur Bordeaux-Paris)*	*TGV InOUI*	*2h09*	*20 €*	*39 €*	*85 €*	*35 €*

Figure 12 - Tableau indicatif des trajets en TGV ou TGV inOUI au départ d'Angoulême vers Paris Montparnasse en direct ou avec dessertes régionales. Les informations indiquées en noir sont celles concernant le 23 août 2018, celles en gris et italique concernent le 13 septembre 2018.

L'augmentation des tarifications est surtout due au montage financier unique pour une infrastructure de cette ampleur. Le partenaire et concessionnaire pour 50 ans, Lisea, a investi 3,3 milliards d'euros dans le projet. Pour rembourser l'investissement, il impose des péages ferroviaires à la SNCF pour chaque train empruntant cette ligne, péages d'autant plus élevés s'il y a des arrêts. L'AFP estime la facture annuelle des péages de la SNCF à Lisea à 250 millions d'euros. Le budget de la SNCF en souffre : il est déficitaire de 90 millions d'euros en 2017, un chiffre revu à la baisse pour les prévisionnels des années suivantes vu l'emballement des clients pour la ligne[474]. Le levier d'action de la SNCF consiste à réduire les dessertes, surtout si Lisea profite de l'inflation pour augmenter ses péages. Ce levier n'est pas dans l'intérêt économique et social des territoires desservis et ne répond pas non plus à des enjeux plus globaux comme le développement durable, ici concentré sur la réduction des voitures et camions que peut permettre le fret de passagers et de marchandises.

Dans le cas de l'offre Ouigo [Fig. 13 et 14], les contraintes sont un peu plus nombreuses pour le passager, car même si la durée du trajet n'est pas si longue (3h en moyenne), une des gares de départ à Paris est Massy TGV, accessible en RER depuis le centre parisien. Le passager doit aussi être devant le train 30 minutes avant le départ, ce qui rappelle les trajets en avion où le temps effectif du trajet n'est pas le seul à prendre en compte dans la durée totale du voyage. Le passager ne peut pas avoir de

[474] STEINMANN, Lionel, « Le paradoxe de la nouvelle ligne TGV Paris-Bordeaux », *Les Echos.fr*, 29/06/2017

gros bagages, type bagage soute dans les avions, sauf s'il paie un surplus de 5€ ; il peut prendre un petit bagage à main et un bagage cabine. Tout le reste est sur option dès le tarif standard avec la prise électrique. L'offre Ouigo se rapproche des avions *low cost,* faisant des courts trajets en France ou en Europe.

	départ	arrivée	gare départ	villes desservies dans Paris	durée du voyage	standard (pas de prise électrique) - modifiable sous conditions	avec prise	place tranquille
1	7h19	10h13	Paris Aéroport Roissy-CDG 2	Paris Marne-la-vallée-Chessy-Disneyland - Massy TGV - Poitiers	2h54	28 €	30 €	33 €
						16 €	*18 €*	*21 €*
2	13h16	15h23	Montparnasse 3 Vaugirard		2h07	29 €	31 €	34 €
						21 €	*23 €*	*26 €*
3	15h15	17h26	Montparnasse 3 Vaugirard		2h11	29 €	31 €	34 €
						15 €	*17 €*	*20 €*

Figure 13 - Tableau indicatif des trajets de l'offre Ouigo au départ de Paris vers Angoulême en direct ou avec dessertes régionales

	départ	arrivée	gare d'arrivée	villes desservies dans Paris	durée du voyage	standard (pas de prise électrique) - modifiable sous conditions	avec prise	place tranquille
1	12h38	14h26	Montparnasse 3 Vaugirard		1h48	62 €	64 €	67 €
						21 €	*23 €*	*26 €*
2	17h47	20h43	Paris Aéroport Roissy-CDG 2	Poitiers - Massy TGV - Paris Marne-la-vallée-Chessy-Disneyland	2h56	59 €	61 €	64 €
						13 €	*15 €*	*18 €*

Figure 14 - Tableau indicatif des trajets de l'offre Ouigo au départ d'Angoulême vers Paris en direct ou avec dessertes régionales.

L'augmentation du nombre de passagers lors de la première année de mise en service de la ligne est pour l'instant au niveau de ce qu'attendaient la SNCF et les acteurs associés : plus de 5,5 millions de voyages entre Paris et Bordeaux ainsi qu'entre Bordeaux et Paris, donc plus de « 8 millions de personnes supplémentaires en plus, dont la moitié sont des nouveaux clients qui ne prenaient pas le train[475] ».

[475] Auteur inconnu, « Le TGV Atlantique a transporté 40 millions de personnes en un an », *Le figaro.fr*, 2 juillet 2018, citation de Rachel Picard, directrice générale de Voyages SNCF

La mise en place de la ligne ainsi que sa sur-communication a aussi poussé la compagnie aérienne Air France à médiatiser son offre, notamment avec son *low cost* Hop !, pour ne pas perdre complètement sa part de marché, comme cela s'est produit avec la liaison Paris-Strasbourg. La publicité a envahi les villes, notamment sur les tramways de Bordeaux [Fig. 15].

Figure 15 - Campagne publicitaire de la compagnie aérienne Hop ! en réaction à la nouvelle liaison TGV Paris-Bordeaux. Source : photographies personnelles, le 09-09-2017

Boost d'emplois et d'habitants

Outre la disparité des offres desservant les villes moyennes traditionnelles du trajet Bordeaux – Paris, la LGV a rapproché la capitale française à Bordeaux. Un grand nombre de travailleurs parisiens y ont vu l'opportunité de s'installer dans une métropole à la qualité de vie reconnue tout en continuant tout ou partie de leur activité professionnelle à Paris. Les cadres en particulier expérimentent ainsi la pendularité de longue distance, voire la multirésidentialité[476], par exemple en travaillant trois jours par semaine à Paris et deux jours en télétravail à Bordeaux. Des petites et moyennes entreprises ont aussi saisi l'occasion de déménager dans la capitale girondine, profitant d'une connexion pour aller à Paris dans la journée si besoin ou attirer de potentiels clients. L'arrivée de Parisiens est en revanche perçue comme une dépossession de la ville par certains Bordelais[477]. Ce choc n'est pas frontal, mais se ressent depuis cinq ans, avec une augmentation du prix de l'immobilier qui a atteint des sommets en 2017[478] avant une diminution en 2018. Le prix moyen à l'achat au mètre carré médian des appartements anciens au 4ème trimestre 2017 atteignait à Bordeaux : 3930€, à Lyon : 3650€, à Toulouse : 2620€, à Lille : 3130€[479]. La population dite parisienne, qui pourtant a souvent grandi dans la région, s'est intéressée en premier à la ville de pierre et a donc privilégié l'ancien en démarchant et achetant

[476] KAUFMANN, Vincent, *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne, PPUR, 2008 (2017), p.20
[477] BOSREDON, Mickaël, « Pour le Front de libération bordeluche, "Bordeaux ville la plus tendance du monde, c'est une farce" », *20minutes.fr*, 29 novembre 2017
[478] Auteur inconnu, « Une année exceptionnelle », *Investissement Conseils*, 1 juillet 2018
[479] Source : Bases immobilières des notaires de France

maisons et appartements. La tendance diminue en 2018 et le neuf, produit en grande quantité sur la métropole bordelaise, s'impose comme nouveau centre d'intérêt.

L'investissement massif de l'immobilier depuis le début de la construction de la LGV a été diffusée par la presse, ce qui a poussé les investisseurs privés vers Bordeaux, comme le titre *La Tribune* en octobre 2014 : « Investissez à Bordeaux, la LGV arrive bientôt ! ». L'article brosse le portrait d'une communauté urbaine, en voie de devenir une métropole qui, boostée par l'ouverture d'une LGV reliant Paris à Bordeaux en 2h au lieu de 3h15, prend toute la mesure de ce que l'effet TGV peut lui apporter de positif sans faire l'impasse sur les efforts qu'elle devra déployer pour dépasser cet effet et pérenniser une nouvelle économie :

> […] si la LGV accélère les grands projets, elle ne produit pas, seule, de développement économique. En revanche, une LGV a un effet direct sur le tourisme d'affaires et de courts séjours[480].

Par l'investissement de l'État et des collectivités locales dans un grand projet urbain autour de la gare, la métropole espérait, avant même que la LGV ne soit finie, attirer des sièges sociaux de grandes entreprises, de petites et moyennes entreprises du numérique, de l'écologie, de la santé ou de la robotique sur tout le territoire impacté par l'arrivée de la LGV, qu'il soit métropolitain ou régional. La construction de la LGV a déjà profité à un nombre important d'entreprises en sous-traitance, 589 sociétés en 2014 : 8000 personnes ont travaillé sur cette construction dont 2000 employés locaux à l'été 2013[481]. L'agence de développement économique *Invest in Bordeaux*[482] et son directeur général le confirment :

> L'effet LGV, on le sent depuis plus d'un an. Nous traitions auparavant environ 35 dossiers d'implantations d'entreprises par an, générant 900 emplois. En 2015 comme en 2016, nous avons doublé : nous en sommes à près de 70 dossiers pour 1400 emplois. Ixxi, filiale de la SNCF, s'est installée dans la métropole, Axa Wealth Services également et d'autres projets avec Axa sont en cours. Beaucoup de dossiers concernent le secteur du numérique mais pas tous. Tous les 15 jours tombent sur notre bureau un dossier d'un hôtelier qui cherche 500 m^2 dans le Triangle d'or bordelais. Autant dire que c'est compliqué... Nous avons aussi plusieurs projets dans le Sud Gironde, avec des transformations de châteaux viticoles prestigieux qui s'orienteraient vers de l'hébergement, du loisir...[483]

[480] CÉSAR, Nicolas, « Investissez à Bordeaux, la LGV arrive bientôt ! », *La Tribune.fr*, 17 octobre 2014
[481] Chiffres donnés dans l'article CESAR, Nicolas, « Investissez à Bordeaux, la LGV arrive bientôt ! », *La Tribune.fr*, 17 octobre 2014
[482] Créée en 1996 à l'initiative des collectivités locales et de la Chambre de Commerce de Bordeaux-Gironde, Invest in Bordeaux est l'Agence de développement économique de Bordeaux et de la Gironde.
[483] Auteur inconnu, « Bordeaux-Paris : ce que la LGV va changer », *latribune.fr*, 7 janvier 2017

Dans le même temps où les collectivités poussent aussi bien les grands groupes que les start-ups à venir, la presse spécialisée fait la promotion de l'immobilier de logement en résidence principale ou en résidence secondaire, à Bordeaux ou dans le département dès le début des années 2010[484].

TGV vs TER : la fracture entre la métropole et le département

Après avoir consacré des milliards dans le projet de ligne à grande vitesse, la région Nouvelle Aquitaine ainsi que les experts du territoire n'hésitent pas à rappeler que le développement d'un territoire passe aussi par celui du train régional, soit le réseau TER qui doit permettre aux habitants et travailleurs de se déplacer sans trop de difficultés dans l'aire métropolitaine et aux abords. Un des premiers objectifs a quasiment été atteint : augmenter et améliorer les liaisons entre le hors métropole et la métropole [Fig. 16].

[484] CLERIMA, Ludovic, « Craquez pour une résidence secondaire », *Mieux vivre votre argent*, 1er juillet 2018

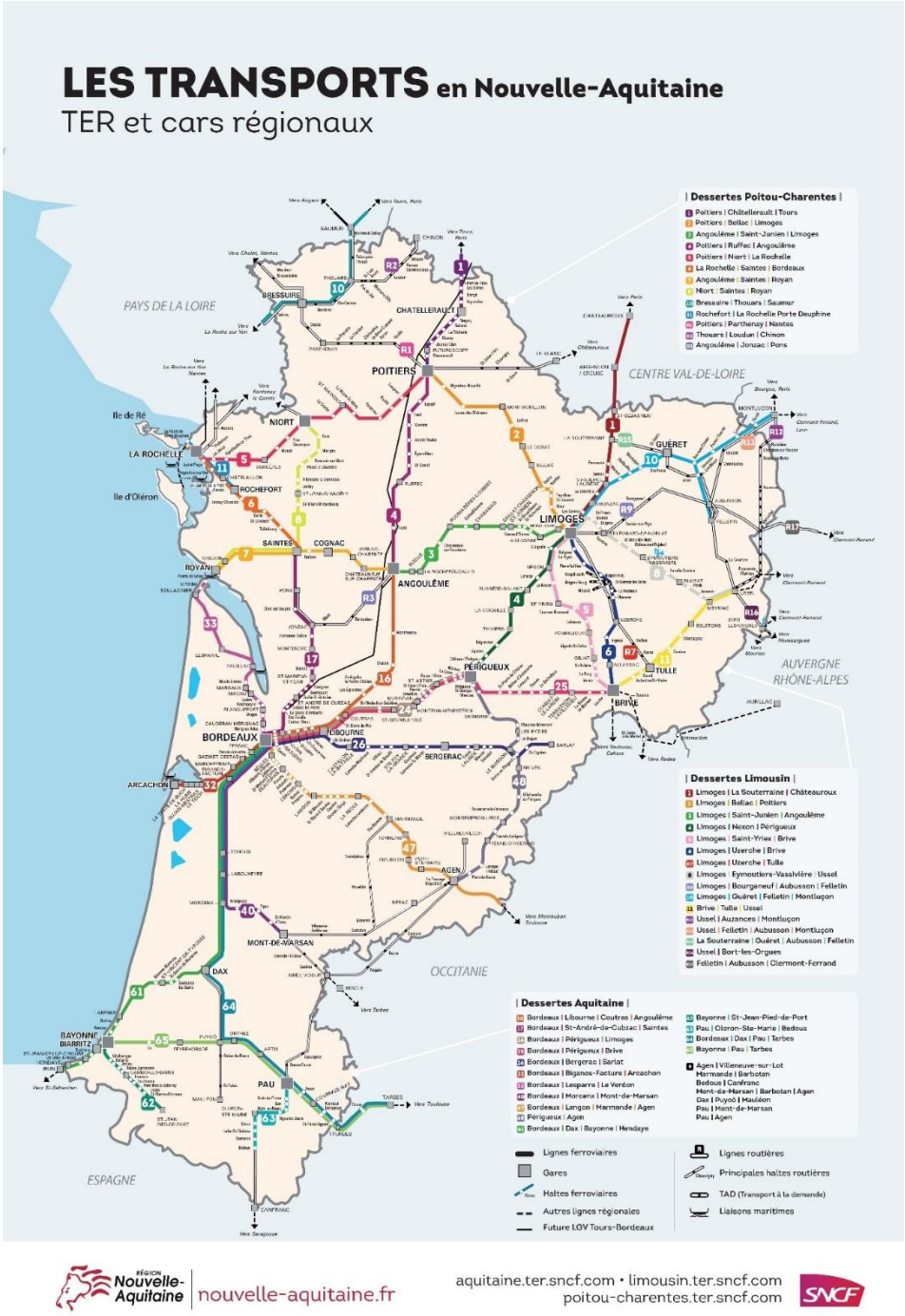


Figure 16 - Réseau TER et cars en Nouvelle-Aquitaine. Source : site internet du TER sur www.ter.sncf.com

Aujourd'hui, on attend plus du TER : une sorte de « RER de province[485] » ou encore un « réseau de transports collectifs à l'aire métropolitaine[486] » pour articuler la grande vitesse opérée entre Paris et Bordeaux et le réseau régional et local plus lent, qui pourrait bénéficier de cadences plus importantes pour fluidifier et augmenter ses capacités.

[485] OBLET, Thierry, « La politique des transports urbains : fabrique de la conscience métropolitaine », *in* GODIER *et al.*, *op. cit.*,2018, p.53

[486] Entretien semi-directif, exp2, directeur de l'équipe Projet urbain de l'a-urba, janvier2018

Comme le réseau de transports en commun dans la métropole bordelaise, le réseau de TER est organisé en étoile pour desservir les communes périphériques jusqu'au cœur de la métropole. L'idée serait de mailler le territoire radio-concentriquement pour relier entre elles les périphéries, les nouveaux centres économiques, les bassins d'emplois et bassins de vie sans un passage systématique par la gare Saint-Jean de Bordeaux.

Pour accorder les points de vue d'acteurs différents sur plusieurs échelles, un syndicat mixte des transports a été créé en juillet 2018. Le syndicat mixte intermodal de Nouvelle-Aquitaine (SMINA) est constitué de 21 agglomérations de la Nouvelle-Aquitaine dont Bordeaux Métropole, avec la région en chef de file. L'objectif est de « coordonner les services de transports de toutes les collectivités adhérentes, de déployer un système d'information multimodal et de mettre en place une billetterie unique, qu'on monte dans un car, un TER ou le tramway bordelais[487]. » Le budget alloué est d'1,7 millions d'euros, dont la moitié provient de la région.

Des territoires de la Gironde et d'autres proches comme la communauté Val de Garonne, autour de Marmande, demandent justement à augmenter le cadencement des TER en direction de la métropole car un grand nombre de ses actifs va tous les matins en direction de Bordeaux. Cela aurait pour effet de réduire la congestion de l'autoroute 62, de la départementale ainsi que de la rocade bordelaise. La signature d'une coopération territoriale entre les deux intercommunalités (Bordeaux Métropole et Val-de-Garonne) le 11 octobre 2018 va justement permettre de faire pression vis-à-vis de la SNCF.

L'ouverture d'une ligne à grande vitesse sur un territoire en tension entre métropolisation et régionalisation, ouvre donc effectivement des perspectives économiques, d'emplois et d'aménagements, mais elle révèle aussi des fractures d'échelles, de temporalités, entre territoires. Une prise en compte globale de la mobilité au niveau régional pourrait à terme réparer, ou au moins répondre aux ruptures actuelles entre offres de déplacement par des connections plus fines. Le train régional a connu son apogée au début des années 2000 avant d'être progressivement abandonné. Pourrait-il revenir à l'agenda comme une des réponses à la mobilité des périphéries et de l'aire métropolitaine dans ses grandes limites, quand l'extra-rocade ne serait plus uniquement régi par la voiture ?

[487] LASSERRE, Benoît, « Nouvelle-Aquitaine : le Syndicat mixte des transports en piste le 10 juillet », *Sud-Ouest*, 4 juin 2018

4.3.2 Prétexte au développement métropolitain par mégaprojet

L'arrivée de la LGV à Bordeaux, Lille, Lyon ou Marseille, les connectant plus rapidement à la capitale parisienne ainsi qu'aux grands *hubs* européens, a été, nous l'avons vu, un levier pour lancer de grands projets urbains renouvelant, requalifiant et densifiant les territoires locaux. L'épicentre des projets se trouve autour des gares, rénovées et étendues comme à Marseille ou créées de toutes pièces comme à Lille. Des friches industrielles, ferroviaires et même parfois portuaires deviennent de parfaits territoires de projets, car la *tabula rasa* y est plus facile, contrairement au tissu ancien où l'intervention est toujours plus compliquée. Les friches ont la particularité d'être de grands espaces abandonnés qui peuvent ne pas avoir coûté trop cher aux collectivités ayant anticipé leur potentiel pour se constituer une réserve foncière. Mais « l'effet d'aubaine » rend les négociations entre propriétaires fonciers et collectivités publiques plus dures et moins avantageuses pour la puissance publique.

Les agglomérations régionales, accueillant la LGV et désirant devenir des métropoles européennes, se sont résignées, pour atteindre leurs objectifs, à resserrer leur lien avec Paris alors qu'elles ont tenté, depuis la décentralisation des années 1980, de s'en émanciper pour devenir des métropoles d'équilibre. L'effet de vases-communicants entre la capitale et les métropoles régionales est plus important que ne l'ont cru les villes dans les dernières décennies du XXème siècle. Pour attirer des habitants, entreprises et touristes, la connexion ferroviaire à haute vitesse est un atout principal dans le *package* qu'une métropole européenne doit posséder. Les effets anticipés sont une augmentation du nombre des nouveaux habitants attirés par la qualité de vie, par l'arrivée de nombreuses entreprises et sièges sociaux grâce au prix du foncier attrayant, et enfin par un afflux de touristes.

À l'échelle de la métropole bordelaise, l'effet LGV a été plébiscité depuis l'annonce du projet ferroviaire comme le catalyseur de plusieurs projets urbains, architecturaux, culturels, économiques et immobiliers ; un projet en particulier entretient toutefois une relation directe avec la LGV : l'Opération d'Intérêt National (OIN) Bordeaux Euratlantique.

Bordeaux Euratlantique : un projet parmi les autres en France

Comme à Lille ou à Marseille, l'idée principale du projet Bordeaux Euratlantique est de profiter de nouvelles connexions TGV pour développer le tertiaire en cœur de métropole et autour de la gare. Mais pour ces trois cas, le développement urbain n'a pas été conçu de la même manière pour plusieurs raisons.

Premièrement, les temporalités et les contextes d'actions ne sont pas les mêmes. Le TGV reliant Lille à Paris a été inauguré en 1993. Cette nouvelle situation privilégiée de l'ancienne agglomération provinciale va renouveler Lille et alimenter une dynamique régionale et européenne forte puisqu'avec le tunnel sous la Manche inauguré en 1994, et la mise en service d'un train transfrontalier franco-belge, le nord de la France devient une centralité puissante à partir de 1995, poussée par une stratégie d'accompagnement du processus de mutation et de métropolisation. Lille devient un *hub* connecté au reste de l'Europe.

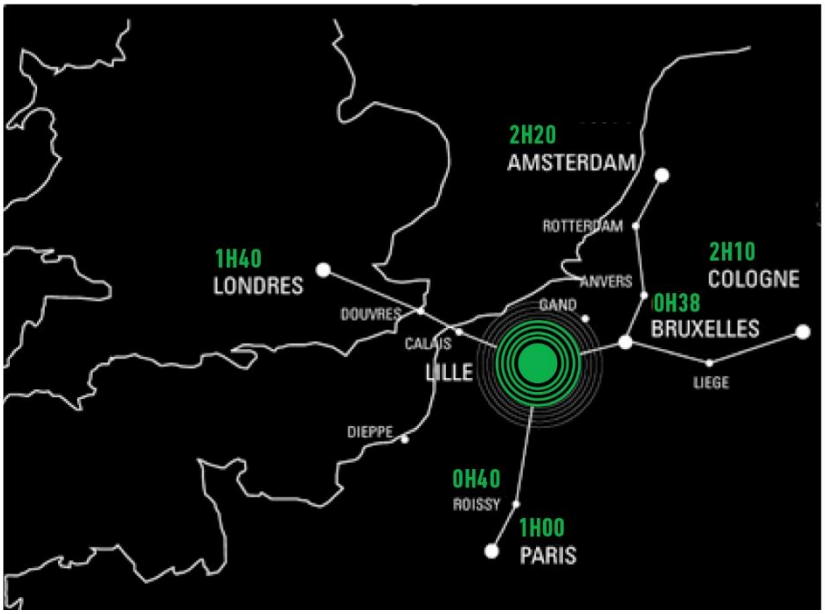


Figure 17 - Schéma des temps de trajet en train depuis Lille au sein du triangle économique et politique Paris-Londres-Bruxelles. Source : Brochure professionnelle – SPL Euralille, Décembre 2013

La conurbation Lille-Roubaix-Tourcoing amplifie la métropolisation, passant d'une dimension nationale à européenne. Ainsi, « Pierre Mauroy lance un pari audacieux : profiter du passage du TGV pour bâtir une nouvelle gare et créer autour un centre d'affaires européen[488] ». Euralille est en effet le projet de Pierre Mauroy, maire de 1973 à 2001 qui, non content d'avoir pesé pour que le TGV passe par Lille et que sa gare soit en cœur de métropole et non à l'extérieur, a aussi mis au service de l'agglomération « sa capacité de vision et de prospective[489] » pour envisager un vaste projet urbain. D'autres acteurs comptent parmi les piliers de la réussite du projet : l'agence de développement et d'urbanisme de Lille, la Communauté urbaine (aujourd'hui Lille-Métropole) ainsi qu'un groupe informel qui s'est constitué en 1993 pour « assurer le développement par l'international à partir de projets concrets élaborés en toute indépendance[490]. »

[488] Page de présentation de l'historique du projet Euralille sur leur site internet, http://www.spl-euralille.fr
[489] AMPE, Francis, « Lille : gare d'Euralille », *in* TERRIN, Jean-Jacques (dir.), *Gares et dynamiques urbaine. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille, Parenthèses, 2011, p.53
[490] AMPE, *op. cit.*, p.53

Le modèle opérationnel d'Euralille est une société d'économie mixte (SEM) sous l'autorité de la communauté urbaine. Société publique locale (SPL) en 2011, elle est chargée depuis 1990 de réfléchir à, l'élaboration et l'organisation de l'aménagement des territoires d'Euralille. L'ambition première de ce mégaprojet de 130 ha est de :

> créer de toutes pièces un grand quartier d'affaires, inscrit dans le prolongement du tissu urbain du centre-ville et capable d'assurer une mixité de fonctions : centre commercial, parc des expositions, école de commerce, logements… […] Pour Lille-Métropole il s'agissait d'utiliser l'opportunité créée par le carrefour des lignes TGV pour développer une nouvelle offre économique. Cette impulsion a permis d'envisager une transformation plus importante encore de ce quartier de Lille, jusqu'à le faire devenir un centre d'agglomération[491].

En plus d'être devenu une centralité métropolitaine, Euralille est ponctué de *landmark* architecturaux comme la tour de Lille [Fig. 18] propulsant la métropole comme une nouvelle figure urbaine.

Figure 18 - Gare Lille-Europe et tour de Lille de Christian de Portzamparc. Crédits photo : Rémi Jouan sur Commons Wikimedias

Le montage politique et organisationnel d'Euroméditerranée à Marseille est différent car géré par un Établissement Public d'Aménagement encadré par une Opération d'Intérêt National sous le contrôle de l'État. Notons que c'est d'ailleurs en observant ce modèle (OIN gérée par un EPA) que la CUB a monté le projet de Bordeaux Euratlantique à la suite d'une mission de faisabilité réalisée en 2008. Euroméditerranée n'a pas comme point de départ unique l'arrivée du TGV, contrairement à Lille ou Bordeaux. La situation de la ville dans les années 1990 en fait une agglomération excentrée dotée

[491] AMPE, *op. cit.*, p.55

d'une mauvaise image (sécurité, délabrement). Il s'agit donc d'une opération d'aménagement et de développement économique sur un périmètre de 300 hectares en cœur de métropole entre le port de commerce, la gare TGV et le quartier historique du Vieux-Port. Euroméditerranée doit faire un pont entre l'Europe et la Méditerranée, et devenir « un accélérateur de l'attractivité et du rayonnement de la métropole marseillaise[492] ». Le projet de rénovation urbaine de friches industrielles au cœur de l'agglomération, conduit par l'EPAEM, vise à développer de nouveaux quartiers économiques, commerciaux et résidentiels, à la différence d'Euralille qui avait pour principe premier d'en faire un grand quartier d'affaire. Les deux projets sont donc souvent analysés et comparés, et ne renvoient pas la même image. D'un côté, Lille, sous le nom d'Euralille, est connu comme étant un grand centre commercial, un vaste « morceau de ville[493] » avec une couleur d'activité tertiaire très prononcée. De l'autre, Euroméditerranée a cherché à (re)donner une « belle » image à Marseille grâce au Mucem[494], à la réhabilitation d'une ville dans son ensemble.

Euratlantique est à la croisée d'Euralille et d'Euroméditérranée. Le rapport de faisabilité de 2008 s'est interrogé sur les deux modèles, car le projet bordelais posait la question de la LGV comme levier d'actions métropolitain, promettant un fort développement économique autour de la gare et donc dans le cœur de la métropole. Il se concluait sur l'idée d'un développement de part et d'autre de la Garonne : il ne consistait donc pas simplement en un quartier de gare mais en une « restructuration de tout le Sud bordelais[495] ».

À la suite du rapport de faisabilité, les pistes EPA et OIN ont été votées à l'unanimité par les élus locaux pour plusieurs raisons : avoir un support financier de l'État et bénéficier dès le début d'un réseau politique et économique parisien. La demande au Ministre du développement durable est faite durant l'été 2008, il y répond positivement en septembre de la même année. Une mission de préfiguration se met en place en 2008-2009 pour finaliser le périmètre du projet, les partenariats et le plan d'affaires, définir les ZAC et les partis-pris urbanistiques. Il faut aussi négocier l'achat du foncier, autour des propriétés ferroviaires[496]. Les décrets de création de l'OIN et de l'EPA signés mi-2010 sont le point de départ du montage d'une équipe pré-opérationnelle composée d'agents mis à disposition par la mairie de Bordeaux, par la CUB et par l'État. Le directeur en sera Philippe Courtois, un habitué des EPA ayant travaillé sur Euroméditerranée et sur l'EPA La Défense Seine-Arche.

---

[492] Page de présentation du site internet d'Euroméditerranée, http://www.euromediterranee.fr
[493] Termes utilisés par le mandataire du projet urbain, Rem Koolhaas dès le lancement de la première phase
[494] Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée inauguré en 2013
[495] DELPONT, André, GILLES, Jean-Bernard, *Bordeaux, business et grande vitesse. Nouveaux paradigmes économiques*, Bordeaux, Mollat, 2017, p.221
[496] DELPONT, GILLES, *op. cit.*, p.223

Le projet s'appuie sur les résultats positifs et négatifs des autres mégaprojets des années 1990-2000 : même s'il est nommé quartier d'affaires par quelques habitants[497], il sera formé à l'horizon 2030 de plus de logements que de bureaux, avec une réelle mixité entre habitat, travail, espaces commerciaux, espaces publics, espaces culturels, se rapprochant plus d'Euroméditerranée que d'Euralille ou de La Défense. Les nouvelles constructions s'insèrent dans le tissu du bâti existant autour de la gare et dans Belcier[498], même si la densité de construction la plus élevée se concentrera sur les terrains les plus libres, notamment ceux des anciennes emprises ferroviaires. Ce territoire de 738 ha réparti sur trois communes (Bordeaux, Bègles et Floirac) et organisé en deux ZAC, doit pouvoir accueillir 30 000 nouveaux emplois à terme, sur 640 000 m² de bureaux de locaux d'activités ; il doit aussi intégrer 40 000 nouveaux habitants en leur offrant un cadre de vie de qualité. Euratlantique veut pousser plus loin la conception d'un « morceau de ville » à la lilloise, en cœur de métropole, avec des activités tertiaires supérieures (services aux entreprises et sièges sociaux) et un *cluster* du numérique, en association avec du logement et en aménageant des quartiers qui ont une vie le soir et les week-ends.

Bordeaux Euratlantique : un projet comme les autres à Bordeaux

Dans le paysage des projets urbains de la métropole, Bordeaux Euratlantique est un peu à part étant donné sa taille, son mode de gouvernance, ses objectifs et le nombre d'acteurs impliqués. Mais il faut noter que Bordeaux et sa métropole sont, comme nombres de métropoles françaises et européennes, en projet et en chantier depuis la fin du XXème siècle.

Depuis la revalorisation du centre bordelais et de ses proches périphéries par l'apport du tramway et les réhabilitations des espaces publics concomitants, la métropole s'est engagée sur un autre pan de son projet métropolitain en libérant du foncier pour créer des quartiers, et pour inciter les habitants à revenir habiter dans le cœur de la métropole. Un des arguments tient dans l'idée que le rêve du pavillonnaire des années 1970-1980 n'est plus soutenable, que l'étalement doit être contré et que la densité est un enjeu noble, en privilégiant la qualité de vie et le confort des habitants. Les points forts pour attirer des ménages à l'intérieur de la rocade sont principalement axés sur la proximité avec le centre-ville, les équipements publics et privés, via un réseau de mobilité dense et efficace.

[497] Entretien semi-directif, travEur1, Club des entreprises de Bordeaux Euratlantique, avocate, octobre 2017
[498] Un des quartiers anciens de Bordeaux situé derrière la gare St Jean

Dès le début des années 2010, le Projet Métropolitain des années Feltesse[499] a valorisé une visée stratégique d'ensemble aussi bien au travers de projets urbains, d'infrastructures, d'équipements et de parcs, que par la mise en avant d'objectifs à la hauteur des enjeux métropolitains :

> Oui, notre ambition est énorme, non pas sous l'effet d'une sorte de vanité régionaliste surannée, mais parce que depuis 10 ans ou 15 ans nous avons assemblé patiemment, méthodiquement les briques de cette ambition. La métropole bordelaise a profondément changé, de manière positive, sans pour autant sacrifier un terroir magnifique où les espaces verts représentent encore plus de 50 % du territoire. Ce n'est donc pas un hasard si depuis plusieurs années notre démographie est devenue supérieure à la moyenne nationale, et si notre croissance, en termes d'emplois, est plus importante qu'ailleurs[500].

Le président de la Communauté urbaine de Bordeaux promettait dès 2010 qu'avec les nombreux atouts assemblés autour des pôles de compétitivité (aéronautique, biotechnologies, informatique de la santé, énergies alternatives, le numérique) et ceux à venir comme la LGV (plaçant Bordeaux au cœur d'un cadran européen aérien et ferroviaire), que Bordeaux incarnerait le renouveau des métropoles après Lyon, Lille ou Nantes.

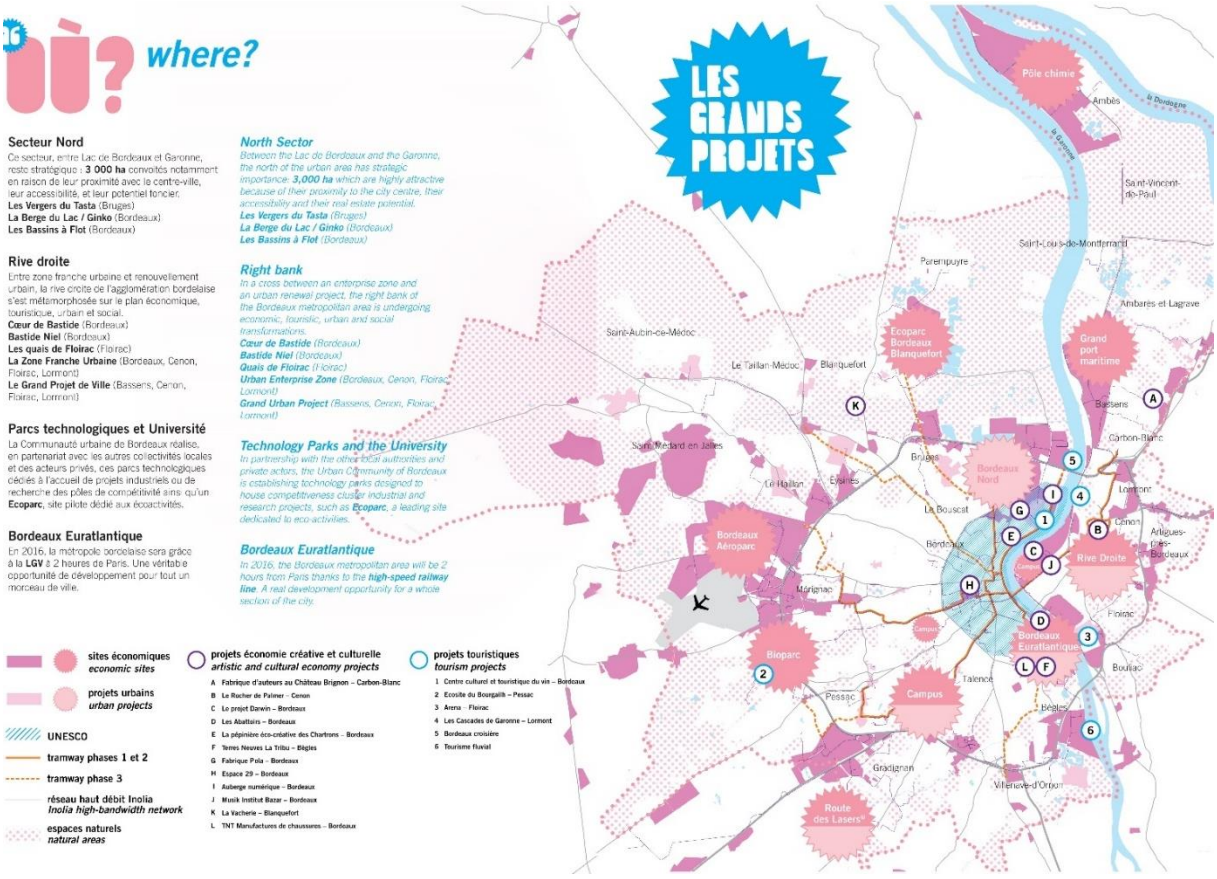


Figure 19 - Carte des grands projets de la métropole bordelaise. Source : CUB, « Bordeaux Métropole 2010-2020 », février 2010

[499] CUB, *5 Sens pour un Bordeaux Métropolitain*, novembre 2011
[500] FELTESSE, Vincent, « Notre ambition » *in* CUB, « Bordeaux Métropole 2010-2020 », février 2010, p.5

Plusieurs échelles de projets tracent le futur [Fig. 19]. Les projets urbains se concentrent majoritairement dans l'intra-rocade et aux limites communales de Bordeaux : le PAE de Bassins à Flot (162 ha), les ZAC Les Vergers du Tasta à Bruges (45 ha), des Berges du lac ou l'écoquartier Ginko (33 ha) au nord ; sur la rive droite les ZAC Cœur de Bastide (29 ha), Bastide-Niel (30 ha) et Brazza (54 ha). La ville de Bordeaux et la métropole se sont aussi engagées sur des réhabilitations et rénovations de quartiers existants : Mériadeck, Grand Parc, le programme national de rénovation des quartiers anciens dégradés (PNRQAD) Bordeaux [Re]Centres, les quartiers nord de Claveau et des Aubiers.

Les grands sites économiques de Bordeaux ne sont pas en reste comme le port maritime à Bassens, l'Ecoparc Bordeaux Blanquefort au nord, le Bioparc à l'ouest ou encore la route des lasers au sud, projets localisés dans les territoires de l'extra-rocade. Des projets retiennent notre attention car originaux dans leur montage opérationnel : les Opérations d'Intérêt Métropolitain (OIM) [Fig. 18], en filiation avec la mise en place de l'OIN Bordeaux-Euratlantique. La première se positionne autour de l'aéroport, sur une superficie de 2000 ha, composée de zones d'activités économiques spécifiques priorisant le secteur aéronautique et comprenant des entreprises comme Dassault Aviation, Thalès, Safran, Airbus *Défense* & *Space* dans un objectif :

> de créer des quartiers d'activité économique qui soient à la fois fonctionnels et où il est agréable de venir travailler, d'introduire de l'urbanité sur un territoire aujourd'hui peu lisible sur le plan urbain, et souvent mal vécu du fait des problèmes de congestion ou du manque d'aménités urbaines[501].

La deuxième OIM est à cheval sur la rocade sud au niveau du campus Pessac-Talence-Gradignan : Bordeaux inno-campus. Sur 1350 ha, cette opération d'aménagement est un projet de valorisation d'équipements comme le campus universitaire et les sites hospitaliers. Un des objectifs est de dépasser 10 000 emplois supplémentaires d'ici 2030.

[501] Page internet dédiée à l'OIM Bordeaux aéroparc sur le site de Bordeaux Métropole

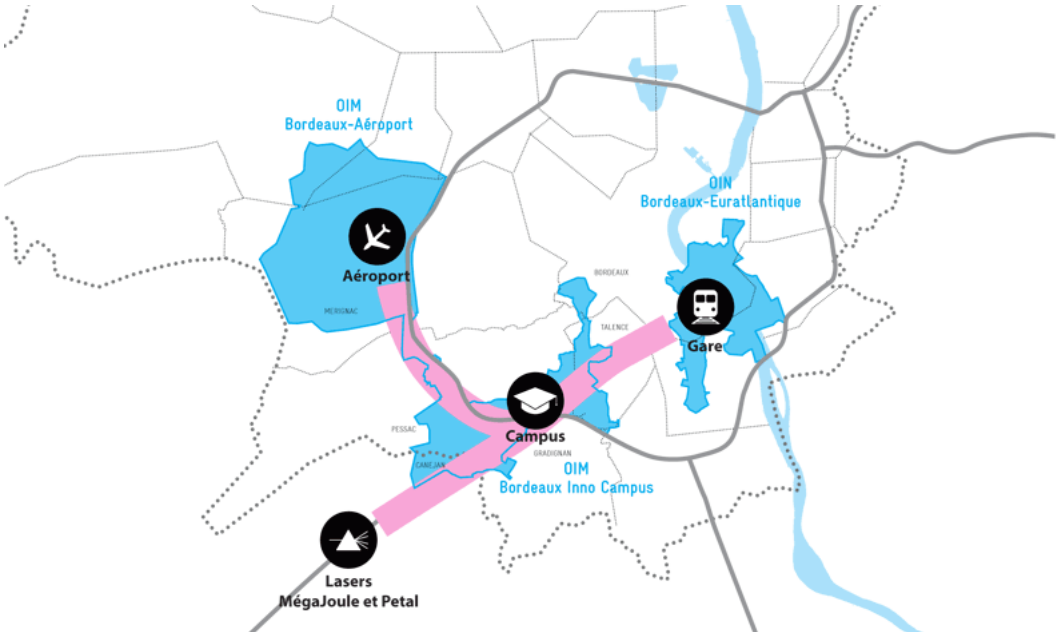


Figure 20 - Grands territoires en projet : 2 OIM et 1 OIN, entre projet économique et urbain. Source : Page internet dédiée à l'OIM Bordeaux inno-campus sur le site de Bordeaux Métropole

Parmi toutes ces opérations, l'OIN Euratlantique se distingue avant tout par son mode de gouvernance et son modèle économique. Plus de 5,5 milliards d'euros ont été investis dans un projet de 738 ha porté par l'État et les collectivités locales ; il s'agit là d'une des 15 Opérations d'Intérêt National françaises.

4.4 Le mégaprojet Bordeaux Euratlantique

4.4.1 L'identité du mégaprojet[502]

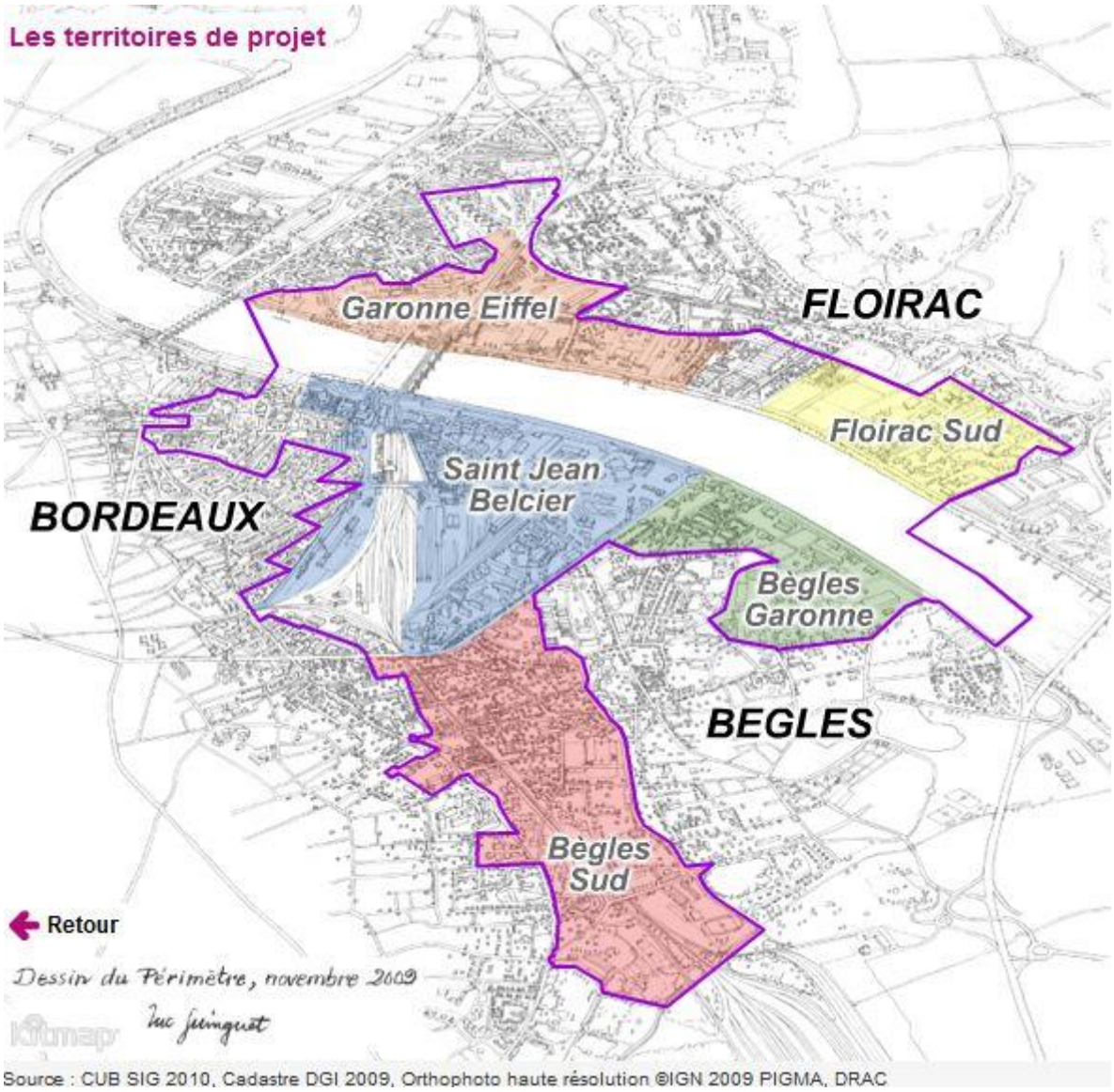


Figure 21 - Première carte des secteurs du périmètre de l'OIN Bordeaux Euratlantique, 2009. Crédits : Bordeaux Euratlantique

Le projet Bordeaux Euratlantique, articulé autour de la gare Saint-Jean et de l'ouverture d'une connexion à grande vitesse entre Paris et Bordeaux, naît sous le format d'une Opération d'Intérêt National (OIN) par décret le 5 novembre 2009 [Fig. 21]. Un Établissement Public d'Aménagement (EPA) est ensuite créé pour la diriger, le 22 mars 2010[503]. Le premier concours d'urbanisme pour la définition

[502] Les cartes informant les situations des lieux et aménagements cités sont présents en Annexe 4.4 : Cartes et documentations sur le projet Bordeaux Euratlantique

[503] L'article 7 du décret n°2010-306 du 22 mars 2010 porte création de l'Établissement Public d'Aménagement de Bordeaux-Euratlantique.

d'un plan guide sur le secteur Bordeaux Saint-Jean Belcier est lancé en avril 2010, et la première réunion de présentation des orientations a lieu le 12 octobre 2010. Dès le dépôt des décrets, une équipe pré-opérationnelle s'est constituée sous la direction de Philippe Courtois, formée à part égale d'agents locaux et d'agents de l'État.

Le Conseil d'Administration de l'EPA, selon le règlement intérieur de l'établissement, compte dix membres et comporte deux collèges : le premier, composé de cinq membres, désignés par les ministères de l'urbanisme, des transports, de l'aménagement et du territoire, du budget, des collectivités territoriales ; le deuxième, cinq membres représentant les collectivités territoriales et leurs établissements publics (les maires ou représentants des communes de Bordeaux, Bègles et Floirac, le président de la CUB puis Bordeaux-Métropole et le président de la région Aquitaine puis Nouvelle-Aquitaine). Les membres sont nommés pour trois ans avec des mandats renouvelables. Les présidents du conseil d'administration se sont succédé en 10 ans et sont à chaque fois des acteurs locaux : Vincent Feltesse de 2012 à 2013 en tant que président de la CUB, puis Alain Juppé de 2013 à 2016 en tant que maire de Bordeaux et président de la CUB puis de Bordeaux Métropole, Virginie Calmels de 2016 à 2019 en tant que Vice-Présidente de Bordeaux Métropole.

En 2012, l'équipe pré-opérationnelle est composée d'une quinzaine de personnes, dont des directeurs de projet par secteur, ainsi que des chargés d'études et de missions sur le développement durable, des infrastructures, de la concertation, de la communication et de la culture. L'équipe de maîtrise d'ouvrage, spécifique au projet, était et est toujours atypique dans le paysage des projets urbains bordelais. Le bénéfice d'une maîtrise d'ouvrage *ad hoc* est « une force » nécessaire à l'avancement du projet. Certains experts et agents territoriaux l'ont néanmoins critiquée, car son fonctionnement apparaît assez opaque pour les services externes au projet. Les liens entre les différents organes de la fabrication de la ville avec ce territoire sont plus compliqués car l'État, engagé dans ce projet, ne fonctionne pas – ou plus – avec les mêmes processus que les collectivités et institutions urbaines.

Le cas d'Euroméditerranée à Marseille en est un exemple parlant comme le montre Gilles Pinson dans l'analyse de la gouvernance de cette EPA. Dans un premier temps, elle prend la mesure de l'exceptionnalité de ce projet pour exploiter de nouvelles façons de faire : management de projet, conception d'un cadre stratégique axé sur le processus plutôt que sur le plan. De 1998 à 2004, la démarche mise en avant, qualifiée d'innovante se nomme « *actualisation-spatialisation-instrumentation* ». Il s'agit de :

> Systématiquement confronter les grandes orientations du projet aux contraintes de mise en œuvre et de les faire évoluer en fonction des contingences opérationnelles et du stock des ressources

> disponibles (opportunités foncières ou d'implantation, financements disponibles mais aussi présence d'acteurs, obtention du consensus, etc.)[504].

Toutefois, après 2004, une structure d'aménagement plus classique reprend le dessus. Dans le premier mouvement, l'EPA représentait un levier métropolitain de gouvernance entre toutes les instances urbaines et métropolitaines ; dans le second, le repli de l'instance EPA a clôturé les échanges pour une vitesse de production accélérée des opérations immobilières.

Dans le cas de l'EPA Bordeaux Euratlantique, au fur et à mesure du projet, ont été mises en place des directions tournées vers la stratégie et l'innovation. Les services des collectivités territoriales et des institutions urbaines, devant travailler de concert avec l'établissement, ne comprennent pas toujours ce que la séparation de l'instance de gouvernance a pu apporter[505].

L'ambition principale de Bordeaux Euratlantique se focalise sur l'efficacité du projet, ses achats et ventes de foncier, ses investissements immobiliers, tout en gardant une certaine homogénéité d'intervention urbaine et architecturale, selon des objectifs définis sur l'ensemble du périmètre et par secteurs. De nouvelles équipes ont pris place dans la phase d'opérationnalisation du projet, le plus grand pôle étant celui des « administrations et finances » pour gérer les marchés publics, l'action foncière et la gestion immobilière. Le pôle « Stratégie, innovation et développement économique » centre son action sur une forte campagne de communication, en direction des entreprises et des investisseurs, et fonctionne avec le pôle d'action et de gestion foncière. Une des premières victoires a été de convaincre la Caisse d'Épargne de déplacer son siège sur les quais de Paludate, amenant avec elle 1000 employés. Euratlantique et la LGV sont ainsi moteurs dans l'arrivée d'entreprises à fort capital d'images :

> Ubisoft, Deezer, Betclic, Back Market et beaucoup d'autres ont implanté des bureaux à Bordeaux ces derniers mois. À chaque fois, la combinaison du dynamisme local et de l'accessibilité en train a été mise en avant, même si les logiques obéissent à divers motifs. Deezer a ainsi choisi d'ouvrir un bureau à Bordeaux plutôt que de risquer de perdre des talents cherchant à quitter Paris[506].

L'image des quartiers existants autour de la gare de Bordeaux n'était pas totalement en accord avec l'ambition d'un tel projet mais elle n'était pas non plus aussi dégradée que celle de quartiers similaires à Marseille, grâce au processus de gentrification en cours dans les quartiers Belcier et Saint-Jean. L'EPA a donc mis en place une campagne de communication variée et ajustée, promettant la convivialité et

[504] PINSON, Gilles, *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Paris, Presses de Science Po, 2009, p.183, « Encadré 5 : Méta-projet et projet opérationnel »
[505] Notamment le directeur du pôle mobilité de Bordeaux Métropole.
[506] LOZANO, Mikaël, « Un an après, qu'a changé la grande vitesse ? », *La Tribune Hebdo*, 29 juin 2018

la proximité pour attirer les habitants, et les bénéfices de liens aisés avec la gare de Bordeaux, le centre-ville patrimonial, les accès autoroutiers pour attirer entreprises et investisseurs.

Les échelles d'aménagement se croisent sur ces secteurs en favorisant aussi bien des équipements culturels métropolitains voire régionaux avec la MECA[507] et l'Arena[508], que des clusters comme celui de l'économie créative avec la Cité Numérique[509]. À l'échelle nationale voire européenne, on trouve la gare Saint-Jean et son nouveau hall, l'installation de nouvelles entreprises au territoire ainsi que des entreprises locales qui se déplacent à Euratlantique. La forte activité économique générée s'appuie sur des commerces de proximité avec une large offre de restauration. Le secteur de l'hôtellerie et de l'hébergement temporaire est bien représenté avec des auberges de jeunesse nouvelle génération ainsi que des hôtels tels que le Hilton sur les quais de Paludate, ou bien des hôtels trois et quatre étoiles sur Armagnac. Pour en faire un « morceau métropolitain[510] », le projet est composé d'une surface importante de bureaux et de locaux d'activités, de logements et d'espaces publics.

Ce qui marque l'attractivité de ce territoire, outre les équipements et la LGV, est le réseau de déplacement prévu, les infrastructures présentes et à venir, en d'autres termes les conditions de la mobilité. Cette question est transversale à celles de l'habitat, du travail, de la vie culturelle et commerciale : c'est par une impression d'accessibilité forte et facile que le projet prospère. La réhabilitation de la gare et son extension en font un espace d'entrée sur la métropole, tandis qu'à l'échelle de l'agglomération, le projet de pont sur la Garonne avec le pont Simone Veil est une des raisons d'investir la rive droite ; le pont de la Palombe, au-dessus des voies ferrées, rassure et donne plus de possibilités aux déplacements sur le secteur Bordeaux Saint-Jean Belcier ; de nouvelles lignes de transports en commun relient Euratlantique au reste de la métropole [Fig. 22], et enfin un réseau vélo [Fig. 23] et piéton rend les quartiers accessibles. Grâce à ces aménagements, le secteur attire : il devient facile de s'y déplacer à travers ses espaces publics, d'y accéder (pour travailler), d'en partir, d'y rester (pour habiter). Vendu comme un projet exceptionnel dans le paysage bordelais et levier de développement économique métropolitain, l'accessibilité aisée promise à des secteurs économiques

[507] La MECA, nouvelle appellation du Pôle Régional de la Culture et de l'Économie Créative, s'implante sur les quais de Paludate, à l'emplacement des anciens abattoirs au bout de la halle Debat Ponsan, dans un ouvrage architectural ambitieux de 12 000 m²

[508] La salle Arena est multifonctionnelle et dédiée à l'accueil de concerts, manifestations sportives, spectacles et événements majeurs**.** Bordeaux Métropole a concédé au groupe Lagardère la conception, la construction et l'exploitation de cette salle. Elle a été conçue par **l'**Agence de Rudy Ricciotti. La superficie du bâtiment est de 10 500 m²

[509] Pôle d'excellence aquitain sur les usages du numérique, cluster régional de la filière numérique. La Cité Numérique se construit sur l'ancien centre de tri postal avec un potentiel foncier de 27 000 m² jouxtant le site d'économie créative des Terres Neuves à Bègles, à 10 mn en tramway de la gare TGV. Une équipe de maîtrise d'œuvre conduite par Alexandre Chemetoff est en charge de sa reconversion

[510] En référence au « morceau de ville » de Rem Koolhaas pour le projet Euralille

de pointe et à des équipements culturels, une « qualité de vie, l'identité "Sud-Ouest" et la beauté de la ville[511] », sont des piliers majeurs du mégaprojet.

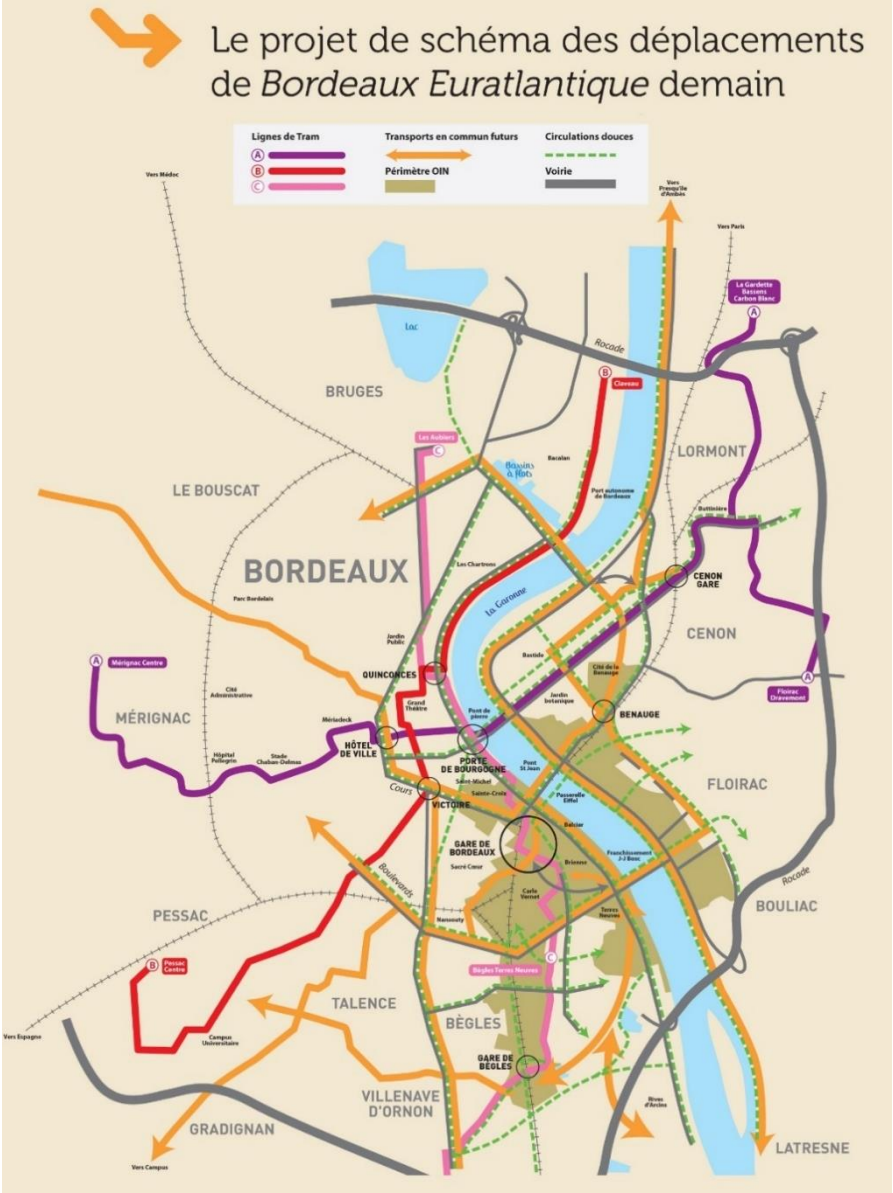


Figure 22 - Schéma des déplacements de Bordeaux Euratlantique, 2011. Crédits : Bordeaux Euratlantique

[511] Page « Une métropole active » du site internet de Bordeaux Euratlantique, consultée en juin 2019

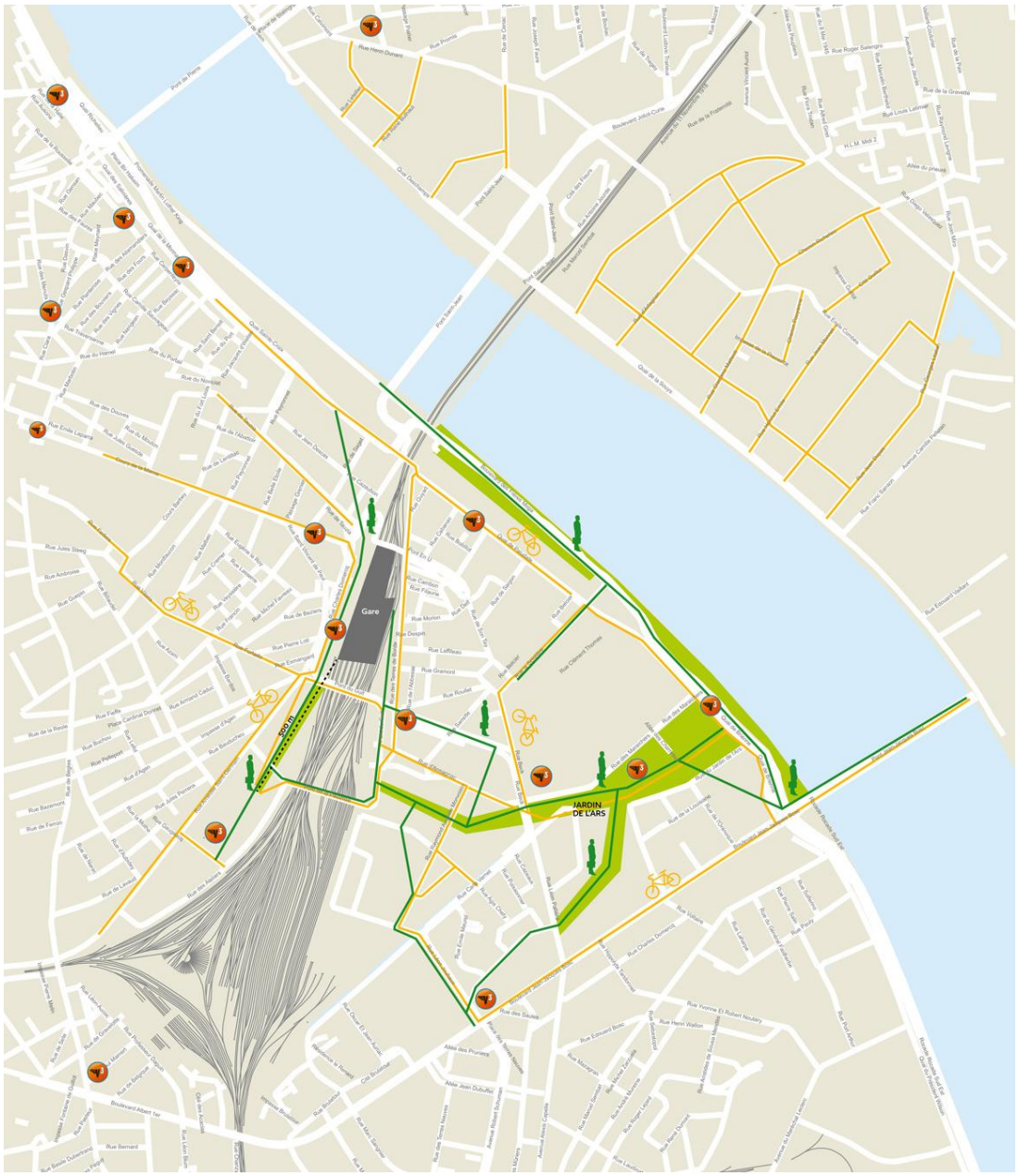


Figure 23 - Accessibilité vélo et stations VCUB sur le périmètre et alentours de l'OIN. Source : site internet Bordeaux Euratlantique, 2017

Bordeaux Euratlantique est un grand projet urbain atteignant un statut d'exceptionnalité nommé ici « mégaprojet » dont la définition rappelle celle du grand projet formulée par Patrice Godier :

> Le grand projet permet à l'action urbaine de s'extirper des dispositifs politico-administratifs ordinaires, en charge de la gestion locale. Il peut ainsi déroger au droit commun, s'affranchir des habituels circuits longs, rendre acceptable le surcoût[512].

Le mégaprojet métropolitain est composé de deux ZAC et de grandes opérations d'équipements, s'étend sur une impressionnante superficie (738 ha) avec un grand nombre de surfaces mutables (220

[512] GODIER, Patrice, *Fabrication de la ville contemporaine : processus et acteurs. Le cas de l'agglomération bordelaise*, Thèse de Sociologie, Université de Bordeaux, 2009, p.176

ha) et gère une enveloppe financière alimentée par plusieurs contributeurs (mairies, métropole, État, investisseurs privés). Les interventions sont gérées par plusieurs instances locales, avec une maîtrise d'ouvrage urbaine (EPA), des maîtrises d'ouvrage par opérations, des dizaines de maîtrises d'œuvres. Il voit la mobilisation de multiples promoteurs, constructeurs et aménageurs. Euratlantique concerne des milliers d'habitants déjà-là et à venir. Le projet se place donc dans une dynamique métropolitaine et (ré)invente la fabrication de l'urbain au prisme de la mobilité en s'appuyant sur les leviers de la vitesse (LGV, connexion rapide à Paris et au nord de l'Europe) et de la lenteur (proximité au centre-ville, de la vie quotidienne avec tous les services et commerces).

4.4.2 Regards croisés

Cette présentation factuelle du projet urbain montre son ampleur, ses ambitions et son contenu opérationnel. Au-delà des chiffres, l'analyse des récits produits et diffusés par l'EPA achève de le placer au centre de l'action métropolitaine sur le thème majeur de la mobilité. Un tel récit institutionnel, dont nous allons décrire quelques caractéristiques, peut être comparé à ceux de politiques publiques décrits par Claudio M. Radaelli :

> Les récits de politiques publiques peuvent aussi donner de la substance, fournir des normes de comportement, dramatiser un contexte ou soulever des émotions à l'intérieur d'un référentiel. […] La fonction de ces histoires de politiques publiques est de garantir, c'est-à-dire de « certifier » et de stabiliser « les hypothèses nécessaires à la prise de décision par rapport à ce qui est, en réalité, incertain et complexe […] [Roe, 1994, p. 51] »[513].

Le projet est perçu comme entraînant un renouveau positif dans les quartiers qu'il touche : il apporte une dynamique, des aménagements et des constructions qui redorent l'image populaire et dégradée des quartiers de gare, augurant du retour de commerces de proximité. Dans le même temps, le renouvellement de la population inquiète au niveau de la capacité des services et équipements présents mais il peut aussi en rassurer d'autres sur le niveau des équipements prévus, sportifs (construction d'une piscine) ou urbains (parcs et jardins).

Le « Front de libération bordeluche » lancé par deux trentenaires en janvier 2017, au-delà d'avoir fait le *buzz* médiatique surtout auprès des Parisiens, sensibilise les Bordelais aux inconvénients du fameux « effet TGV », sur le prix du foncier qui ne cesse d'augmenter, sur l'arrivée massive de touristes et dans une moindre mesure d'habitants supplémentaires, un flux de population qui provoquerait une congestion de la circulation : « À force de claironner qu'on a un magnifique océan à 3/4 d'heure de

[513] RADAELLI, Claudio M., « Récits (policy narrative) », *in* BOUSSAGUET, Laurie *et al.*, *Dictionnaire des politiques publiques*, Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), 2014 (4e éd.), p.548-550

chez nous, et bien le magnifique océan aujourd'hui il est à 1 h 30. On veut bien partager nos richesses, mais on aimerait en garder aussi[514]. » Ils remarquent que tout n'est pas « à jeter » dans les projets bordelais et qu'Euratlantique n'est pas comme les autres projets urbains :

> […] à Euratlantique il y a une vraie ambition architecturale, contrairement à Ginko qui est une catastrophe. C'est intéressant de vouloir densifier autour de la gare, c'est ce qu'il faut faire. Et évidemment la réhabilitation du patrimoine bordelais a l'intérêt de rendre la ville plus belle. On est toujours très heureux de vivre dans cette ville. Il n'empêche qu'elle n'est plus accessible à tous[515].

Le mégaprojet génère quelques craintes, au regard de « l'énorme machine » qui, au départ intriguait aussi à cause de la présence de l'État dans le processus de gouvernance. Les équipes de l'EPA ont cherché dès leur arrivée à informer sur leurs actions, à expliquer leurs objectifs pour rassurer puis créer du lien entre acteurs et usagers. Malgré le travail de terrain, certains habitants « déjà-là » ne font plus confiance aux promesses des opérations immobilières. Ils redoutent qu'elles périclitent car ils ont connu des déceptions avec d'autres projets, comme c'est le cas, dans le quartier Carle Vernet, avec les résidences Richelieu qui n'ont pas donné les résultats escomptés au niveau de la redynamisation du quartier[516].

Dès le départ du projet Bordeaux Euratlantique, les habitants et associations ont essayé de comprendre comment leur quartier allait être modifié, et ont tenté d'être entendus. Ils se sont regroupés pour créer le collectif du Grand Belcier (Belcier, Carle Vernet, Saint-Jean, Sacré Cœur). Ils sont intervenus lors des réunions publiques, ont participé aux ateliers de concertation et ont pu rencontrer les agents de l'EPA. La multiplication des espaces dits de concertation les a incités à proposer des solutions, des aménagements qu'ils pensaient légitimes lors des panels d'habitants par exemple. En revanche, pour le chargé des concertations, les panels habitants n'avaient pas pour objectif de proposer des solutions urbaines mais bien d'« acculturer[517] » les participants pour qu'ils deviennent des relais auprès d'autres. Le collectif a mis le doigt sur certaines incohérences entre les aménagements programmés et leur vision du territoire de leur quotidien ; ils ont essayé de faire entendre leur voix en conseil de quartier et en réunions publiques. En 2014-2015, le collectif s'est essoufflé après une prise en considération minime de la part de l'EPA.

Du côté des institutions et des collectivités locales, le système de gouvernance *ad hoc* de l'EPA ne rassure pas les techniciens car ils n'ont pas de vue d'ensemble sur ce qu'il s'y fait. Certains acteurs

---

[514] BOSREDON, Mickaël, « Pour le Front de libération bordeluche, "Bordeaux ville la plus tendance du monde, c'est une farce" », *20minutes.fr*, 29 novembre 2017
[515] BOSREDON, *op. cit.*
[516] Entretien semi-directif, assoEur1, Président du Centre d'animation Bordeaux Sud, retraité, décembre 2017
[517] Entretien semi-directif, epa3, octobre 2017

métropolitains reprochent le manque d'interaction entre les décisions prises au sein de l'EPA et celles prises dans le cadre des collectivités : si une décision est actée avec eux, c'est fini, même s'il est avéré que le choix n'est plus « le bon ». Le reproche est aussi lié à un manque de débat entre les équipes de l'EPA et les techniciens métropolitains qui, contrairement au fonctionnement métropolitain, appauvrirait les aménagements réalisés[518] et limiterait la pertinence des choix. Même si quelques élus de l'opposition (PS, France Insoumise par exemple), ont proposé des débats[519], ils n'ont pas suscité un récit de contestation suffisamment fort. La contestation soulevée est finalement assez faible en comparaison au consensus que soulève le projet Bordeaux Euratlantique. L'utilité de la création d'un quartier d'affaire à l'échelle métropolitaine autour de la gare principale est valorisée par toutes les forces politiques dans le développement urbain contemporain : densifier le cœur métropolitain, privilégier le train plutôt que la voiture ou l'avion, créer une image positive de la métropole compétitive[520].

[518] Relatif à l'entretien avec l'exp3, mars 2018

[519] Le vote pour le protocole de partenariat entre l'État et les communes concerné n'a, par contre, pas fait l'unanimité au niveau des partis de gauche à Floirac en 2010 ; DELNESTE, Yannick, « Euratlantique fait des vagues dans la majorité », *Sud Ouest*, 2 juin 2010

[520] Pour aller plus loin, le mémoire de Marine Luce porte sur les raisons de l'absence de mobilisation contre Euratlantique : LUCE, Marine, *Les mobilisations urbaines contre les grands projets d'aménagement : Le cas d'Euratlantique à Bordeaux*, Sciences Po Bordeaux, juin 2019

Chapitre 5. Les dispositifs de médiatisation et de communication d'Euratlantique

La mobilité est au cœur de la refonte urbaine de Bordeaux avec un transport en commun en site propre, le tramway, et un réseau de mobilité qui se déploie encore, avec un plan vélo qui commence à intéresser les habitants. L'arrivée de la LGV, on l'a vu, est un évènement important de la construction métropolitaine avec la réhabilitation et l'extension de la gare Saint Jean et le projet Bordeaux-Euratlantique, figures de proue d'une métropole aux dimensions européennes. C'est bien dans le mégaprojet que la mise en récit est la plus expressive : l'EPA Bordeaux Euratlantique y use de tous les outils du *storytelling*, comme on peut le constater en analysant les dispositifs mis en œuvre en lien avec la mobilité, leurs formes et leurs modalités de diffusion.

Bordeaux Euratlantique, nous le disions plus haut, n'est pas un projet urbain standard : par sa taille, par sa gouvernance ou encore par sa temporalité. Les équipes travaillant sur la communication du projet, l'action foncière, les marchés publics ou la gestion immobilière, sont nombreuses et aussi puissantes que les équipes du pôle aménagement. Une des priorité de cette grande entreprise urbaine est de communiquer le projet autant pour informer et donner envie d'acheter que pour séduire. La comparaison d'Alain Avitabile entre les process de conception industrielle et les process de fabrication et de conception urbaine est pertinente. La comparaison replace le contexte de la production, de la communication, des acteurs et des étapes du projet au service de sa finalité : produire des espaces de vie aussi bien pour des usagers-consommateurs que des usagers-citoyens.

La première dimension développée est celle du dessein du projet défini aussi comme le « plan-programme » par Alain Avitabile :

> Le travail sur le dessein ou *contenu-programme,* partant de l'ambition urbaine et des objectifs exprimés, avec des options relatives aux usages urbains prenant en compte les logiques économiques et un positionnement culturel pour mettre en avant des éléments d'identité du quartier futur[521].

La deuxième dimension est la phase de « conception-design ou *conception urbaine* » : les maîtres d'œuvre interprètent le dessein du projet en se basant sur les objectifs définis (usages, réalités socioéconomiques). La dernière dimension prend en compte la « *conception-produit* », la partie du processus où il faut mettre en avant le produit, le mettre en scène « à partir d'un scénario, d'une scénographie, d'un processus de production et de jeux d'acteurs qu'il s'agira d'animer[522]. » Dans notre

[521] AVITABILE, Alain, *La mise en scène du projet urbain. Pour une structuration des démarches*, Paris, L'Harmattan, 2005, p.262
[522] AVITABILE, *op. cit.*, p.262

cas, le produit est le projet urbain. La première dimension et la dernière n'équivalent pas à des étapes du projet, elles s'expriment tout au long de celui-ci, agissant itérativement et simultanément.

Les évolutions de la conception urbaine se déploient ainsi dans un double processus où la recherche de faisabilité du projet jouxte une recherche de sens et de valeurs à chaque étape de mise en scène : les visites du site existant sont lancées comme des événements culturels voire festifs ; les présentations des plans guides sont organisées en « de grandes messes » (conférences) réunissant l'élite de la fabrication urbaine ; la communication du projet utilise tous les supports classiques (communiqué de presse, journal municipal, affiche et flyer) et les supports numériques avec des sites internet et des blogs, le récit quotidien se déployant tout aussi bien sur une plateforme de brèves comme *Twitter* que sur une autre plus intéressée par l'esthétique, *Instagram*. On use, voire abuse, des formes et outils de séduction pour pousser les usagers à s'installer sur le périmètre du projet ou au moins à y adhérer. Le récit originel, esquissé à la racine du projet, impose la mobilité comme structure narrative pour l'EPA, et donc pour son *storytelling* au sens politique. La mobilité, colonne vertébrale du développement urbain et métropolitain, devient un sujet cohérent pour contrôler et canaliser l'émergence des histoires collectives du *storytelling* de l'EPA. Les dispositifs de mise en œuvre sont des supports de la formulation du récit, supports également à la construction des imaginaires ; ils sont complémentaires, puisque les outils racontent chacun à leur façon la mobilité pour composer le récit global.

5.1 Les outils du *storytelling*

Les dispositifs de mise en scène et diffusion des récits du projet Bordeaux Euratlantique sont multiples. Ils sont mis en place dans le cadre d'une stratégie globale de communication qui, selon les mots du chargé de la concertation de l'EPA, mise sur la phrase d'accroche : « on concerte tout le temps avec tout le monde[523] » – la communication et l'information étant réunies sous le concept de concertation. Selon Hélène Bailleul, la « communication politique doit être considérée comme un processus d'échange d'informations, mais aussi d'appropriation de l'information par le public, dans le sens d'un […] processus de transmission d'abord, puis ensuite, d'interprétation de l'information[524]. » Dans le cas d'Euratlantique, nous sommes au-delà de la concertation car un grand nombre des dispositifs sont mis en place pour informer, pour attirer, persuader les publics du bien-fondé du projet,

[523] Entretien semi-directif, epa3, Responsable des relations extérieures de l'EPA Bordeaux-Euratlantique, octobre 2017
[524] BAILLEUL, Hélène, « Les nouvelles formes de la communication autour des projets urbains : modalités, impacts, enjeux pour un débat participatif », *Métropoles* [En ligne], 3 | 2008, mis en ligne le 22 septembre 2008, p.99

de son intérêt pour le territoire et ses habitants. Dans un processus assez long de fabrication urbaine – ici une Opération d'Intérêt National qui s'étire sur 25 à 30 ans – les histoires racontées aménagent l'attente[525], à travers des dispositifs que Laurent Matthey[526] définit comme des paratextes au projet[527]. L'EPA, dans un enjeu de concertation assumée et d'information à la population riveraine et métropolitaine, use de tous les dispositifs, notamment l'événement, le divertissement ou encore des activités de tourisme, et veille à ne pas être dans une démarche habituelle et « plan-plan[528] » de concertation. Il veut se démarquer des mairies et collectivités, qui utilisent toutes les mêmes codes. Par exemple, le chargé des concertations de l'EPA conseille de ne pas reprendre le vocable de l'habitant car il renvoie au rapport des maires avec leurs électeurs. La catégorie « habitant » visée par la concertation, concernant tous les publics qui reçoivent le projet (habitants, usagers du quartier, possibles concepteurs, travailleurs, nouveaux habitants), est à dissocier de l'habitant au sens d'habitant d'un lieu, d'un quartier. Et pourtant, même si lors de notre entretien avec lui[529] cette précision a été faite dès le début de la discussion, la catégorie « habitant » a été cité 53 fois en deux heures en lieu et place d'« usager du territoire » ou de « publics » qui représenteraient peut-être mieux une catégorie d'acteurs aux identités floues. Cet exemple illustre la difficulté de renouveler les codes et le vocable établis dans l'exercice traditionnel de la concertation.

Les paratextes du projet, selon Laurent Matthey, couvrent des outils de communication classiques tels que les guides, plaquettes, livrets, notices, et d'autres plus ludiques comme des visites de chantier, quand ils ne mobilisent pas les nouvelles technologies, dont Internet ou les plateformes communautaires virtuelles. Ces outils s'organisent en trois formes : l'information, via la diffusion de données plus ou moins brutes, thématisées ; la concertation qui formalise des espaces pour échanger, pour communiquer sur les projets et pour trouver des terrains d'entente ; la médiation du projet qui consiste à expliquer voire « éduquer ».

L'Établissement Public d'Aménagement ne fait pas de la co-construction participative : son but principal est de vendre du foncier, d'aménager des espaces, de construire des édifices et de faire fonctionner un morceau de territoire, dans un temps plutôt court pour l'ampleur du projet, même s'il paraît long pour l'usager du quotidien. Le mégaprojet entend bien formuler un récit fédérateur qui alliera tous les acteurs (maîtrises d'ouvrage, investisseurs, promoteurs, constructeurs, élus, habitants,

---

[525] MATTHEY, Laurent, *Building up stories. Sur l'action urbanistique à l'heure de la société du spectacle intégré*, Genève, A.Type, 2014, p.109

[526] Nous reprenons dans ce chapitre les concepts et auteurs cités dans le chapitre 1, notamment Laurent Matthey et ses dispositifs de médiation et de communication dans son ouvrage de 2014, ou encore Hélène Bailleul, qui décrit les « nouvelles formes de la communication autour des projets urbains » (2008) grâce aux nouvelles technologies avec la e-participation, Internet et les images de synthèse. Nous nous servirons de ses conclusions que nous mettrons en parallèle avec notre terrain.

[527] Cf 1.2.2 Outils et processus de la mise en récit

[528] epa3, *op. cit.,* octobre 2017

[529] *ibid.*

usagers) pour entretenir une vision positive du projet, ce qui permettra à court terme d'attirer entreprises et habitants et de faire du projet une réussite dans les bilans électoraux locaux à long terme. L'objectif est d'éviter de susciter de fortes dissensions. Pour l'établissement public, plus spécifiquement pour le chargé de la concertation, sa mission consiste à :

> […] veiller à ce que le dialogue permanent avec les usagers du territoire soit un dialogue qui soit productif, et notamment moi je me suis donné comme règle que l'information était la base d'une bonne discussion, pour bien informer les gens, bien prendre le temps de discuter avec eux, les écouter, de faire un gros travail de terrain[530].

L'information est incluse dans la mission de concertation, comme un premier niveau d'intervention avec de nombreuses formes et supports pour diffuser des données à plusieurs cibles : on parle ici d'informations générales avec la mise en place d'un site internet (différentes versions depuis 2011), d'images de projet, d'informations thématisées autour des travaux depuis le début de la phase des chantiers avec un blog travaux, des affiches, flyers, lettres d'informations ; des informations spécialisées avec la communication des promoteurs/ constructeurs sur leurs opérations ; des informations partielles avec les plateformes communautaires virtuelles (*Twitter* ou *Instagram*).

Bordeaux Euratlantique s'invite aussi dans des conférences, des expositions (Agora, biennale d'architecture et de design de Bordeaux) ou des salons de professionnels tel que le MIPIM pour opérer une médiation culturelle, urbaine ou économique du projet auprès d'une diversité de publics. Ils usent aussi des outils traditionnels de la publicité : des panneaux informatifs de chantiers aux messages publicitaires sur des projets phares (la LGV), dans la presse locale et nationale ou dans les journaux et documentations des collectivités territoriales.

Dès le début du projet (2010), le chargé de la concertation a rencontré les acteurs du territoire (commerçants, entrepreneurs, habitants, associations) pour se familiariser avec les envies et craintes, pour « déminer » l'assimilation du projet à la mauvaise image des quartiers d'affaires – celui de Mériadeck en étant un bon exemple. Via un travail de terrain, en allant expliquer ce que sont l'EPA et l'OIN, l'implication de l'État, en quoi va consister le projet, il souhaitait créer des « commerçants ambassadeurs », des relais dans le « terreau des gens déjà-là[531] » pour faciliter la diffusion des informations du projet. L'idée était d'en faire des partenaires privilégiés, à l'instar du club des entreprises de Bordeaux Euratlantique[532] ou du Centre d'animation de Bordeaux Sud[533].

---

[530] epa3, *op. cit.*, 2017
[531] epa3, *op. cit.*, 2017
[532] Entretien semi-directif, travEur1, co-fondatrice du Club des entreprises de Bordeaux Euratlantique, avocate, octobre 2017
[533] Entretien semi-directif, assoEur1, Président du Centre d'animation Bordeaux Sud, retraité, décembre 2017

Pour résumer, le récit est donc relayé à la fois par des supports et des dispositifs. Les supports sont les images, les discours directs (présentations, conférences, entretiens) ou indirects (expositions, site internet, communication écrite). Les dispositifs sont variés et de trois ordre : les classiques (réunions publiques, affiches et flyers, plaquettes, maison du projet, maquettes), les événements et divertissements culturels (conférences, expositions, visites de site), les numériques (réalité augmentée, plateformes communautaires virtuelles, site internet). Au fil du reste de ce chapitre, c'est donc sur le récit au sens restreint selon Genette, c'est-à-dire le discours, le produit de la narration, la façon dont l'histoire du projet est racontée, et sur l'acte de narration, que nous allons nous focaliser, afin de détailler la structure et les différents canaux choisis par l'instance narratrice qu'est l'EPA, pour mieux comprendre comment la mobilité dans le mégaprojet se retrouve exprimée à travers un rapport entre proximité et distance par les images de projet, par une mise en récit quotidienne dans les plateformes communautaires virtuelles, par des réunions et ateliers de concertation.

5.2 La proximité et les images de projet

Peu de chercheurs se sont posés la question de l'image de projet en dissociant l'image comme support de débat et l'image comme opération de marketing. Parmi eux, Hélène Bailleul[534] appréhende internet comme diffuseur d'images de projet, souvent réalisées par ordinateur, qui uniformisent les représentations et qui sont une source fréquente d'un malentendu entre publics, concepteurs et maîtrise d'ouvrage. L'espace projeté est, pour les uns, une image de la réalité à laquelle se raccrocher alors qu'elle n'est qu'une hypothèse pour les autres, dans un processus de conception encore en phase de réflexion.

L'image de projet sert à de nombreux usages : elle illustre une idée, un aménagement, une réflexion ; elle peut aussi être support de débat dans les réunions publiques ; elle fixe des représentations, oriente parfois les décisions. Analyser les représentations graphiques d'un projet permet de comprendre son évolution dans le temps, les changements et les modifications du projet, les références convoquées, les différences entre les concepteurs qui se suivent et qui n'interviennent pas dans la durée du mégaprojet. Dans une telle opération d'urbanisme, les représentations graphiques sont celles d'équipements, de bâtiments, d'aménagements urbains, d'espaces publics.

[534] BAILLEUL, *op. cit.*, 2008

Dès 2010-2011, les premières images du projet sont diffusées par l'équipe mandataire[535] de l'opération Saint-Jean Belcier, composée d'architectes, d'urbanistes et de paysagistes. Ils produisent des vues en 3D [Fig. 24] projetant une idée de ce que pourrait devenir les quartiers historiques populaires. La mise en scène du projet passe alors par la représentation des espaces publics, avec la présence de nombreux piétons dans les premières phases du projet, et ces esquisses donnent une idée assez précise du futur.

[535] Constitution de l'équipe : Reichen et Robert & Associés, BASE Paysage Setec Batiment – SETEC TPI, Roland Ribi & Associés, AD VALOREM, VOXOA, ON

Figure 24 - Images du projet de l'équipe lauréate (Reichen & Roberts, BASE Paysage) pour le plan guide de l'opération Saint-Jean-Belcier. Source : site internet d'Euratlantique (2011-2012)

Les quatre images n'adoptent pas les mêmes points de vue, elles ne représentent pas les mêmes espaces et pourtant elles ont le même grain, le même style : une image de synthèse réaliste qui reprend des éléments du territoire existant pour que quiconque puisse se repérer et comprendre où la projection prend place. La première est une vue à vol d'oiseau sur le périmètre ; une légère transparence floue caractérise le neuf par opposition à la pierre blonde des bâtiments bordelais et aux toits rouges de tuiles d'argile. Nous retrouvons cet effet sur la deuxième représentation : nous savons que nous sommes à Bordeaux grâce aux trois échoppes « laissées » sur les quais. Il est difficile de savoir exactement d'où cette vue est censée être prise. Les deux images suivantes sont des espaces publics complètement ré-imaginés dont on peut supposer que le premier est entouré de bureaux (vue de jour, avec des passants en costumes-cravate et attaché-case) et le deuxième est un espace public avec des équipements de fête ou de culture (vue de nuit avec des couleurs chaudes). Dans les deux, des édifices du passé subsistent : les châteaux d'eau qui longent les voies ferrées au sud de la gare, donc dans le futur quartier Amédée Saint-Germain ; la halle Debat-Ponsan, l'ancien abattoir, sur le quai de Paludate.

Ces images sont largement diffusées dès le concours gagné pour « enfin » apposer une image sur le mastodonte Euratlantique et sortir le plus vite possible de l'imagerie négative qui commençait à émerger à la suite d'autres grands projets de quartier de gare (Lyon Part Dieu ou encore Euralille). Elles reprennent les principaux thèmes et grandes directions arrêtées par la maîtrise d'ouvrage et réinterprétées par les concepteurs : les quartiers du futur (bureaux et activités sur Amédée Saint-Germain, équipement culturel sur les quais de Paludate) ; le ralentissement de la circulation sur les quais avec le remplacement du tronçon autoroutier par un boulevard urbain ; la réappropriation des berges au sud du pont Saint-Jean ; une densité de bâti plus forte sur les emprises foncières ainsi que de nouvelles hauteurs (quelques tours émergent) ; et des parcs. Tous ces éléments sont alternativement présents sur ces quatre vues. Une couleur ressort sur les deux premières vues : le vert. Elle incarne les tendances du développement durable, du retour de la nature en ville. Elle répond aussi à une attente des Bordelais par rapport à la ville de pierre[536].

Les premières images du projet, accompagnées de plans, schémas et textes, associent un premier imaginaire au projet, celui du renouveau qui impressionne et qui, parfois, effraie. Elles sont aussi les seuls supports de projection pour l'usager. Contrairement à des projets de ZAC bordelaises où vivent peu d'habitants – Bassins à Flot, Brazza, Bastide Niel – l'EPA s'est confronté à des collectifs d'habitants actifs dans le périmètre : autant ceux qui étaient réfractaires au changement, que ceux qui voulaient comprendre ce qui allait évoluer pour accompagner les changements.

Pour guider habitants, usagers, publics, les images du projet *projettent* aussi certaines aspirations des individus interrogés, concertés : souvent des places et espaces publics vivants, avec peu de voitures et une sur-représentation des modes de déplacements alternatifs doux (piétons, vélos), et souvent des personnes en pause dans leur déplacement [Fig. 25].

[536] Premières concertations organisées par la mairie de Bordeaux et menées dans le quartier Belcier en 2009-2010

Figure 25 - Image de projet du nouveau parvis de la gare côté Belcier. Crédit : Bordeaux Euratlantique

Le ralentissement imaginé par les concepteurs et illustrateurs fait écho à une demande répétée des habitants dans les réunions publiques et réunions de concertations ; il est aussi lié à une prise en compte du problème par la maîtrise d'ouvrage, perceptible dans le projet de boulevard urbain ou encore dans celui du pont Simone Veil, où l'espace public est aussi large que les voies de déplacement multimodales [Fig. 26].

Figure 26 - Image du concours pour le pont Jean-Jacques Bosc (rebaptisé Simone Veil). Crédits : agence OMA

L'image offre un support de débat relativement compliqué. Elle fixe une représentation, s'impose comme l'illustration d'une idée et ne laisse guère de place à l'imagination, contrairement à un texte. Les images, même au début du projet, deviennent très vite de plus en plus détaillées (dans les matières, les couleurs, les dimensions, les formes) et survient le risque d'un malentendu dès lors que le projet se réalisera. C'est le cas par exemple dans la présentation d'un projet d'aménagement d'un morceau de ville dense à Tours en 2007, tel qu'observé par Hélène Bailleul. Les promoteurs de logements produisaient alors des images promettant aux futurs habitants d'être un peu comme à la campagne au sein de la ville, alors que les acteurs (maîtrise d'ouvrage et urbanistes) insistaient sur la densité. Les habitants ont eu du mal à dépasser ces décalages et divergences :

> On peut voir ici la difficulté à nuancer les représentations que les habitants se font de leur quartier, d'autant plus lorsqu'elles sont fondées sur des images. Que l'image confirme ou infirme la représentation que les habitants se font de leur quartier, elle a un certain pouvoir de « sidération » dans le sens de Baudrillard (1981), en tout cas dans un premier temps. Lors de la diffusion de la vidéo, le discours sur le projet était brouillé par l'image, qui établissait une forme de certitude par rapport aux paroles des acteurs qui la commentaient sur le registre du possible[537].

L'image de projet n'est pas toujours une image de synthèse, et d'ailleurs elle a évolué au fur et à mesure de l'avancement du projet. L'EPA a diversifié les supports, les mediums, les lieux et les moments de diffusion pour accompagner cet avancement. L'objectif principal reste le même : faire adhérer au projet et contrôler le récit. Le site internet du mégaprojet géré par l'EPA est une plateforme de diffusion majeure, même si l'actualisation du site fait disparaître les premières illustrations au profit de plus récentes, plus détaillées et plus précises. Hélène Bailleul soutient que les images de synthèse, communiquées par les sites internet, formeraient un langage autant pour le projet que pour le quotidien des habitants. Dans le cas de Bordeaux Euratlantique, même s'il y a un effort de diversification des supports, la vue en 3D est toujours la représentation la plus relayée. C'est effectivement en se

> […] focalisant uniquement sur certaines opérations, les objets architecturaux singuliers, les projets emblématiques et visibles, [que] la communication accompagnant la réalisation du projet vise ainsi à la « bonne réception » du renouvellement de l'espace urbain, pour en assurer, en quelque sorte, l'efficacité (Söderström, 2000a). […] Ainsi la présence systématique d'images sur les sites internet favorise l'idée que l'espace en projet est donné à « percevoir » plus qu'à « comprendre »[538].

Le site internet fonctionne donc comme un dispositif donnant des informations contrôlées plutôt qu'un outil de médiation : on cherche à montrer l'orientation des décisions plutôt que de donner à

[537] BAILLEUL, Hélène, « Les nouvelles formes de la communication autour des projets urbains : modalités, impacts, enjeux pour un débat participatif », *Métropoles* [En ligne], 3 | 2008, p.124
[538] BAILLEUL, *op. cit.*, 2008, p.118

comprendre la réalité du processus de fabrication, avec ses possibles angles morts, ses hésitations, ses repentirs. Ce choix de communication vise à ne pas alimenter de possibles controverses.

L'opération d'urbanisme Bordeaux Saint-Jean Belcier est par exemple plus avancée que Garonne-Eiffel sur la rive droite, ce qui se ressent sur le site internet : pour la première, il n'y a pas de vue d'ensemble de la ZAC, le plan guide n'est plus là, ni la description qui l'accompagnait, le site propose directement les opérations rangées par « quartiers », une dénomination qui interroge. Le plan-guide initial de l'équipe dirigée par Bernard Reichen découpait Bordeaux Saint-Jean Belcier en « domaines » qui correspondaient aux situations des sites et aux fonctions projetées. On ne parlait pas de quartier car le secteur lui-même était identifié à un quartier. Aujourd'hui, dans les réunions publiques, il n'est pas assimilé au secteur mais à un territoire de proximité. Ce changement d'échelle est la base du nouveau récit :

> Les différentes actions d'aménagement d'Euratlantique suivent un fil conducteur qui consiste à créer, non pas un quartier Euratlantique mais plusieurs quartiers d'échelles à peu près équivalentes aux quartiers existants dans Bordeaux, le quartier de la place d'Armagnac fait à peu près la taille d'un quartier qu'on retrouve autour de la place Gambetta par exemple[539].

Lors du conseil de quartier de Bordeaux sud du 5 juillet 2018, le directeur général de l'EPA a exposé l'avancement du projet sur le périmètre qui concerne ce public en commençant par reprendre ce discours autour des quartiers [Fig. 27]. Le découpage en quartiers d'Euratlantique porte l'image d'un projet à échelle humaine qui implique une sociabilité quotidienne et des mobilités douces, comme c'est le cas dans toutes les images et plans disponibles sur le site internet.

[539] Présentation du projet Tribequa lors de la biennale AGORA du 23 septembre 2017 par le directeur général adjoint du pôle aménagement

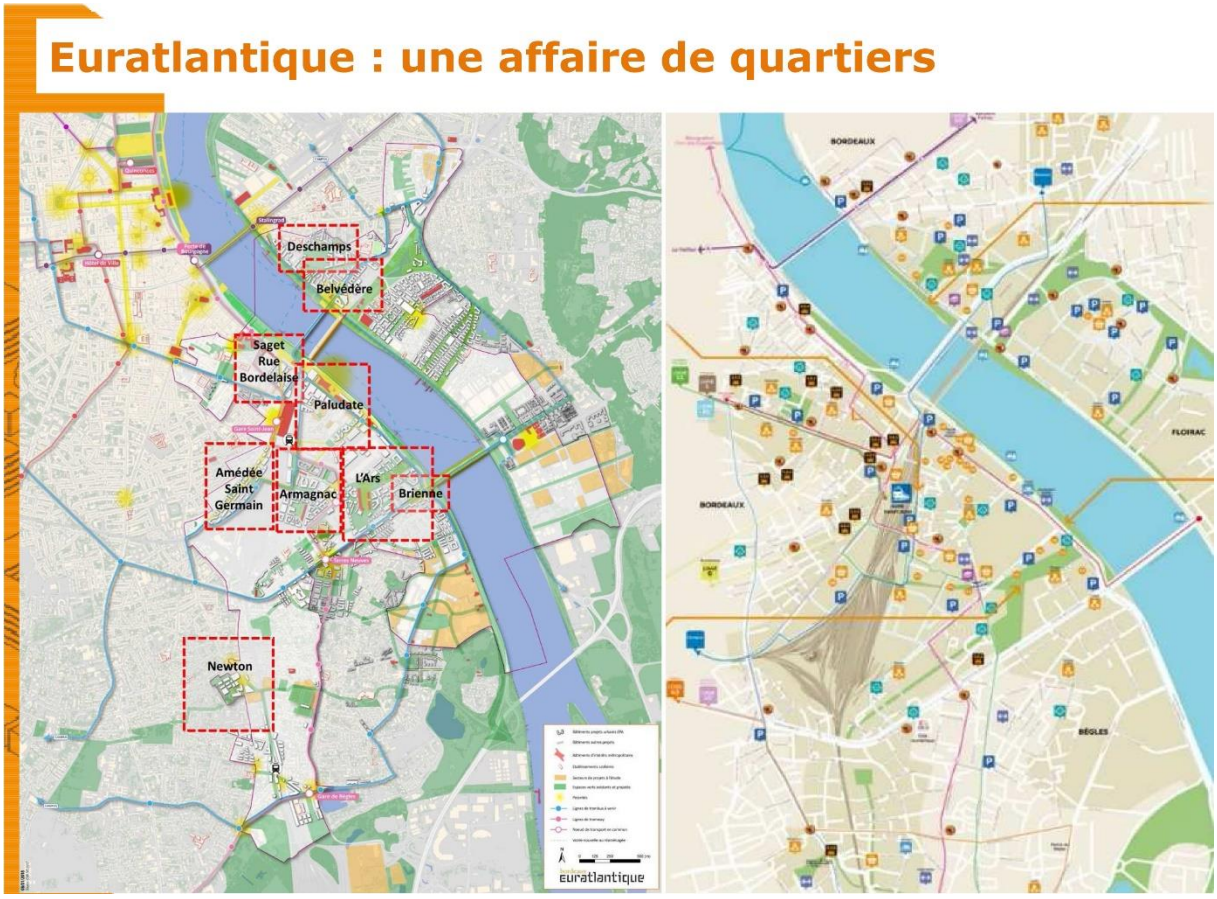


Figure 27 - Division et création de « quartiers » dans l'OIN. Source : extrait de la présentation projetée lors du conseil de quartier de la mairie de Bordeaux Sud le 5 juillet 2018

Comme on peut le voir sur ces documents, le périmètre ne devient pas automatiquement un quartier. À cela, deux hypothèses : la première est que les projets ne sont pas aussi avancés sur ces secteurs pour qu'ils soient identifiés, la deuxième est que tout le périmètre n'est pas et ne sera pas en chantier car il y a un déjà-là bâti et habité qu'il faut prendre en considération. Par ailleurs, les quartiers indiqués par les carrés rouges en pointillés ne sont pas exhaustifs puisqu'il manque les quartiers existants faisant partie du périmètre, comme Belcier, Saint-Jean et Carle Vernet, trois quartiers historiques du secteur Bordeaux Saint-Jean Belcier.

Pour la deuxième opération d'urbanisme, Garonne-Eiffel, il y a une plus grande cohésion de l'ensemble, avec la vue 3D du projet [Fig. 28] faite par l'équipe mandataire, TVK, le plan-guide et la description détaillée et chiffrée de la ZAC. S'ensuivent quelques images d'ambiance, une description de l'opération principale (Le Belvédère) avec un lien « avoir plus d'informations » et la liste des quartiers du projet, chacun ayant sa page propre. Le paradoxe que nous tenons à souligner ici est que plus une opération avance, plus elle devient concrète, plus sa représentation devient « confuse », peut-être car plus compartimentée, là où une opération encore « en chantier » se permet une vision d'ensemble encore de l'ordre du possible.

Figure 28 - Page d'accueil du projet Garonne-Eiffel sur le site internet de Bordeaux Euratlantique

En reprenant une méthode d'analyse iconographique proposée par Hélène Bailleul[540], nous avons analysé les images des projets d'aménagement et d'urbanisme, qui identifient les nouveaux quartiers[541]. Nous avons retenu les premières images de la page. Le tableau 29 détaille les valeurs symboliques que nous interprétons dans ces images, les valeurs fonctionnelles et la médiation que l'image produit.

Image	Valeurs symboliques	Valeurs fonctionnelles	Médiation par l'image
1. Le Belvédère, 1ère phase de la ZAC Garonne-Eiffel	Grande agora publique vitrine de la première phase rive droite	Un espace public de qualité (terrasses de café, square, espaces culturels, grandes emprises) encadré par de nouveaux bâtiments contemporains. Beaucoup de piétons et peu de circulations	Accentuation de la profondeur de l'espace public central par un effet de vue en plongée ; lettrages indiquent rapidement où on est (Le Belvédère, Garonne)

[540] Nous reprenons la méthode d'Hélène Bailleul de l'analyse des images d'un site internet qui « présente les relations, pour une opération d'aménagement donnée, entre valeurs fonctionnelles, valeurs symboliques et utilisation de l'image et de la simulation 3D », tout en la couplant à une analyse lexicale du vocabulaire utilisé pour catégoriser et caractériser le projet ; BAILLEUL, *op. cit.*, 2008, p.119

[541] Nous avons sélectionné quatre images qui étaient – encore – présentes sur le site internet début 2019, elles sont disponibles en Annexe 5.2.1 : Analyse iconographique des images du site internet Bordeaux Euratlantique

2. Quartier Deschamps - ZAC Garonne-Eiffel	Mise en valeur du cadre patrimonial avec vue sur la façade XVIIIème siècle de la rive gauche, prise de hauteur sur le quartier et mise en scène du "vivre ensemble" (vue sur les terrasses habitées) et du mythe du village (tout le monde se connaît, les enfants jouent ensemble)	Nouvelle centralité autour d'un parc, des bâtiments de logements	Vue en plongée depuis une terrasse d'un nouvel appartement avec un soleil zénithal chaleureux
3. Quartier de l'Ars et son jardin – ZAC Saint-Jean Belcier	Qualité de vie soulignée par la mise en scène du jardin ; mixité des usages et usagers ; mise en scène de l'espace pour les publics avec la présence de la "maison des associations"	Jardin sobre par son aménagement, majorité de piétons, un skateur	Vue à hauteur d'yeux autour du jardin de l'Ars et de ses usages, soleil zénithal, pas d'efforts sur le dessin des bâtiments encadrant le jardin pour se concentrer sur l'espace public
4. Quartier créatif de Paludate avec la MECA – ZAC Saint-Jean Belcier	Implantation d'une architecture contemporaine dans un site patrimonial anciennement industriel ; centralité de cet équipement dans le quartier créatif qui efface les autres	Équipement culturel au rayonnement métropolitain	Vue à hauteur d'yeux, effet de contre-plongée

Figure 29 - Analyse du contenu des images de projet de Bordeaux Euratlantique

Sur les quatre représentations, il fait toujours beau, avec un soleil zénithal pour afficher l'activité et l'attractivité des sites. Plusieurs éléments sont à souligner. Le premier concerne la mise en scène de l'espace public, conçue pour exposer la mixité tant recherchée par les acteurs du projet. Elle manifeste en fil rouge le discours sous-jacent qui tend à démontrer que « ce n'est pas uniquement un quartier d'affaires ». La mise en avant de l'espace public établit aussi la diversité de bâtis qui l'encadrent : il s'agit autant des bureaux que de logements ouverts sur un espace public de qualité (arbres et végétation, terrasses de café, foodtrucks). Enfin, notons la représentation de moyens et modes de déplacement : les quatre images illustrent des espaces apaisés, où les enfants peuvent courir en toute sécurité (images 2 et 3), où les voitures sont moins nombreuses même sur des voies qui étaient très encombrées avant le projet (images 1 et 4). La forte visibilité de piétons sur les quatre images veut montrer la prégnance d'une mobilité douce, la possible accessibilité à de nombreux équipements métropolitains (image 4) et surtout de proximité (images 2 et 3). Ce sont des espaces contemporains qui marquent une époque, au sens où ils appuient une esthétique propre aux années 2010, avec une sobriété affichée (peu d'équipements et de mobiliers urbains) pour laisser aux publics le soin

d'imaginer des usages possibles. Les images sont avant tout destinées à évoquer une *ambiance* du projet et n'ont pas vocation à fournir une indication tangible de la réalité future. Il faut aussi souligner combien le traitement similaire entre chaque image ne permet pas de différencier des ambiances par quartier ; l'intention est plutôt de donner une idée générale, cohérente, de ce vers quoi tend Bordeaux Euratlantique. Le traitement des images de projet fabrique une imagerie uniforme du projet.

À ce point de notre analyse, il est important de noter un dernier élément. Que ce soit dans les images de concours des projets urbains, de projets d'îlots ou d'équipements, la mobilité mise en scène se rapporte à la question de lenteur et de la proximité ; des idées différentes de celle mobilisée dans le récit originel élaboré sur la connexion de la LGV entre Paris et Bordeaux. Il devient évident que deux imaginaires de la vitesse et de la lenteur se confrontent dans ce mégaprojet.

5.3 Mise en récit de l'instantanéité : la mobilité comme événement ponctuel

Outre les moyens et médias traditionnels, les aménageurs utilisent de plus en plus d'outils numérique comme les plateformes communautaires virtuelles[542], s'adaptant aux évolutions technologiques pour aller chercher les publics là où ils sont.

Gérer, par l'entremise des plateformes communautaires virtuelles, la communication d'une entreprise, d'une marque, ou d'un aménageur dans notre cas, est devenu un métier : celui de *Community manager*. Ce qui importe, c'est la création d'une « communauté » de potentiels clients, usagers autour de l'objet/produit à vendre. Le *Community manager* fédère et anime la communauté, guidant les échanges suscités tout en les orientant sur des objectifs de vente précis. Il « communique le message de l'entreprise vers l'extérieur et fait part à l'entreprise des réactions de la communauté[543]. » Les réseaux sont de plusieurs ordres : sociaux avec les plateformes comme *YouTube, Facebook, Twitter* ou *Instagram*, et professionnels avec *Viadeo*, *LinkedIn*.

Dans le cas de l'EPA Bordeaux Euratlantique, il n'y a pas un *Community manager* à part entière : personne n'est entièrement dédié à la tâche car le poste n'existe pas. Deux plateformes ont été mises en place tardivement dans l'opération : un compte *Twitter* en mars 2014 et un compte *Instagram* en décembre 2015, dont l'objectif principal est d'informer plutôt que de donner la parole aux internautes.

[542] Terme que nous préférons à sa réduction « réseaux sociaux », afin d'éviter la polysémie entre le sens commun et le concept sociologique, ce dernier n'étant pas un sujet traité dans ces pages
[543] Définition du métier de *Community manager* sur le site internet du Centre d'information et de documentation Jeunesse, https://www.cidj.com/metiers/community-manager

Le chargé de concertation et son équipe n'ont pas souhaité créer une page *Facebook* pour ne pas avoir à gérer le dialogue permanent et surtout les conflits, « les gens qui ne sont pas contents, les insultes […]. Au final, c'est le PMU du coin, ça n'apporte rien[544]. » L'aménageur ne veut pas faire de la publicité à d'éventuels débats houleux avec ce type d'outil mais vise plutôt à donner à voir de belles images avec *Instagram* ou informer par des brèves avec *Twitter*. L'idée principale reste de « "convaincre" les destinataires du bienfondé de la décision[545] ». Il n'y a pas d'enjeux autour d'une démarche collaborative. Les plateformes sont choisies pour leur effet vitrine, le contrôle par l'image étant important surtout sur *Instagram* : « on n'a jamais eu de propos diffamatoires ou désagréables, moi je n'ai jamais, même sur *Twitter* d'ailleurs, je n'ai jamais enlevé ou je n'ai jamais eu à répondre d'un truc insultant[546]. »

La mise à jour, qui peut se faire de manière quasiment quotidienne, crée des ouvertures dans une communication institutionnelle d'ordinaire plutôt figée. Les deux plateformes communautaires virtuelles sont d'ailleurs majoritairement renseignées par des « membres du staff » de l'EPA, voire par des internautes qui suivent les deux comptes et qui partagent soit des informations, soit des images des quartiers ou qui feraient référence au projet urbain. Pour l'EPA, le mode « outil collaboratif » est envisagé : les agents de l'EPA suivent une charte de bonne conduite établie en interne, pour « partager un monde [avec] une liberté de ton qui est totale ».

L'analyse comparative des deux plateformes[547] fait ressortir deux enjeux : le positionnement de tels dispositifs comme des outils de médiatisation du projet et de diffusion des récits ; la façon dont ils racontent des histoires par l'image et le texte, à partir d'événements particuliers qui « font projet ».

Twitter est un réseau social de microblogage géré par l'entreprise Twitter Inc. Il permet à un utilisateur d'envoyer gratuitement de brefs messages, appelés Tweets, sur internet, par messagerie instantanée ou par SMS. Les messages sont limités à 280 caractères depuis 2016 (auparavant 140 caractères). *Twitter* a été créé en mars 2006 et lancé en juillet de la même année. Le compte *Twitter* de Bordeaux Euratlantique ne bénéficie pas seulement d'un lien sur le site internet du projet, la « *timeline* » des derniers messages est également insérée dans la section réservée aux actualités, avec la mention « en direct » [Fig. 30]. Le compte *Twitter* complète ainsi les actualités plus importantes qui

[544] Entretien semi-directif, epa3, Responsable des relations extérieures de l'EPA Bordeaux-Euratlantique, octobre 2017
[545] BAILLEUL, *op. cit.*, p. 7-8
[546] epa3, *op. cit.*, 2017
[547] Nous reprenons ici une analyse dont nous avions présenté les principaux résultats dans l'article « La mise en récit au jour le jour du projet urbain Bordeaux Euratlantique via ses plateformes communautaires virtuelles. Les cas des comptes *Twitter* et I*nstagram* », actes du séminaire du laboratoire PAVE *L'usage des images dans la recherche : objets ou outils ?*, 11/10/2017, 2019. Nous développons dans le détail cette analyse au sein du cadre plus large de la thèse. Les citations qui qualifient les plateformes sont extraites de l'entretien semi-directif avec le responsable des relations extérieures de l'EPA Bordeaux-Euratlantique, effectué en octobre 2017. Arrivé en poste en 2010, il en est parti en août 2018.

possèdent une durée d'exposition plus longue : les grosses opérations, les chantiers, les événements (expositions, congrès).

Instagram est une application, un « réseau social » et un service de partage de vidéos et d'images. Il a été créé en octobre 2010, propriété de Facebook depuis 2012. Il vise principalement à proposer des images, et notamment de belles images magnifiées par une galerie de filtres préprogrammés. Comme l'explique un membre de l'EPA, ce sont les « coulisses du projet[548] ». On en retrouve là encore un aperçu sur la page d'accueil du site internet de Bordeaux Euratlantique, comme pour *Twitter* [Fig. 30].

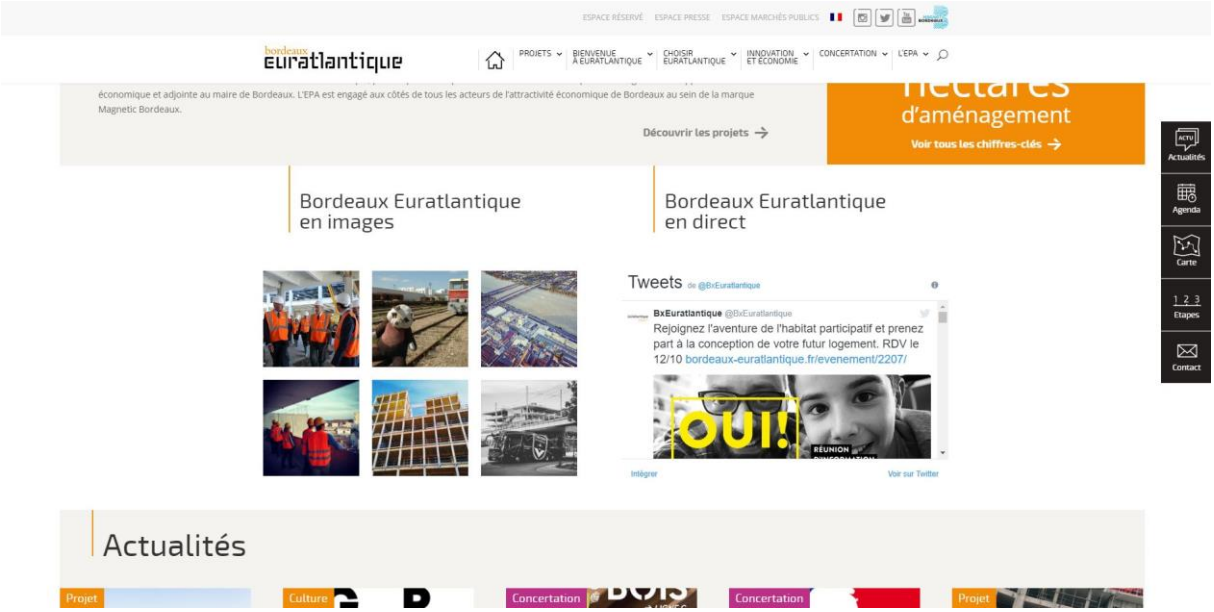


Figure 30 - Capture de la page d'accueil du site internet de l'EPA (début octobre 2017)

5.3.1 Méthode d'analyse

Nous avons analysé les comptes publics de l'EPA Bordeaux Euratlantique, appelé pour le compte *Twitter BxEuratlantique* et pour *Instagram bordeauxeuratlantique*. Nous nous sommes concentrés sur les *posts* de l'année 2017 : sur *Twitter*, 80 *tweets* de mars à octobre et sur *Instagram*, une centaine de publications d'avril à octobre. Nous avons suivi l'année suivante le fil des *tweets* ou *posts*[549].

Au 10 octobre 2017, le compte *Twitter* comptait 1004 *Tweets*, 1959 abonnés et 930 mentions « j'aime »[550] alors que le compte *Instagram*, ouvert en décembre 2015, comptait 391 publications et

[548] epa3, *op. cit.*, 2017
[549] La recherche et l'analyse ont été effectuées depuis un ordinateur pour faciliter le traitement de données, alors que ces plateformes – notamment *Instagram* – sont majoritairement conçues pour une utilisation à partir de smartphones.
[550] Au 3 octobre 2018, le compte *Twitter* compte : 1158 *Tweets*, 2585 abonnés et 1073 mentions « j'aime ».

était suivi par 477 abonnés[551]. Nous avons recensé des informations sur le nombre de visuels ainsi que la nature et la description de ceux-ci, les mots-clés souvent précédés par un *hashtag* (ou mot-dièse), les mentions d'autres comptes, les URL en lien ; notre analyse se veut à la fois qualitative au niveau textuel et iconographique, et quantitative.

Nous avons traité l'information en deux temps. Dans un premier temps, nous avons mené une analyse comparée de la forme et des modalités permises par les plateformes, en nous interrogeant sur la façon dont est traitée l'information, le texte comme le visuel. Les deux outils de communication sont perçus comme des réseaux où se déroule un échange d'informations, qui permet surtout de médiatiser le projet urbain et légitimer les actions de l'EPA et des acteurs partenaires. Ces plateformes sont peut-être moins destinées aux gros investisseurs qu'aux potentiels acheteurs de logements, usagers des quartiers ou métropolitains. Dans un deuxième temps, nous avons analysé la mise en récit d'un événement majeur, l'ouverture de la ligne à grande vitesse, l'inauguration ayant eu lieu le 2 juillet 2017.

5.3.2 Twitter vs Instagram : deux traitements de l'information quotidienne

La première différence entre les deux services tient sans doute dans leur conception. *Twitter*, tel qu'il a été défini à l'origine, est une plateforme permettant de raconter ce que l'on fait en direct sans pour autant avoir de commentaires. Le service a évolué depuis sa création pour devenir un espace d'échange d'informations et de liens. La plateforme est généralement utilisée comme un « réseau social ». Par sa forme et son interface, elle est différente des univers *Facebook* et *Instagram* par exemple. Plus sobre, *Twitter* vise en premier lieu à partager des informations en peu de caractères ainsi que, depuis quelques années, des visuels statiques ou animés – cette fonction a été ajoutée pour la communication des entreprises. *Twitter* est un service dont les hommes et femmes politiques se sont emparé dans les années 2010, car les profils publics font office de communiqué de presse de l'instantané. Les comptes sont d'ailleurs gérés la plupart du temps par des conseillers qui ajoutent du contenu comme un *Community manager* ajouterait des informations pour le compte d'une marque. Le compte *Twitter* de *BxEuratlantique* propose ainsi une information didactique, qui peut paraître assez concise, voire brute en s'appuyant de plus en plus sur de nombreux supports visuels (photographies, perspectives des projets, affiches et documents de communication, vidéos) ; elle peut

[551] Au 3 octobre 2018, le compte *Instagram* compte : 434 publications, suivi par 1095 abonnés.

concerner le calendrier des événements et faire office de rappel, annoncer la présentation d'un projet terminé, rapporter une visite de chantier officielle ou encore une inauguration [Fig. 31].

Figure 31 - Traitement de l'information par Twitter de BxEuratlantique, retweet du 5 octobre 2017

Sur ce tweet, les élus (Alain Juppé pour la métropole de Bordeaux et Alain Rousset pour la région Nouvelle Aquitaine), financeurs de la Cité Numérique, sont en visite sur le chantier en cours. Le tweet d'origine a été posté par Alain Juppé, sur son compte personnel, avant d'être « retweeté » (republié, partagé de façon virale) par Euratlantique.

Instagram est le deuxième « réseau social » mondial en nombre d'utilisateurs après *Facebook*, avec plus d'1 milliard en 2018 et 400 millions d'utilisateurs mensuels actifs, 75% étant en dehors des États-Unis[552]. Le service permet de partager, avec son réseau d'amis, des images et des vidéos, de les légender, de les commenter. La fonctionnalité principale d'*Instagram* consiste à diffuser des images plutôt que du texte, au contraire de *Twitter*. Autre différence, la fonctionnalité de partage (équivalente au *retweet*), ne se fait pas directement sur *Instagram*, mais par le biais d'une application tierce, ce qui s'appelle un « *repost* ». *Instagram* s'adresse majoritairement aux téléphones mobiles (smartphones) et l'envoi de photos ou de vidéos est presque impossible sur un autre support. On peut néanmoins visionner le contenu sur un ordinateur ou sur une tablette. Un des atouts de l'application est qu'elle permet de modifier une photographie (ou une vidéo) en choisissant parmi une galerie de filtres (une

[552] Chiffres provenant du blog officiel d'*Instagram*

trentaine en 2018) qui en modifient l'aspect visuel en jouant notamment sur les tonalités. Le compte *Instagram* de *bordeauxeuratlantique* expose ainsi des instantanés du quotidien, qui consistent en une série de photographies exposant un morceau de mur, une démolition en cours ou une vue de nuit d'un immeuble de l'opération [Fig. 32].

Figure 32 - Traitement de l'image par Instagram. Les trois publications datent de début octobre 2017

Sur les deux plateformes, la tendance est à la concision et à la synthèse. Pour plus de rapidité et d'efficacité, on note de fréquents renvois à des mots-dièses (*hashtag*) encapsulant un concept, une ambiance, ou encore à d'autres comptes *Twitter* ou *Instagram*, voire d'autres sites internet.

Sur *Twitter*, les textes se veulent explicatifs et les visuels sont rarement redondants puisqu'il s'agit là aussi d'être exhaustif pour relayer une information sur une actualité [Fig. 33] ; sur *Instagram*, le texte vient en complément, moins visible dans un premier temps[553], et souvent descriptif, contextualisant la photographie, devenant presque optionnel par moments [Fig. 34].

Sur les deux plateformes, on peut voir le nombre d'internautes ayant « aimé » le tweet ou le post. Sous le tweet, un pictogramme indique s'il y a des partages. Pour la figure 31 par exemple, il y a eu 28 retweets au moment du relevé.

[553] La page du compte, sur un ordinateur ou sur un smartphone, montre d'abord des images, puis en cliquant dessus, le texte s'affiche ; lorsque les images sont vues au sein de la "timeline" de l'utilisateur, les longs passages nécessitent, pour être lus, d'appuyer sur un lien « suite ».

Figure 33 - Tweet du 22 juin

Figure 34 - Publication du 21 juin mettant en lumière le travail d'un artiste sous le pont du tramway

Le traitement de l'image sur *Twitter* est assez brut, sauf si elle provient du compte Instagram de l'EPA où elle aura déjà été retouchée. Le visuel y apparaît en guise de complément de l'information textuelle, en ayant comme objectif d'être le plus exhaustif possible, en donnant une information claire et rapide ;

on voit par exemple figurer plusieurs angles de vue d'un lieu ou des schémas, affiches, vidéos, captures écran d'un blog [Fig. 35].

Figure 35 - Tweet du 30 juillet 2018. Capture d'écran de la lettre info des travaux sur le périmètre de l'OIN présente sur le blog travaux

Sur *Instagram*, l'image est le principal élément. Un soin est apporté aux contrastes, à la lumière, aux couleurs, au cadrage. L'EPA emploie cette plateforme afin d'embellir l'image du territoire et de suggérer une esthétique globale. Le discours du *Community manager* en chef est éloquent :

> Alors *Instagram*, moi j'adore ce réseau social parce que c'est un réseau social qui a une vraie qualité, c'est la qualité de la bienveillance pour le coup et de la douceur, c'est poétique de dire ça, mais sur *Instagram* on n'est pas dans la confrontation, il n'y a pas de propos négatifs, on est toujours bienveillant sur *Instagram* […][554].

Instagram peut ainsi être assimilé à une exposition photographique en temps réel du projet en construction [Fig. 36]. L'esthétique du chantier y côtoie celle de la ruine [Fig. 37], apanage des tableaux des paysages du XIXème siècle[555]. Le motif de la ruine souligne la force de reconstruction d'Euratlantique.

[554] Entretien semi-directif, epa3, octobre 2017

[555] « […] motif artistique et esthétique qui existe sous différentes formes depuis la Renaissance, et qui reprend aujourd'hui une importance particulière à une ère de troubles économiques (qui se traduisent par les ruines du patrimoine industriel (…)), géopolitiques (…) ou encore de catastrophes naturelles (…) », CLARKE, Phoebe, « Esthétique des ruines : poïétique de la destruction », recension, *Critique d'art,* [en ligne], 2015

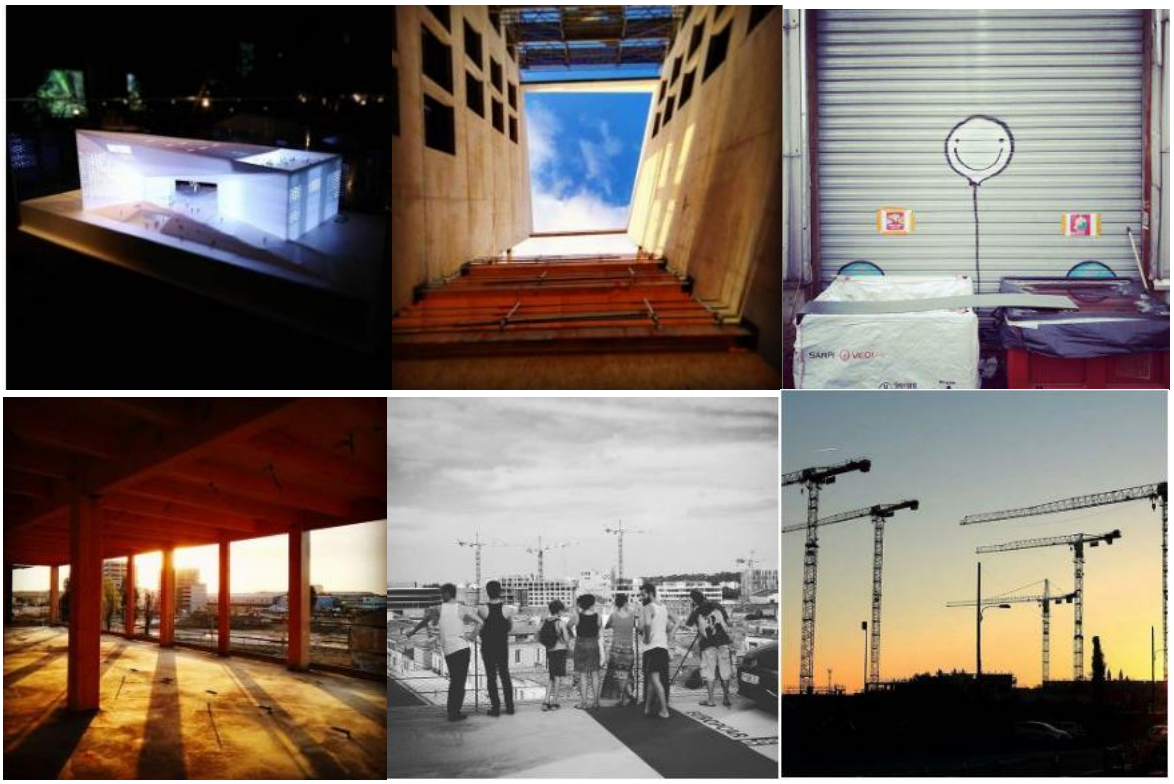


Figure 36 : Traitement de l'image sur Instagram. Publications en septembre-octobre 2017

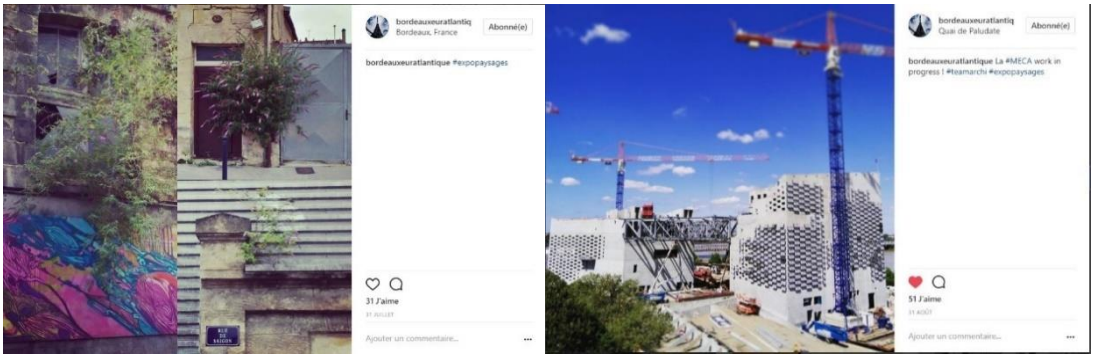


Figure 37 - Esthétique de la ruine et esthétique du chantier. Publication du 31 juillet et du 31 août 2017 sur Instagram

Les deux plateformes traduisent ainsi deux points de vue sur le projet : *Twitter* permet de s'immerger dans la fabrication du projet, dans ses rouages, en donnant à voir un développé brut du process, au travers de dessins, réunions, chantiers, événements mettant en scène ses acteurs. Le support rejoint, par sa concision, les brèves de l'AFP ou de sites d'information en continu. *Instagram* fait pénétrer dans une ambiance, un univers du projet, focalisé sur la démonstration d'une dimension sensible, poétique. C'est aussi un outil de la mise en récit, car grâce à l'application, l'EPA entend illustrer ce que signifie Bordeaux Euratlantique :

> […] je peux raconter presque Euratlantique à travers ces *Instagram* ! Euratlantique c'est pas que des grues, des pelleteuses, des plans, de la concertation, des habitants, des machins, Euratlantique, c'est tout ça [en montrant *Instagram*], Euratlantique c'est des grapheurs, c'est un jardin partagé (je descends, je le fais au pif), c'est l'attractivité de Bordeaux à travers le tourisme, c'est les deux

mecs qui font les *Instagram*, c'est un parking, c'est une terrasse de café, c'est ça Euratlantique quoi[556] !

Instagram diffuse ainsi la belle histoire, grâce à des images retravaillées qui donnent un aperçu attractif du projet.

5.3.3 L'arrivée de la LGV à Bordeaux : un événement rapidement dépassé

Penchons-nous maintenant sur les histoires relayées par les plateformes. Au-delà des fonctionnalités propres à *Twitter* et *Instagram*, certains événements ont droit à une couverture plus importante, bénéficiant d'une mise en récit sérielle au travers de plusieurs publications, sur plusieurs jours voire plusieurs mois[557].

Nous l'avons vu, à l'époque de ce relevé, la mise en récit du projet Euratlantique était tournée entièrement vers l'ouverture de la connexion nationale et européenne par la LGV. Après des années d'études et de travaux, la gare et la ligne ferroviaire sont prêtes pour l'inauguration du 2 juillet 2017. Avant et après cet événement, l'EPA Bordeaux Euratlantique ainsi que d'autres institutions comme la métropole de Bordeaux communiquent sur le sujet. Sur la plateforme *Twitter,* il est relayé par plusieurs tweets dès le début de l'année 2017 : ces derniers dévoilent dans un premier temps les possibilités offertes par la LGV, par le biais d'une information très complète mais ponctuelle [Fig. 38].

Figure 38 - Arrivée de la LGV communiquée sur le compte Twitter avec les vœux 2017, information sur les atouts de cette nouvelle ligne (février et mars 2017)

[556] epa3, *op. cit.*, 2017

[557] Pour cela, une brève remise en contexte. Le projet Bordeaux Euratlantique prend ses racines dans le projet d'infrastructure ferroviaire de LGV reliant Paris à Bordeaux en 2h04, l'ouverture publique ayant eu lieu le 2 juillet 2017 avec une inauguration nationale et festive, d'autant plus que la LGV arrive dans la gare Saint-Jean, à l'intérieur de la ville centre de la métropole, contrairement à d'autres territoires qui ont choisi d'excentrer les nouvelles gares (par exemple St-Pierre-des-Corps pour Tours, la gare TGV Haute-Picardie ou la gare TGV Aix-Marseille).

Le 1er juin 2017 le récit décolle avec un tweet qui annonce :

> #LGV J-1 mois ! Tous les jours @BxEuratlantique vous fera un focus spécial sur ses éléments clés, jusqu'à l'arrivée de l'Océane à Bordeaux !

Un suspense est lentement scénarisé sur l'arrivée de la ligne, qui pourrait laisser entendre une fréquence de publication plus élevée autour de son actualité ; or en réalité, ce n'est pas tout à fait le cas. Les tweets sont tous précédés de « #LGV J-xx » mais l'EPA s'en empare pour médiatiser d'autres éléments, d'autant que le mot-dièse « LGV » est aussi suivi par des usagers qui pourraient ne pas avoir connaissance du projet Euratlantique. L'événement peut donc devenir une vitrine plus large à la mise en récit du projet global, sous la forme de ce qu'on pourrait appeler des « placements produits ». Tout en communiquant sur l'arrivée de la LGV à Bordeaux, l'EPA présente ses opérations phares : Atlantica (siège social de la Caisse d'Epargne Aquitaine Poitou-Charentes), Arena (salle de spectacle à Floirac), le Belvédère (1ère phase de la future ZAC Garonne-Eiffel) [Fig. 39]. L'arrivée de la LGV cristallise le premier acte de la grande histoire de Bordeaux Euratlantique.

Figure 39 - « Placement produit ». Tweet des 3 et 29 juin 2017

En plus des opérations d'architecture et d'aménagement de l'OIN, l'EPA en profite pour mettre en scène les opérations de rénovation de la gare ou encore les nouvelles offres hôtelière [Fig. 40].

Figure 40 - Actualité de la gare Saint-Jean le 13 juin et information sur la nouvelle offre hôtelière à proximité de la gare le 23 juin

En juin 2017, on dénombre 40 tweets dont 20 apparentés à des « placements produits », 6 qui exposent des éléments connexes par le sujet et par l'image, et seulement 8 tweets qui informent directement sur l'arrivée de la LGV à Bordeaux [Fig. 41]. L'imaginaire de la mobilité n'est pas concentré sur ce seul élément, néanmoins sur les deux plateformes, peu d'événements aussi importants que celui-ci ne sont mis en récit.

Figure 41 - Tweets faisant référence explicitement à l'événement « Arrivée de la LGV » des 7 et 25 juin

La tendance s'inverse lors du week-end inaugural, entre le 1er et le 2 juillet : sur une période de 3 jours, nous relevons 11 tweets dont 9 sur l'événement, avec les personnalités ayant animé l'inauguration, les premiers voyageurs, ainsi que les trains de la ligne nommée Océane [Fig. 42].

Figure 42 - Week-end inaugural à l'arrivée de la LGV à Bordeaux : vision complète de l'événement

Passé le 3 juillet, il n'y a plus une seule référence à l'événement[558]. Cette coupure dans l'information caractérise l'utilisation de la plateforme *Twitter* par l'EPA. Au terme d'une attente de presque 7 ans, et un récit déployé sur plusieurs supports et discours, le climax du premier acte intervient le 2 juillet pour être suivi d'un dénouement brusque. Le compte *Twitter*, l'EPA et les médias sont déjà passés à autre chose, à d'autres actualités, d'autres événements comme la pose de la première pierre du pont Simone Veil ou encore les finitions du chantier de l'Arena et son inauguration. Le projet continue.

Sur *Instagram*, on ne retrouve pas la même constance et rigueur des publications que sur *Twitter*, tant au niveau des mots-clés que du sujet traité. D'ailleurs, l'arrivée de la LGV n'est pas vraiment abordée : on retrouve seulement 7 publications connexes entre mars et juin 2017, dont 4 publications connexes en juin, majoritairement des *repost*. 10 publications portent le mot-clé « LGV » et traitent directement du sujet en juin 2017 ; 3 publications de l'EPA le 1er juillet font référence à l'inauguration [Fig. 43 et 44]. Ensuite, l'EPA, comme sur *Twitter,* passe à autre chose[559]. *Instagram* sert à capter le présent, on ne revient pas sur les événements puisqu'ils n'en sont plus ; on repasse très vite au quotidien.

[558] Début octobre 2018 il n'y a qu'une seule publication, le 19 novembre 2017 qui parle d'un sujet connexe, l'histoire de la gare Saint-Jean.

[559] La seule référence sur *Instagram* à l'arrivée de la LGV est une publication du 21 novembre intitulée « Entrée en gare », avec un visuel vu du pont ferroviaire sur la passerelle Eiffel.

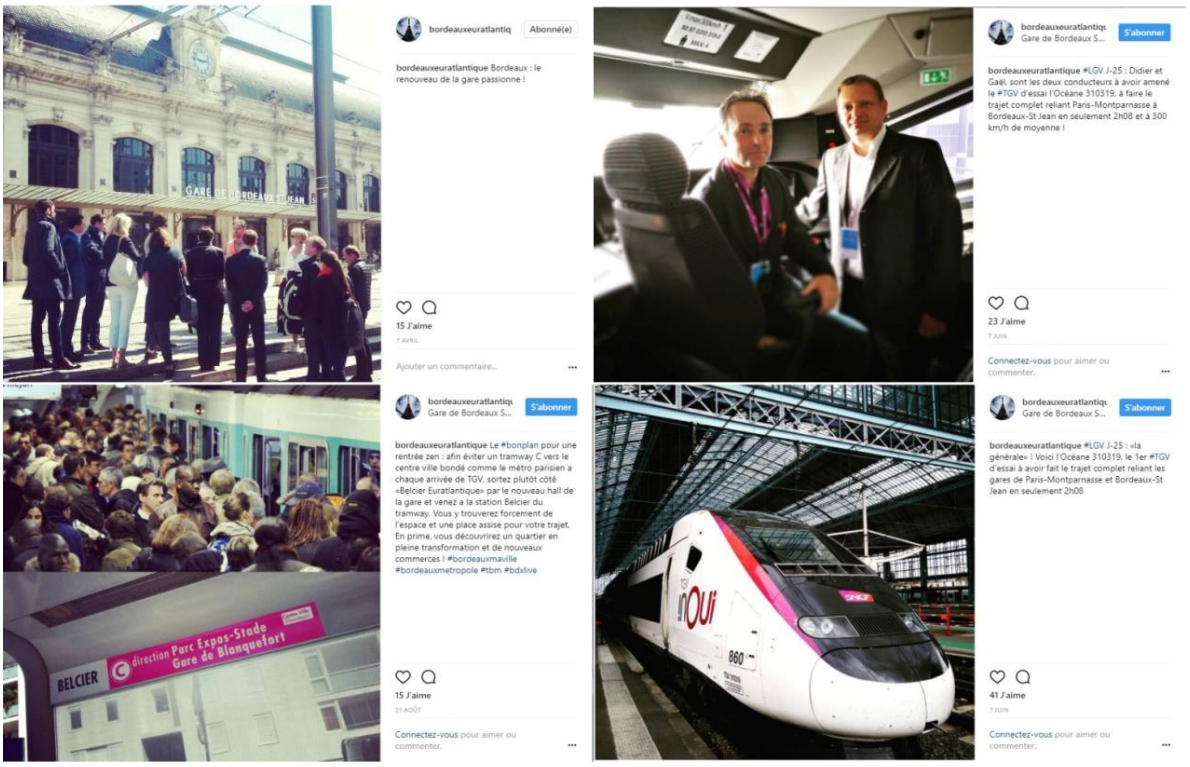


Figure 43 - Instagram : les images partagées les mois avant l'inauguration (tests et présentation de la ligne, bons plans, etc.)

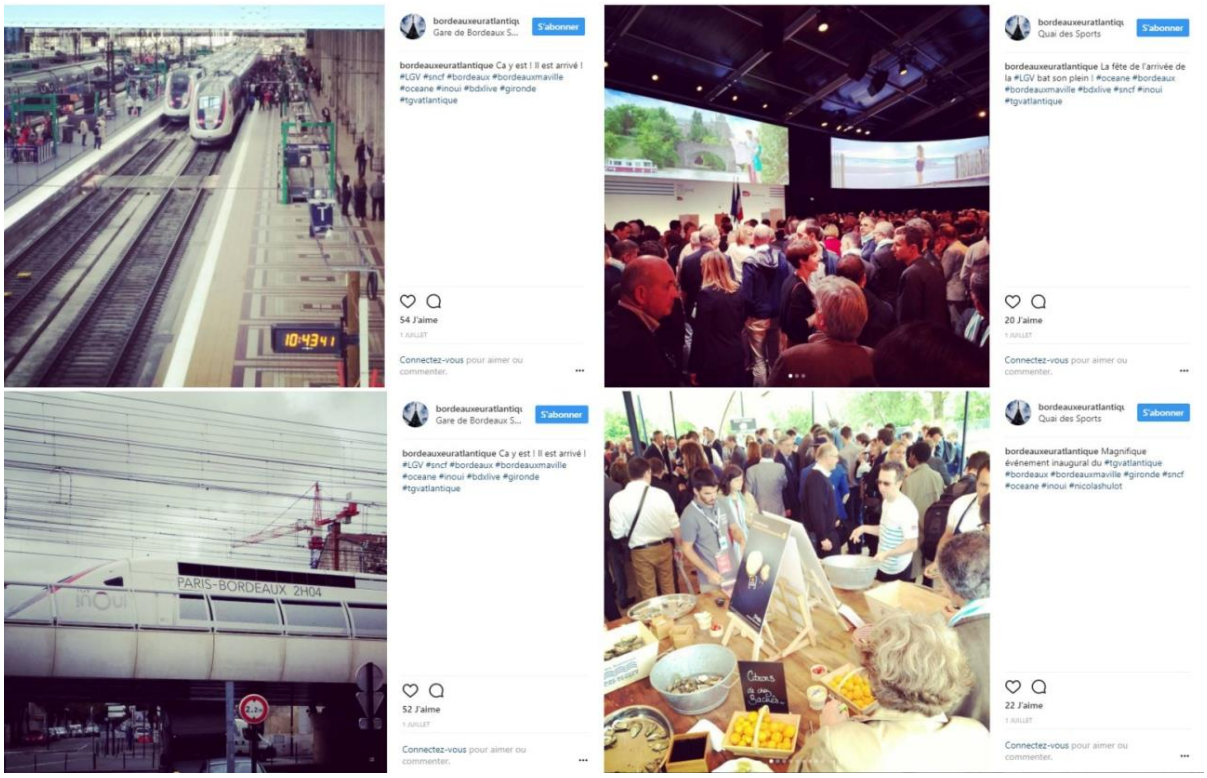


Figure 44 - Instagram : les images partagées lors de l'événement public (inauguration) : photos de l'inauguration (foule), photos du nouveau TGV et de la gare (activités, préparation)

Au-delà de l'arrivée de la LGV, l'EPA fait beaucoup de publicité pour les événements qu'il organise ou auxquels il participe : le MIPIM en mars 2017, 2018 et 2019, WOODRISE (congrès du bois) mi-

septembre 2017, Agora en septembre 2017. Il faut donner à voir le projet en action, et l'activité de ses partenaires.

Cette étude montre comment l'établissement public d'aménagement se sert des plateformes communautaires virtuelles pour communiquer aux publics ses actualités, événements et la vie quotidienne d'un chantier à l'échelle métropolitaine, voire nationale. L'image sert de médium principal pour construire un imaginaire plus large au projet Bordeaux Euratlantique, autour de la ville en construction et du chantier : chantier comme lieu de vie, chantier comme lieu de renaissance, chantier comme expérience sensible et poétique, grâce à *Instagram*. *Twitter*, par son côté brèves AFP, peine à créer une tension narrative, en l'absence de rebondissements formulés comme tels. Sur *Instagram*, le propos est lissé, le but est double et assez clair : vendre et faire accepter le projet. C'est un outil de marketing urbain très efficace et complémentaire d'autres outils utilisés par l'EPA. La diffusion quasi quotidienne d'images du projet, des acteurs qui y participent, de ce qu'on peut y faire, des événements liés, met en place une dynamique que chacun associera au projet lui-même.

Les dispositifs récents de communication alimentent plusieurs aspects du « tournant communicationnel » promis dans les années 1980. Ils s'inscrivent dans une économie du loisir : les plateformes font parties d'un réseau qui agit dans la sphère privée pour partager un quotidien, des activités, un divertissement, ce que Laurent Matthey rattache à l'*infotainment*, c'est-à-dire « informer en amusant, dans une stratégie ample de "séduction manipulatrice"[560]. » L'intérêt est en effet d'agir directement dans la sphère privée, intime. De telles plateformes vont chercher le public directement chez lui, avec son téléphone, elles « décollectivisent la réception[561] ». Les dispositifs participent à l'élaboration d'un *storytelling* maîtrisé par les acteurs du projet pour faire adhérer les publics. Les outils de partage quotidien de l'information rapide et instantanée (images et textes courts) permettent de « faire patienter le quidam en l'informant de manière divertissante[562] » car la mise en place des projets et leur réalisation est longue, surtout en la comparant aux autres contenus partagés par les plateformes communautaires virtuelles. Comme l'explique L. Matthey, la communication n'est jamais simplement de la communication mais une possibilité, pour celui qui l'émet, de la contrôler et donc de contrôler ses actions, une « manière de canaliser » les attentes des acteurs.

[560] MATTHEY, Laurent, *Building up stories. Sur l'action urbanistique à l'heure de la société du spectacle intégré*, Genève, A.Type, 2014, p.106 (avec une citation de CAUNE, Jean, *Esthétique de la communication*, Paris, PUF, 1997)
[561] MATTHEY, *op. cit.*, 2014, p.108
[562] MATTHEY, *op. cit.*, 2014, p.109

5.4 La mobilité, une thématique technique et locale

Le récit dépeint la mobilité, dans le mégaprojet, comme un événement (l'arrivée de la LGV) via les plateformes communautaires virtuelles, et par la mise en scène de nouveaux modes de vie (proximité et accessibilité de nouvelles centralités) au travers des images de projet. Elle est aussi au cœur des aménagements urbains, entre transports, modes de déplacement collectif, réalisation d'infrastructures, vie des habitants et usagers. Elle est perçue et pensée via les outils de la concertation.

Si la concertation est un espace privilégié pour faire échanger tous les acteurs, actifs ou passifs, du projet Bordeaux Euratlantique, un grand nombre de dispositifs rentre dans cette catégorie – en somme, tous ceux qui offrent une réelle discussion. Ils sont mis en avant par l'EPA comme supports de dialogues : les réunions de travail, les ateliers de concertation, les réunions publiques. Ces dernières sont un exercice compliqué réunissant un grand nombre de personnes n'ayant pas les mêmes connaissances du projet. L'organisation des débats offre en théorie la possibilité à tous d'intervenir dans la limite du temps imparti. Ces réunions ne sont pas prévues pour être des espaces d'élaboration collective du projet ; elles servent de moments d'échange où la parole (craintes, envies, désirs) des acteurs est entendue par l'EPA et les experts, dont les équipes de maîtrise d'œuvre.

La mobilité est un sujet évoqué lors des ateliers de concertation thématisés sur des offres de mobilité disponibles ou en projet, sur les modes de vie des usagers (habitants, travailleurs) du futur quartier, sur des aménagements dont les stationnements. Elle l'est aussi dans les visites de site et/ou de chantier, au moment d'événement de divertissement rappelant les circuits touristiques, avec un *timing* à respecter, une déambulation contrôlée, et des « guides » donnant à voir un peu du futur projet pour offrir une sorte de *teaser*[563].

Toutefois, il est compliqué de faire une synthèse de tous les événements, réunions, ateliers ayant eu lieu pour mieux saisir comment la mobilité y est abordée, car le travail de mémoire ne se fait pas, au moins pas par le site internet[564], plateforme publique accessible à tous, mais dont sont absents les plus

[563] Un *teaser* est la phase initiale d'une campagne publicitaire se présentant sous forme d'énigme, destinée à susciter et à maintenir l'attention du public

[564] Le site internet a été hébergé par deux plateformes en 10 ans et a changé trois fois de charte graphique et d'organisation. La mémoire du projet et de sa construction n'est que peu présente sur ce portail public : par exemple, on ne peut pas, fin 2018, retrouver les plans guides des deux premières ZAC, ni savoir qui sont/étaient les équipes mandataires. Très peu d'écrits font état de l'évolution factuelle ; l'obtention de documents produits dans le cadre de l'OIN (comptes-rendus de concertations ou de panels) est difficile.

anciens comptes-rendus des concertations : il faut les avoir téléchargés au fur et à mesure, contournant ainsi les mises à jour éliminatoires[565].

Plusieurs phases du projet mettent à contribution le processus qu'Hélène Bailleul nomme « démocratique ». Lors de la phase de « planification-préparation », appelé aussi phase d'études pré-opérationnelle, « sont mis en œuvre des outils de participation qui encouragent le débat sur un diagnostic partagé de l'espace, pour faire émerger des "pistes" de réflexion pour les aménageurs ou les architectes[566]. » C'est le moment des réunions publiques et des ateliers de concertations thématiques et par secteurs, pour faire émerger les « petites » histoires des habitants, une richesse pour le diagnostic. Cette phase prépare le terrain à la décision politique et urbaine, étape suivante sur laquelle les publics n'ont que très peu d'influence, ne faisant pas partie des instances de décision, ni de celles qui auditionnent les équipes de maîtrise d'œuvre. En revanche, lorsque les décisions ont été prises, au cours de la mise en œuvre du projet urbain, entrent en jeu les outils d'une concertation plus ciblée, des plus traditionnels au plus innovants notamment par leur caractère technologique. L'objectif général est de

> […] « convaincre » les récepteurs du bien-fondé de la décision qui va engendrer des modifications sur les espace habités. Cette étape se situe ainsi déjà sur un autre registre, favorisant les outils de « com' » visant la valorisation du projet. L'information à cette étape est d'une nature cependant incertaine (Ascher, 2005), les détails d'un projet n'étant pas nécessairement tous connus, les résultats attendus n'ayant que le statut de « prophétie auto réalisatrice », et la réalisation concrète du projet n'ayant pas fait l'objet d'un phasage définitif[567].

Les deux étapes ont rythmé l'élaboration du mégaprojet Bordeaux Euratlantique, initiant un *storytelling* visant à valoriser ce projet, dont les grands enjeux sont décidés, actés, et toujours sujets à évolutions. Par la diversification des dispositifs de diffusion et de valorisation du projet, un récit de plus en plus structuré se met en place pour contrôler l'image et l'imaginaire du projet à l'intérieur (périmètre) et à l'extérieur (métropole et national).

Le récit sur la mobilité prend place dans la concertation par une approche technique de la part de l'EPA qui fait appel à ses techniciens en transports, en infrastructures, et en voieries pour présenter les projets et transformations urbaines. En face, une démarche plus sensible est amenée par les histoires

[565] Lors de notre diplôme de fin d'étude et au cours de la thèse, nous avons participé à plusieurs dispositifs : réunions publiques entre 2011 et 2017, ateliers de concertation (2012-2013), visites de chantier lors de la Biennale Agora en 2017, exposition du projet urbain Bordeaux Saint-Jean Belcier à Arc-en-Rêve Centre d'architecture en 2011. Nous ne prétendons pas à l'exhaustivité, et encore moins à être la mémoire du projet Euratlantique ; nous avons simplement suivi le projet de près.

[566] BAILLEUL, Hélène, « Les nouvelles formes de la communication autour des projets urbains : modalités, impacts, enjeux pour un débat participatif », *Métropoles* [En ligne], 3 | 2008, p.108

[567] BAILLEUL, *op. cit.*, 2008, p.109

et anecdotes individuelles, faisant appel aux modes de vie des habitants et employés du périmètre de l'OIN.

5.4.1 Réunions publiques et ateliers de concertation : la mobilité exposée

L'EPA met en place plusieurs outils de la concertation, réglementaires ou non, destinés au grand public ; il s'agit principalement de réunions publiques et conférences :

Type de dispositif de concertation	Organisateurs / lieu	Date
3 réunions de présentation de l'OIN dans les 3 communes du projet	EPA - commune de Bordeaux - Rock School Barbey	04-oct-10
	EPA - commune de Floirac - Maison des savoirs partagés M270	15-nov-10
	EPA - commune de Bègles - Centre culturel de l'Estey	05-déc-10
Conférence débat avec le lauréat du projet Bordeaux Saint-Jean Belcier - inauguration de l'exposition autour du même projet (du 1er avril au 29 mai 2011)	EPA - Arc en Rêve centre d'architecture	01-avr-11
1ère réunion publique projet Garonne-Eiffel : orientations urbaines et programmatiques	EPA - Maison des savoirs partagés M270 (Floirac)	23-juin-11
Présentation du plan guide actualisé et de l'étude d'impact du projet urbain Bordeaux Saint-Jean Belcier	EPA - Salle Son Tay (Bordeaux)	02-déc-11
Conférence-débat avec le lauréat du projet urbain Garonne-Eiffel - inauguration de l'exposition autour du même projet avec les rendus du concours (3 février au 16 mars 2012)	EPA - 308 Maison de l'architecture	03-févr-12
2ème réunion publique projet Bordeaux Saint-Jean Belcier : bilan des concertations, avancée du plan guide	EPA	03-juil-12
Réunion publique : Création de la ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier	EPA - salle polyvalente du lycée Gustave-Eiffel	15-févr-13
Réunion publique projet Garonne-Eiffel	EPA - Maison des savoirs partagés M270 (Floirac)	28-févr-13
Présentation publique des travaux du pont Jean-Jacques Bosc : présentation détaillée du projet par l'agence OMA-Rem Koolhaas	Bordeaux Métropole	25-juin-14
Point d'étape sur le projet urbain Garonne-Eiffel	EPA - Maison cantonale	10-oct-14
Présentation des avancées du projet Bordeaux Saint-Jean Belcier	EPA - Conseil de quartier Bordeaux Sud	29-oct-14
Point d'étape ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier	EPA	12-févr-15
Présentation des projets de l'ilot 8.4 de la ZAC Bordeaux St Jean Belcier : construire 50m en ossature bois !	EPA - Arc-en-Rêve Centre d'architecture (Bordeaux)	25-févr-16
Point d'étape sur le projet Garonne Eiffel et le Belvédère	EPA - Maison cantonale de Bordeaux Bastide	26-févr-16
Point d'étape sur le projet Bordeaux St Jean Belcier	EPA - Salle Son Tay (Bordeaux)	20-mai-16
Réunion publique sur le thèmes des espaces publics de la ZAC Bordeaux St Jean Belcier	EPA - salle polyvalente du lycée Gustave-Eiffel	14-nov-17

Conseil de quartier Bordeaux Sud : présentation de l'actualité du projet Bordeaux Euratlantique par Stephan de Faÿ	Mairie de quartier Bordeaux Sud	5 juillet 2018

Figure 45 - Dispositifs de concertation : réunions publiques. Source : Tableau personnel avec données du site internet Bordeaux Euratlantique

À mi-chemin entre un outil d'information et de concertation, la réunion publique est une modalité classique pour diffuser le récit du projet. Les réunions, qui sont plutôt conçues comme des conférences que comme des moments d'échanges, permettent aux aménageurs de présenter le projet aux publics. Ces manifestations sont marquées par des rapports de pouvoir, de hiérarchie.

Par exemple, lors d'une réunion publique en 2013, le chargé des infrastructures de l'EPA expose le projet du pont de la Palombe, pont viaire surplombant les voies ferrées. Il est alors accompagné d'un membre de la maîtrise d'œuvre, un ingénieur. Des vues en 3D, des vues de nuit du futur pont, sont dévoilées au public. L'exposé est assez bref et synthétique sur les enjeux, les objectifs, le dessin, ainsi que sur quelques points techniques. Le jargon technique n'est pas toujours compris par les participants ; l'enjeu reste de taille puisqu'il s'agit d'une infrastructure visant à désengorger la circulation existante. Outre son utilité admise par tous, sa faisabilité interroge les participants, ce qui surprend les ingénieurs, qui ne sont pas habitués à être remis en question par des non professionnels.

Outre l'éventuelle anticipation de la contestation sociale, les réunions ont pour fonction de roder le *storytelling* avec le martellement des thématiques constitutives du récit général : la ville durable, accessible, attractive ; le déploiement d'un réseau dense de mobilités ; la mixité des fonctions même dans les quartiers dits d'affaires ; la qualité de vie des espaces publics, parcs et jardins. La réunion publique sous toutes ses formes est le lieu de l'information sur le projet, un lieu pour convaincre.

Les ateliers de concertation, de leur côté, sont des espaces où les publics peuvent prendre part à la construction du projet ou du moins faire connaître les modes de vie des usagers du périmètre. Les premiers ateliers dans la phase d'étude de Bordeaux Euratlantique ont pour objectif d'instaurer un dialogue entre les citoyens, la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre sur les projets et thématiques transversales comme la mobilité, la nature et le bâti[568], ou encore sur des questions relatives à des secteurs : « Comment vivre ensemble dans un quartier de bureaux et de logements ? » ; « Comment vivre ensemble dans un quartier culturel et d'habitat ?[569] ». Les ateliers, menés par les agents de l'EPA avec des représentants des équipes de maîtrise d'œuvre, sont tous organisés de la même façon : point sur l'évolution du projet, débats en petits groupes, restitution à l'ensemble, annonce des prochains sujets des futurs ateliers.

[568] Atelier de concertation n°1 pour le projet Bordeaux Saint-Jean Belcier, le 25 mai 2011
[569] Atelier de concertation n°2 pour le projet Bordeaux Saint-Jean Belcier, le 29 juin 2011

Contrairement aux réunions de travail entre l'EPA et d'autres catégories d'usagers du périmètre (commerçants, artisans, entrepreneurs, associations), les ateliers font ressortir « le ressenti du projet […] [et la] sensibilité des participants […] [pour] enrichir celle des techniciens de l'urbanisme[570]. »

Le nombre des ateliers est plus important [Fig. 46] que celui des réunions publiques, car ils permettent aussi d'encadrer plus finement le récit, de faire participer un grand nombre d'usagers par la répétition de la procédure et de suivre les projets sur une plus longue temporalité.

Type de dispositif de concertation	Organisateurs / lieu	Date
3 ateliers dans le quartier Belcier	Mairie de Bordeaux et l'association des Bains Douches	2009-2010
1ere réunion de concertation sur le projet d'aménagement Bordeaux Saint-Jean Belcier	EPA - Salle Son Tay (Bordeaux – Belcier)	12-oct-10
1ere réunion de concertation sur le projet d'aménagement Garonne-Eiffel : site, enjeux et calendrier prévisionnel	EPA	28-janv-11
1er atelier de concertation : présentation du projet lauréat sur le secteur Saint-Jean Belcier par l'équipe mandataire	EPA	25-mai-11
2ème atelier de concertation : secteur Saint-Jean Belcier	EPA	29-juin-11
3ème atelier de concertation : secteur Saint-Jean Belcier	EPA	28-sept-11
« Conversations Bordeaux-Euratlantique » du quartier Amédée Saint Germain au café associatif Le petit grain : rencontre avec les habitants de ce quartier	EPA et le café associatif du Petit Grain	Nov-12
4 Ateliers publics de concertation du projet Garonne-Eiffel avec EPA, équipe mandataire menée par TVK	EPA	21-mars-13
		18-avr-13
		24-mai-13
		13-juin-13
15 réunions de travail pour projet d'habitat participatif à Bègles (La Ruche)	EPA	2014
Ateliers de travail avec la filière numérique : projet Cité numérique	EPA	2014
Ateliers de concertations sur le projet du Belvédère Garonne-Eiffel	EPA	01-juil-15
Concertation sur la mise en place de la plateforme Noé (secteur Benauge)	EPA	01-oct-16
Concertation préalable à la mise en compatibilité du PLU de Bordeaux Métropole par la déclaration de projet relative à l'aménagement du secteur « Amédée Saint-Germain »		2017
Lancement de la concertation sur le secteur de la Souys (ZAC Garonne-Eiffel)	EPA	01-févr-18
Lancement d'une concertation sur le secteur Carle Vernet/Brascassat	EPA	01-juin-18

[570] Actes de la concertation 2011 pour le projet Bordeaux Saint-Jean Belcier

Figure 46 - Dispositifs de concertation : ateliers de concertation, réunions de travail. Source : Tableau personnel avec données du site internet Bordeaux Euratlantique

Le plus intéressant à travers ces événements (réunions publiques et ateliers de concertation), ce sont les thèmes qui ressortent le plus : du côté des habitants, les nuisances et le confort urbain sont systématiquement rattachés aux enjeux de circulation, de stationnements de véhicules et de personnes, ainsi qu'à la sécurité routière – dont les aménagements de voiries.

Il apparaît que même si la mobilité semble avoir disparu des projets sur le site internet par exemple[571], lors d'une récente présentation des avancées du projet (juillet 2018) au Conseil de quartier de Bordeaux Sud par le directeur général, les points soulevés en premier concernent les reconfigurations de rues, les simplifications de carrefour [Fig. 47 et 48], les phasages des nouvelles infrastructures comme le pont de la Palombe, la reconfiguration des berges de la Garonne en boulevard urbain et promenade, les ouvertures de parking par nouveaux quartiers et les espaces publics en création (Jardin de l'Ars).

Figure 47 - Carrefour Beck en chantier, mai 2019, secteur Armagnac. Source : photographie prise par l'auteure

[571] Les mentions à la mobilité sont rares (mai 2019) et concernent les façons de se déplacer sur le périmètre, les moyens pour arriver sur le site, ainsi que les deux projets de ponts.

Figure 48 - Recomposition du carrefour Beck - secteur Armagnac - ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier. Source : dossier de présentation du projet Bordeaux Euratlantique lors du Conseil de quartier Bordeaux sud du 5 juillet 2018

En conclusion, la mobilité reste un thème majeur du projet lors des concertations et réunions. Sa reconnaissance à l'échelle locale est signe d'une certaine urbanité, d'un confort de vie. Les nouveaux équipements, infrastructures et quartiers projetés mettent en perspective de nouveaux modes de vie : des espaces plus urbanisés avec des modes de déplacement liés (bus, tramway, modes doux), des services et commerces de proximité, des aménagements plus sécurisés (pistes et bandes cyclables, larges trottoirs, voies réservés aux transports en commun).

5.4.2 Les visites de sites : expérience et visualisation des modes de vie

Figure 49 - Visites de sites existants pour parler des futurs aménagements en 2012. Crédits : Bordeaux Euratlantique

Dans le cadre du processus de concertation, l'EPA organise des visites sur place. À l'origine, les « balades urbaines » avaient la vocation de faire prendre conscience du site, de ses potentialités parfois oubliées car faisant partie du quotidien. Les visites piétonnes ou motorisées, quand le site est trop grand, permettent aussi bien aux riverains de regarder leur territoire autrement qu'aux concepteurs et à la maîtrise d'ouvrage de prendre en compte les histoires et les usages des participants.

Progressivement, les visites se sont resserrées sur les îlots ou des opérations spécifiques. Ce sont des moments privilégiés pour les habitants et pour l'EPA qui tous deux peuvent interagir directement. Ces temps de partage de la parole sont beaucoup plus équilibrés que les réunions publiques et moins contrôlés que les ateliers de concertation. Les thèmes et intitulés [Fig. 49] expriment l'état d'esprit de l'établissement public : des parcours « point de vue » en bus ou en bateau pour « appréhender la complexité des territoires et leur mutation[572] » ; des visites sportives à vélo pour appréhender l'organisation urbaine ; des visites de chantier avec le matériel de protection. À travers le registre de l'événement, les visites deviennent des sorties du samedi ou du mercredi après-midi, susceptibles d'attirer d'autres riverains que ceux – toujours – présents aux réunions et ateliers de concertations. Laurent Matthey l'exprime aussi par le fait que le « quidam » :

> […] s'y voit offrir un mode de découverte de son proche environnement. Il suit un guide. Il questionne. Il comprend. Puis, il retrouve ses activités ordinaires, ses proches, ses connaissances et évoque, parfois avec conviction, ce qu'il a vu, ce qui va se faire, là-bas, dans cette aire de la ville. Le quidam est d'autant plus convaincu qu'il a appris en déambulant, en s'amusant, un peu de manière buissonnière. La réception a été une telle expérience, qu'il est acquis[573].

Les visites urbaines et de chantier sont aussi des outils pour former et contrôler les alter-récits, ou bien permettre à l'EPA de trouver des relais à leur récit officiel. Les visites, ne sont pas répertoriées sur le site internet, cependant le compte *Instagram* en expose une trace [Fig. 50].

[572] Page « Les RDV de la concertation » du site internet de l'EPA Bordeaux Euratlantique, le 18 octobre 2018

[573] MATTHEY, Laurent, « Gouverner par l'évènement. Quand l'action sur la ville s'empare de la critique artiste », *L'observatoire – la revue des politiques culturelles*, n° 48, 2016 ; extrait de la version 1 non révisée en ligne.

Figure 50 - Captures du compte Instagram de Bordeaux Euratlantique des visites de sites de 2018 sur les secteurs Souys/Richelieu et Brascassat/ Carle Vernet

Les visites sont vécues comme un temps de loisir avec par exemple le bar à glaces à la fin de la balade urbaine du 2 juillet 2018 ; elles font aussi office de tourisme culturel quand elles sont ponctuées d'expositions sur l'histoire des sites et leur évolution [Fig. 51].

Type de dispositif de concertation	Organisateurs	Date
Visites du site du projet Bordeaux Saint-Jean Belcier : grands axes du projet en bus, et/ou Visite sportive en vélo au cœur du projet. Après-midi : Visite en bateau de la partie fluviale du projet	EPA	20-nov-10
Visite « point de vue » du territoire de projet Garonne-Eiffel. Une visite en bus puis en bateau : quartier Deschamps, Bastide, quai de la Souys	EPA	14-mai-11
Visite sur site pour présenter le plan guide Bordeaux Saint-Jean Belcier, *in situ*	EPA	04-févr-12
Balade urbaine de concertation dans le cadre du projet urbain Garonne-Eiffel	EPA	05-oct-13
2 visites des territoires en mutation dans le cadre d'Agora, la biennale d'architecture, d'urbanisme et de design (Garonne Eiffel – Bordeaux – Floirac ; ZAC Bordeaux St Jean Belcier)	EPA	11 et 12 septembre 2014
14 visites du chantier de la séquence Deschamps du parc aux Angéliques	EPA	avril/mai 2015
Balade urbaine « Les chantiers de Paludate »	EPA	28-mai-16
Balade urbaine sur le site Newton (future cité numérique)	EPA	01-juin-16
3 visites de chantier durant Agora, la biennale d'architecture et d'urbanisme (Brienne/Armagnac ; Quais de Paludate/Belcier ; Garonne-Eiffel, Quais de Floirac)	EPA	21-sept-17
Balade urbaine avec les habitants du secteur Souys/Richelieu de la ZAC Garonne-Eiffel	EPA	3 février 2018
Balade urbaine au cœur de Brascassat et Carle Vernet, pour un diagnostic en marchant avec une cinquantaine d'habitants, sur le devenir de leurs quartiers et de leurs des espaces publics	EPA	23 juin 2018
Balade urbaine secteur Souys-Richelieu avec ses habitants pour parler des projets à venir	EPA	2 juillet 2018

Figure 51 - Dispositifs de concertation : Visites de sites, de chantier. Source : Tableau personnel avec données du site internet Bordeaux Euratlantique et du compte Instagram de @bordeauxeuratlantique.

5.4.3 Multiplication de dispositifs de concertation pour ancrer le récit

Au-delà des dispositifs identifiés, l'EPA et son équipe de communication ont mis en place d'autres médias plus ponctuels et réglementaires dans le cadre la concertation [Fig. 52] en parallèle avec ceux d'autres acteurs tels que Bordeaux Métropole.

Type de dispositif de concertation	Organisateurs / lieu	Date
Adoption de la Charte de la concertation Bordeaux Euratlantique	EPA	17-déc-10
Mise à disposition de l'étude d'impact de l'avis de l'Autorité Environnementale	EPA	4ème trimestre 2012
Ouverture de la Maison du Projet	EPA / Quartier Carle Vernet (Bordeaux)	Juin-13
Enquête publique projet urbain Bordeaux Saint-Jean Belcier	EPA	Du 15 novembre au 16 décembre 2013
Approbation du bilan de la concertation menée sur le projet Garonne Eiffel par le conseil d'administration de l'EPA	EPA	23-oct-14
Enquête publique sur la grande salle de spectacle à Floirac	Bordeaux Métropole	Mai-juin 2015
Bilan de la mise à disposition publique de l'étude d'impact Garonne-Eiffel	EPA	2016
Exposition sur le pont Jean-Jacques Bosc	Bordeaux Métropole - Hôtel de Bordeaux Métropole	Sept-16
Réunion publique Euratlantique – Bus à haut niveau de service	Bordeaux Métropole	Oct-2016
Accueil des premiers habitants de l'OIN sur le secteur de l'Ars/Brienne		Avr-18

Figure 52 - Autres dispositifs de concertation. Source : Tableau personnel avec données du site internet Bordeaux Euratlantique

Le décompte [Fig. 45, 51 et 52] montre que l'EPA a mobilisé de grands moyens et multiplié les événements, les lieux et le calendrier pour informer les publics. Il y a une véritable détermination de ce point de vue. Des questions peuvent toutefois être soulevées sur la qualité de l'information reçue et les efforts d'intégration des publics ; sur la capacité de l'EPA à répondre aux interrogations et demandes ; ainsi que sur le contrôle du récit dominant.

On le constate, le spectre de la concertation est finalement assez large. Une des actions les plus mobilisatrices n'est pas celle qui a demandé le plus de moyens : la commission géographie[574]. C'est un atelier participatif où se réunissent habitants, acteurs du projet et membres de l'EPA pour proposer au conseil de Bordeaux Métropole des noms pour les anciennes et nouvelles rues. Les riverains

[574] Appelé aussi atelier de viographie

demandent et redemandent des temps de ce type où ils ont l'impression de ne pas être de simples spectateurs mais des acteurs pro-actifs.

5.5 Appropriation par Euratlantique des canaux de médiation en place

Le projet Bordeaux Euratlantique met aussi en place des outils de médiation architecturale, urbaine et paysagère « pour communiquer, faire connaître[575] » les projets. Les objectifs de la médiation dépassent ceux de la simple information voire même de la concertation : il est question d'éduquer pour acquérir les codes et langages du projet par le biais de divertissement culturels, festifs ou technologiques.

La maison du projet, établie en juin 2013, en est un bel exemple : elle rassemble des informations et divers supports pour faire connaître le projet dans son ensemble et en détails à différents types de publics par le biais de maquettes de secteurs et d'opérations immobilières, de cartographies, de schémas, de films, et d'un système de réalité augmentée pour imaginer le futur de la Cité Numérique. Plusieurs maisons du projet ont vu le jour dans les années 2000 et 2010 pour donner une matérialité au renouvellement ou au développement urbain autrement que par l'entremise d'un site internet ; le contact avec des animateurs qui donnent des réponses aussi bien aux habitants, aux riverains, aux promoteurs ou encore aux visiteurs occasionnels est un atout pour les projets urbains contemporains[576]. La maison du projet est aussi un lieu pour organiser des réunions de travail entre acteurs, avec des visiteurs [Fig. 53]. La localisation de la maison du projet d'Euratlantique sert ce dessein : au niveau d'un arrêt de tramway, à proximité de la gare Saint-Jean, des boulevards, à la jonction entre anciens et futurs quartiers.

Figure 53 - Maison du projet. Source : Site internet de Bordeaux Euratlantique

[575] GHELLI, Roberta, *Éduquer les enfants à l'architecture : médiations à l'école*, Thèse de Sociologie, Université de Bordeaux, 2017, p.88

[576] À Bordeaux et dans les métropoles françaises, on recense plusieurs maisons du projet. Le projet des Bassins à Flot à Bordeaux a ouvert sa maison du projet avant les premières constructions.

Un autre outil de médiation dont s'est emparé l'EPA est la Biennale d'architecture, d'urbanisme et de design de Bordeaux, Agora, organisée au départ par la Direction Générale de l'aménagement de la ville de Bordeaux puis par les services de Bordeaux Métropole. La biennale existe depuis 2004, la dernière ayant eu lieu en 2017.

Le territoire du futur projet Euratlantique est l'objet de réflexions dans les ateliers de projet de l'école nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux (ENSAP de Bordeaux) dont les sujets portent sur des quartiers comme Amédée Saint-Germain lors de la biennale de 2006, le quartier de la gare, les quais de Paludate et la passerelle Eiffel pour celle de 2008, ou posent la question de la médiation de projet dans Belcier en 2014 :

> Agora impulse en effet le projet urbain autant qu'il le résume. En 2004, c'est un débat sur le paysage de la rive droite qui donne le coup d'envoi au parc aux Angéliques de Michel Desvignes, pourtant contesté à l'époque. En 2006, c'est le travail des étudiants de l'École d'architecture sur l'îlot Amédée Saint-Germain, près de la gare, dans le cadre d'Agora, qui conduit la Ville à renoncer à un permis de construire qui aurait rendu impossible le projet actuel de Bernard Reichen[577].

Les thèmes des ateliers ont souvent été repris et élargis lors des biennales : par exemple, en 2008, pour « Le quartier de la gare : quel avenir ? », un débat réunit des enseignants de l'ENSAP de Bordeaux, des architectes invités tels que Nicolas Michelin, Rudy Ricciotti, Odile Deck, et des étudiants. Il ouvre par exemple des réflexions sur la passerelle Eiffel, dont l'Association de sauvegarde de la Passerelle Eiffel questionne l'insertion dans les projets d'urbanisme en cours, ainsi que sa pérennité. En 2010, la passerelle est encore un sujet-clé : elle est cette fois-ci l'objet d'une installation artistique et d'un concours destiné aux jeunes architectes, urbanistes ou paysagistes, soutenu par la fondation de la Société de la Tour Eiffel en partenariat avec l'association « Sauvons la Passerelle ».

Bordeaux Euratlantique, officiellement lancé en 2009, s'invite pour la première fois à la biennale de 2010. Le directeur général de l'époque, Philippe Courtois, alors directeur de la mission de préfiguration, offre une vue générale sur un projet d'envergure. Sur le programme figure un résumé du projet similaire à celui qu'on peut voir aujourd'hui :

> C'est le grand projet d'aménagement du sud de la métropole bordelaise, couvrant 738 hectares, sur une partie des trois communes de Bordeaux, Bègles et Floirac, avec en son centre la future gare TGV Bordeaux St Jean. La programmation urbaine globale portera sur près de 2,5 millions de m². Un Établissement Public d'Aménagement pour la réalisation de ce projet est créé et un premier concours d'urbanisme est lancé sur 172 hectares autour de la Gare St Jean[578].

[577] DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AMÉNAGEMENT, *Biennale d'architecture, d'urbanisme et de design de Bordeaux. AGORA 2004/2006/2008/2010/2012,* Bordeaux, août 2012, p.12
[578] Programme de la biennale AGORA 2010, p.13

Euratlantique et ses acteurs (maîtrises d'œuvre) participent aux grands débats en tant qu'intervenants et jury des prix. Le directeur général de l'OIN Bordeaux Euratlantique revient en 2012 comme intervenant pour « Bordeaux Euratlantique : modernité et conservation ». L'avancement du projet ainsi que les réflexions thématiques qui traversent les opérations sont des supports de réflexion. D'autres partenaires institutionnels d'Agora commencent eux aussi à s'intéresser à Bordeaux Euratlantique, et à le considérer comme un projet à prendre en compte dans le paysage bordelais. Le « 308-Conseil de l'Ordre et maison de l'architecture et du cadre de vie » en Aquitaine a ainsi organisé une table ronde autour des « Nouveaux quartiers, nouveaux éléments de centralité » avec le Centre Culturel et Touristique du Vin (CCTV), le FRAC, le parc aux Angéliques, les Bassins à flot et Euratlantique[579].

En 2014, la biennale Agora et l'EPA diversifient les supports pour évoquer Euratlantique, ses territoires et ses projets, mais toujours ponctuellement, peut-être parce que le projet n'est pas encore entré dans une phase opérationnelle. Néanmoins, les maquettes 3D de morceaux de territoire sont remarquées par les publics, comme le sont les projets d'équipements et d'architecture publics ou privés comme le futur pont Jean-Jacques Bosc[580] réalisé par l'agence OMA. Le projet de pont sera d'ailleurs exposé dans la galerie blanche d'Arc-en-Rêve Centre d'architecture tout l'été précédent la biennale. En plus de cela, l'EPA organise non plus des visites de chantier libre comme en 2012, mais un parcours parmi les secteurs du projet entre rive gauche et rive droite, sous le titre « Chantier obligation d'entrer[581] » [Fig. 54]. Il s'insère dans la liste des nombreux parcours organisés par la ville de Bordeaux. Surtout, le fait remarquable de la sixième édition reste que l'EPA Bordeaux Euratlantique fait désormais partie de la liste des partenaires *privés*.

[579] Le samedi 15 septembre 2012, échanges animés par Bruno Fayolle-Lussac, historien de l'architecture, archéologue et enseignant à ENSAP de Bordeaux
[580] Projet de Bordeaux Métropole ; important sur le périmètre d'Euratlantique car il relie les deux rives et ferme les boulevards au sud, renommé pont Simone Veil
[581] Le jeudi 11 septembre 2014

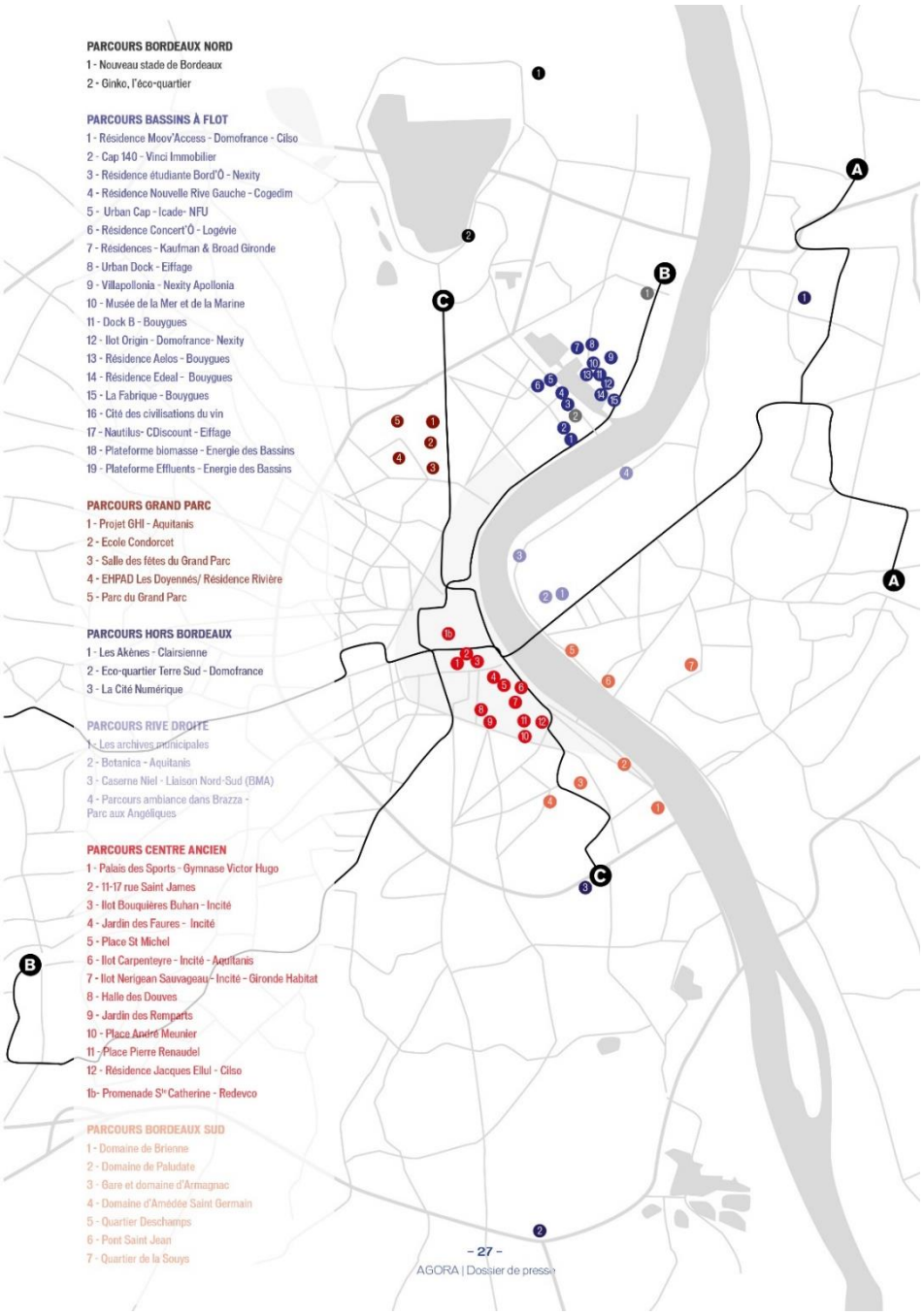


Figure 54 - Plan des parcours proposés au public lors de la Biennale Agora 2014

La dernière biennale a lieu en 2017 sous la thématique du Paysage. Plusieurs raisons sont données pour ce décalage d'un an et le choix de la thématique, mais la principale est l'ouverture de la LGV ; de plus, la biennale devient métropolitaine. L'événement moteur de la métropole est suffisamment important pour que les organisateurs aient voulu

> […] célébrer ce rendez-vous historique […] [en imaginant] *Paysages Bordeaux 2017* : une saison culturelle d'exception, qui prend appui sur les grands opérateurs du territoire et sur les temps forts de l'agenda local (Saison Street Art #2, l'Été métropolitain, Océan Climax, le FAB #2…), et dont la biennale Agora forme la clé de voute. Du 25 juin au 25 octobre, une centaine de propositions artistiques couvrant tous les champs de la création égrènent leurs « paysages » singuliers, nourris des talents de la scène régionale, nationale et internationale. Suivant de peu le lancement

d'expositions thématiques dans l'ensemble des musées de la ville, la Saison prend son envol avec un week-end d'ouverture les 1er et 2 juillet, et se clôture par le FAB #2 (Festival International des Arts de Bordeaux Métropole)[582].

La septième édition de la biennale Agora clôture plus largement une saison culturelle et urbaine riche marquée par l'ouverture de la LGV, décrite comme une « étape décisive dans le déploiement de la métropole bordelaise[583] ». Métropole et LGV sont au cœur de la définition du mégaprojet Euratlantique et du récit institutionnel porté par l'EPA dans ce type d'événement. De nombreuses conférences, présentations de projets, visites et autres événements, font des territoires d'Euratlantique les scènes de projets artistiques et festifs.

Une journée « spéciale OIN-Euratlantique » est organisée le 23 septembre 2017 au Hangar 14 pour exposer les projets d'Euratlantique. De 12h à 19h, architectes, paysagistes, entrepreneurs et promoteurs ainsi que les agents de l'EPA s'y relaient. En poursuivant les premières visites de chantier des éditions de 2012 et 2014, l'EPA propose en 2017 trois parcours sur trois secteurs d'Euratlantique : les quais de Paludate, le secteur Brienne-Armagnac et le territoire rive droite-Floirac. Au-delà de balades urbaines, les « Visites de chantiers : obligation d'entrer », font découvrir au grand public des chantiers comme la MECA ou la Halle Debat-Ponsan (devenue Halle Bocca) avec les urbanistes, chefs de projet, opérateurs et concepteurs [Fig. 55].

Les visites ressemblent sensiblement à celle des monuments touristiques : des tapis (rouges) sont prévus sur les chantiers, des espaces sont destinés aux explications pour ne pas gêner les ouvriers, ce sont aussi des lieux stratégiques pour observer le chantier et l'opération en offrant un « beau » point de vue.

Figure 55 - Visite de chantier du quai de Paludate organisée dans le cadre de la Biennale Agora 2017. Source : photographies prises par l'auteure

[582] Dossier de presse Agora 2017, p.84
[583] *Ibid.*

Au fur et à mesure des éditions d'Agora, Bordeaux Euratlantique a structuré un récit et s'est fait une place, autant comme un projet au cœur de la construction métropolitaine, que comme acteur (l'EPA et ses maîtrises d'œuvres et d'ouvrage) dans le débat de la fabrication de la ville contemporaine. La multiplication des supports et moments lors des quatre éditions a capté d'autres publics, en utilisant de nombreux dispositifs sur des temps courts, ce qui permet aussi d'expérimenter, de tester des outils avant de les mettre en place plus durablement, comme dans la maison du projet par exemple (réalité augmentée, maquette interactive, nouvelle plaquette). La diversification des supports de présentation du projet aux publics d'Agora est remarquable dans le processus de médiation : au-delà de la simple information, on veut amener le « spectateur » à s'y projeter, à interagir avec les acteurs et le projet lui-même. Il apparaît à travers ces éditions d'Agora qu'Euratlantique devient un projet à regarder sous deux angles complémentaires : projet existant et contributif dans un écosystème plus vaste ; levier majeur du développement métropolitain. La participation des acteurs du mégaprojet (EPA, concepteurs et promoteurs) dans les grands débats génère tout au long des éditions un récit de plus en plus précis sur ses enjeux, sur les réalités fonctionnelles, opérationnelles et économiques selon les thèmes des biennales.

En usant d'outils plutôt classiques comme les conférences sur des opérations, et des dispositifs de plus en plus courants dans des projets à longue durée, comme les visites de chantier ou les dispositifs numériques et virtuels, Euratlantique se place comme un acteur fort de la médiation urbaine. C'est autour de grands équipements (pont Simone Veil, MECA, espaces publics), de la connexion Paris – Bordeaux et des équipements ferroviaires (gare Saint-Jean, passerelle Eiffel) que se cristallise un récit sur la construction métropolitaine et l'accessibilité au territoire de Bordeaux Euratlantique.

Compendium Partie II

L'exemple bordelais est un cas remarquable de la relation urbanisme-mobilité à l'œuvre. Cristallisant le récit initial du projet Bordeaux Euratlantique avec l'arrivée de la LGV, elle est perçue comme consensuellement positive : au-delà de l'infrastructure, la connexion est un enjeu de redynamisation du centre, plus largement du bassin métropolitain avec une intégration dans les réseaux de transports maillant le territoire. L'imaginaire qui y est lié est celui de la vitesse, de la réduction du temps de déplacement, ainsi que celui de l'innovation (l'objet technique qui devient performant), de l'efficacité contemporaine pour relier de grandes distances. La mobilité fait donc office de socle au récit métropolitain en construction, autour de la performativité de ses infrastructures et de son réseau.

Le plus important à retenir dans cette partie n'est pas tant le récit (au sens large) que sa mise en œuvre, c'est-à-dire les dispositifs narratifs, la *façon* dont il est raconté. Le récit métropolitain se construit lentement, il est diffus, raconté à plusieurs voix, sur de multiples canaux, à travers de nombreuses thématiques, avec des objectifs diversifiés. Plus circonscrit, le récit du mégaprojet est focalisé sur un territoire contrôlable, avec un objectif principal : amener habitants, entreprises et commerces à investir, acheter et s'installer. À travers les dispositifs de communication et de médiation, l'EPA se constitue comme un « acteur compréhensif des enjeux locaux, ce qui permet *in fine* de contenir les potentielles oppositions aux projets[584]. » Leur présence en conseils de quartier, aux événements associatifs, aux rencontres informelles ainsi que sur des salons et événements professionnels en fait un interlocuteur privilégié et le seul narrateur de la belle histoire du projet à destination de tous les publics concernés. Le présent récit domine aussi bien dans les canaux locaux que nationaux avec comme point d'orgue la LGV, envisagée comme un levier majeur de développement économique, de renouvellement et d'aménagements urbains, d'évolution du cadre de vie et de potentialités d'emplois.

[584] LUCE, Marine, *Les mobilisations urbaines contre les grands projets d'aménagement : Le cas d'Euratlantique à Bordeaux*, Sciences Po Bordeaux, juin 2019

PARTIE III. DYNAMIQUES DES IMAGINAIRES INDIVIDUELS ET COLLECTIFS DE LA MOBILITÉ

Dans le contexte du mégaprojet, les actions et les processus en jeux sont étroitement liés aux imaginaires individuels ainsi qu'aux imaginaires collectifs urbains en construction au sein même des projections urbaines. Une telle interaction conditionne les représentations des individus en matière de mobilités au travers de nouveaux récits traduits en stratégies territoriales, en politiques publiques et en aménagements. En d'autres termes, notre ambition est de croiser logiques individuelles, représentations sociales et référentiels d'action, pour caractériser les imaginaires de la mobilité.

Pour éclairer le processus, à partir des récits de mobilité d'habitants, nous révélons les thèmes des imaginaires individuels de la mobilité en considérant les pratiques quotidiennes, bases de constitution des imaginaires ; les parcours biographiques comme mémoire d'une mobilité passée ; les aspirations qui expriment un renouveau ; les logiques résidentielles et professionnelles, qui traduisent les choix et les compromis opérés par les individus.

Nous avons dégagé une typologie d'attitudes qui croise, d'une part, les moyens de mobilité, des plus traditionnels au plus innovants ; d'autre part les valeurs qui sous-tendent les choix, des plus matérialistes au plus idéalistes. Cette typologie d'imaginaires nourrit acteurs et concepteurs qui fabriquent le projet.

Dans un troisième chapitre, nous analysons la façon dont le projet urbain construit un imaginaire collectif pro-actif, intégrant les injonctions sociales, économiques et politiques, plus générales et contextuelles, et composant avec les normes, règles et valeurs du milieu des experts et des décideurs. Le mégaprojet Bordeaux Euratlantique est un projet privilégié pour l'étudier : d'une part, son positionnement géographique et temporel (ce qu'il préfigure du futur) dans la métropolisation en fait un espace d'expérimentation ; d'autre part, une maîtrise d'ouvrage *ad hoc* propose d'autres façons de faire qui participent à la mise en place de ces processus et transforment ainsi les visions de la mobilité. En cela il apparaît comme une « *task force* » d'incubation et de propagation des imaginaires sur les mobilités.

Finalement, nous posons l'idée que le projet urbain se nourrit du référentiel d'action métropolitain local ainsi que des imaginaires individuels des acteurs et des usagers pour élaborer un récit projectuel. Nous mettons ainsi en évidence le processus circulaire de production des imaginaires, individuels et

collectifs [Fig. 56] au sein du projet urbain. La mobilité, au sens de Vincent Kaufmann, comme « changement[585] », en est au cœur.

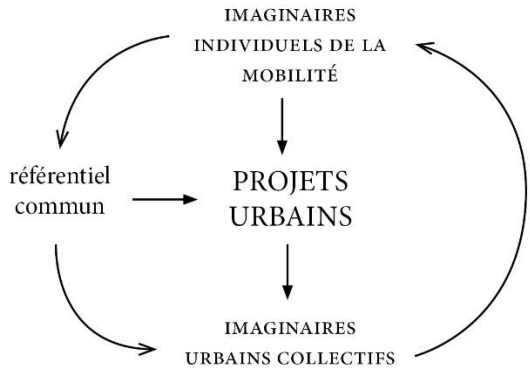


Figure 56 - Processus circulaire de création et interaction des imaginaires urbains avec le projet. Source : auteure

[585] KAUFMANN, Vincent, MARCHAL, Hervé, STÉBÉ, Jean-Marc, « Théories », *in* STÉBÉ, Jean-Marc, MARCHAL, Hervé, *Traité sur la ville*, Paris, PUF, 2009, p.640

Chapitre 6. Composantes et logiques des imaginaires individuels de la mobilité

Bordeaux Euratlantique et les projets de la métropole bordelaise participent à la formation d'imaginaires urbains propres à la fabrication de la ville, incluant sans s'y restreindre la formation des imaginaires de la mobilité. Ces mêmes imaginaires constituent une offre de schémas de pensées qui s'articulent à des imaginaires individuels, ceux des personnes qui se déplacent – ou non – au jour le jour, dans le périmètre du projet ou ailleurs en métropole, experts de la mobilité ou acteurs du projet ; imaginaires dont nous éclairons les principaux composants et les modalités de leur formation. Trois éléments participent à leur composition : la pratique de la mobilité, les comportements et usages que chaque individu teste, adopte ou rejette chaque jour ; l'histoire personnelle et professionnelle ; les aspirations à des modes de vie tendus vers un « idéal réaliste ». Nous interrogeons les comportements quotidiens des enquêtés, qui ne sont pas toujours conscients. Pour ce faire, nous nous sommes inspirés de la méthodologie des récits de vie de Daniel Bertaux :

> La conception que nous proposons consiste à considérer qu'il y a *du* récit de vie dès lors qu'un sujet raconte à quelqu'un d'autre, chercheur ou pas, un épisode quelconque de son expérience vécue. Le verbe « raconter » (faire le récit de) est ici essentiel : il signifie que la production discursive du sujet a pris la forme *narrative*[586].

Les témoignages d'expériences et d'histoires individuelles sont recueillis et accompagnés de données politiques, réglementaires, sociales au travers des thématiques qui émergent[587].

6.1 Les pratiques de la mobilité : base des imaginaires individuels

6.1.1 Récits de pratiques

Nos questions[588] s'organisent autour de deux postulats : le premier est que la mobilité est souvent associée aux déplacements ; le deuxième s'appuie sur une des conclusions de *L'Eveil*

[586] BERTAUX, Daniel, *Le récit de vie*, 3ème édition, Paris, Armand Colin, 1997 (2010), p.35
[587] Nous avons suivi la méthode de l'enquête ethnosociologique qui consiste à analyser au fur et à mesure les entretiens, de faire évoluer hypothèses et grilles d'entretien [Annexe 0.1 : Méthodes mixtes] et de recourir à d'autres « matériaux » ; *op. cit*., BERTAUX, p.68
[588] Relatif aux entretiens collectifs et individuels détaillés en Annexe 0.1 : Méthodes mixtes

métropolitain[589], plus précisément sur la rupture marquée entre habitants intra-rocade et extra-rocade, dont on retrouve l'écho dans l'imaginaire de la mobilité.

On comprend au fur et à mesure des enquêtes que le concept de mobilité est aussi compliqué pour l'habitant métropolitain qu'il ne l'est pour les professionnels du secteur. Le mot est entré dans un vocabulaire quotidien : il est utilisé aussi bien par l'agent immobilier quand il parle d'accessibilité, que par une marque de voiture dans une publicité pour vanter la puissance de leur modèle, ou encore par l'élu local lorsqu'il met l'accent sur le réseau de transports en commun. En ce qui concerne les individus (habitants et experts), leur représentation de la mobilité est le plus souvent associée, voire synonyme, de déplacement ou de transport. La différence entre mobilité, déplacement, transport, est inopérante chez certains enquêtés alors que pour d'autres, elle est plus évidente. Le concept de mobilité subit un malentendu dans l'imaginaire des individus, car confondu avec les modes de déplacements et leurs conditions (sécurité, confiance, vitesse).

Le deuxième postulat souligne le poids d'une localisation géographique sur l'imaginaire de la mobilité. La différence soulignée par Patrice Godier, Thierry Oblet et Guy Tapie entre les territoires de l'intra et de l'extra-rocade dépend de la fréquence de la desserte en transports en commun, soutenue en intra-rocade et distendue en extra-rocade. L'axe autoroutier est un élément de rupture majeur avec le « sans voiture » d'un côté, et le « tout voiture » de l'autre.

Les deux formules encapsulent la perception des deux territoires et de leur évolution. Le premier, le territoire « sans voiture », n'est pas un territoire sans automobiles ; néanmoins les politiques urbaines incitent fortement à employer des alternatives, avec, en intra-boulevard : une politique de stationnement payant limité par défaut à une seule voiture par foyer ; des rues à sens unique contenant la circulation ; des parkings – la plupart souterrains – onéreux. Les habitants ou usagers du territoire intra-rocade, voire de l'intra-boulevard, se déplacent majoritairement à vélo, à pied ou encore en transports en commun, le plus souvent de façon intermodale. La diversification des offres de moyens de déplacements de plus en plus sécurisés en est une cause.

> Ma pratique quotidienne c'est beaucoup de marche, beaucoup de tram, ce sont mes deux principaux modes de déplacement, parfois je vais utiliser le bus mais c'est lorsque je dois aller dans un endroit qui n'est pas directement desservi par le Tram parce qu'il y a beaucoup plus de bus que de lignes de tram[590].

D'ailleurs la mobilité se résume à leur propre mode de déplacement :

[589] GODIER, Patrice, OBLET, Thierry, TAPIE, Guy, *L'éveil métropolitain*, Paris, Le Moniteur, 2018
[590] Entretien collectif, HabMet3, habite dans l'intra-boulevard, chercheur, 30 ans, juin 2016

> Pour moi [la mobilité] c'est vraiment la question d'aller d'un point A à un point B et du coup de se déplacer, donc du mouvement et je le fais tout le temps à vélo[591].

La politique de stationnement réglementé, « outil numéro un des politiques de mobilité aujourd'hui[592] », a entraîné des changements de comportements sur 20% d'usagers, dont 20% devenus des cyclistes en 2017[593] ; des changements qui ont entraîné une augmentation considérable de la marche et un recul de la pratique automobile avec un léger report sur les transports en commun. Par ailleurs, la métropole a connu une augmentation de la fréquentation des transports en commun avec « +6 % en 2016 et 8.8 % en 2017 donc on est très largement au-dessus des moyennes nationales, sur le vélo on a eu +11% en 2016 et +12% en 2017[594]. » Il semblerait même que l'augmentation de la part modale du vélo se rapproche du cas exemplaire de Strasbourg[595]. Cette augmentation est notable depuis l'installation de vélos en libre-service en 2013 sur la métropole bordelaise, utilisés par les habitants dits « intras », mais aussi par des usagers occasionnels :

> Les vélos [VCub], on les prend tout le temps et c'est trop bien surtout en ce moment pour le coup. C'est pas cher, il y a énormément de stations, ils sont plutôt en bon état en plus et ils fonctionnent assez tard et c'est assez agréable[596].

Le deuxième territoire, celui du « tout voiture », garde les traces du rêve pavillonnaire, encore vibrant pour bon nombre de foyers où la voiture devient un espace-temps de l'entre-deux entre le travail et leur pavillon à l'extérieur de la ville :

> Ma voiture, c'est mon caisson de décompression, c'est la musique, c'est le moment où je ne vois pas franchement ce qui se passe parce que je suis dans les embouteillages quoi qu'il en soit donc je rentre dans ma bulle, je décompresse pour continuer ma journée[597].

Elle peut aussi être une contrainte qu'il faut accepter pour profiter des avantages de la campagne, où les logements sont des maisons, avec jardin, et d'un voisinage que l'on peut mettre facilement à distance si on le souhaite. C'est l'Eldorado du « plus de verdure », le mantra cher aux « extras », et aux panneaux publicitaires, annonces immobilières ou aux habitants eux-mêmes.

Pour les extras-rocade, la voiture ne reste pas toujours le seul mode de déplacement, cela dépend de leurs activités et du travail :

---

591 Entretien collectif, HabMet1, habite dans l'intra-boulevard, architecte-urbaniste, 29 ans, juin 2016

592 Entretien semi-directif, exp4, président Fédération Nationale des associations d'usagers des Transports Aquitaine, février 2018 ; cette politique est performante car elle induit un changement de comportement assez conséquent ; par contre elle reste difficile à mettre en place selon l'exp3

593 Mini-enquête ménage-déplacement réalisée en septembre 2017 par Bordeaux Métropole auprès de 3000 personnes, 50% de Bordeaux, 50% hors Bordeaux et métropolitain.

594 Entretien semi-directif, exp3, directeur du pôle Mobilité de Bordeaux Métropole, 2018

595 Entretien semi-directif, exp2, chef d'équipe du projet urbain à l'a-urba, janvier 2018

596 Entretien collectif, Ind3, visiteur, habite en Bretagne, 22 ans, novembre 2015

597 Entretien collectif, HabMet8, habite dans la première couronne autour de Bordeaux Métropole au nord, territoire extra-rocade, fonctionnaire, 57 ans, juin 2016

> Moi je viens en voiture, et je viens peu à Bordeaux à part à l'école, je suis un rural et après dans mon village je fais beaucoup de vélo, aussi dans les Pyrénées. Je pratique peu les transports en commun parce que je vais peu à Bordeaux[598].

Son métier ne l'oblige pas à être sur son lieu de travail[599] quotidiennement, et il prend au maximum le train pour se déplacer en France, pour des conférences par exemple. Sa pratique quotidienne dépend aussi des horaires, car lorsqu'il prend sa voiture, il est un utilisateur de la rocade, une des plus encombrées de France après la région parisienne ; il doit donc, comme certains, partir plus tôt ou rentrer plus tard pour éviter les embouteillages. Prendre en compte ce temps supplémentaire au quotidien peut être contraignant et oblige à chercher un trajet plus efficace :

> Au départ accéder, c'est l'objectif, c'est un peu le déplacement et aller à un tel endroit. Après « temps » et « embouteillage » c'est ce qui est en général lié à ma pratique, ça l'était au centre [de Bordeaux, ancien lieu de résidence] avant, avec tout ce qui était essai tramway où ça ne marchait plus ou moins bien à l'époque et ben là [utilisation de la voiture quotidiennement] c'est clairement un peu le quotidien et une contrainte à gérer avec l'emploi du temps donc pas forcément « plaisir », des facteurs qui font forcément partie d'une organisation assez verrouillée[600].

Plusieurs thématiques cruciales : le temps de déplacement, vécu comme une contrainte ou un plaisir ; le confort ; les modes et moyens de déplacement ; l'efficacité du transport lui-même, sa fiabilité et ses services ; l'organisation du déplacement au quotidien.

Au-delà du mode utilisé, des enquêtés insistent sur le fait que le temps passé à se déplacer, à être en mouvement, est parfois plus important que la distance. Plusieurs aspects émergent, avec en premier lieu une prise en compte du temps du trajet :

> Pour moi, la première chose à laquelle j'ai pensé c'est le temps et les temporalités, parce que moi c'est ce qui fait la mobilité, on ne fait plus attention à la distance plutôt au temps qu'on passe et puis le confort aussi car quand tu es dans un tram pendant les heures de pointe c'est pas vraiment le confort[601].

Un autre point fréquemment évoqué concerne les temporalités selon les modes utilisés, car chaque « moyen de déplacement va avoir sa propre vitesse et donc va occasionner des trajets différents[602] ». Les considérations sur la vitesse des moyens de mobilité sont représentatives d'une manière de pensée. Certains veulent arriver le plus vite possible à leur destination tandis que d'autres disent

[598] Entretien collectif, HabMet6, habite dans la première couronne autour de Bordeaux Métropole à l'est, territoire extra-rocade, enseignant-chercheur, 57 ans, juin 2016
[599] Son lieu de travail est situé sur le campus universitaire Pessac-Talence-Gradignan
[600] Entretien collectif, HabMet2, habite en sud Gironde, territoire extra-rocade, travaille intra rocade, ingénieur d'étude, 31 ans, juin 2016 ; les mots cités se réfèrent au dispositif d'entretien collectif, la demande était de donner trois mots qui signifiaient la mobilité.
[601] Entretien collectif, HabMet4, habite dans l'intra-boulevard, doctorante, 23 ans, juin 2016
[602] Entretien collectif, HabMet3, habite dans l'intra-boulevard, chercheur, 30 ans, juin 2016

apprécier une forme de lenteur dans leur vie, corrélée à la non-utilisation de la voiture, remplacée par des modes doux comme le vélo ou la marche.

Dans tous les cas, l'augmentation d'utilisateurs de technologies numériques comme aide à la mobilité met l'accent sur la capacité à savoir quand et comment on peut arriver le plus efficacement à la destination choisie. Grâce aux cartographies interactives avec *Google Maps*, ou aux sites internet des services de mobilité métropolitains, l'usager peut calculer le temps de trajet qu'il lui faudra pour atteindre un lieu. Il peut choisir son mode de déplacement, par où il désire passer dans la ville, quand il veut partir et quand il veut arriver. Une telle pratique fait partie de l'expérience de la mobilité et pour certains, au quotidien :

> […] savoir à peu près quand est-ce qu'on va arriver à destination lorsqu'on a un trajet à faire, que ce soit son trajet quotidien ou un trajet exceptionnel : j'aime pouvoir savoir quand j'arrive. Je vais notamment aller sur le site de TBM par exemple, et lorsqu'il s'agit d'un trajet que je n'ai pas l'habitude de faire, je veux savoir à peu près à quelle heure je vais arriver pour m'organiser. […] Comme je dois fréquemment me déplacer dans d'autres villes, d'autres universités, pour des colloques par exemple, je vais souvent à la gare et parfois j'y vais à pied, parfois j'y vais en bus, et là pour le coup ce sont des modes de transport différents qui sont à prévoir à l'avance, il faut se demander comment on va aller à la gare et ensuite de la gare quel temps on mettra pour aller à la destination[603].

L'utilisation des applications numériques n'est pas réservée aux « intras », loin de là ; les « extras » qui prennent leur voiture pour traverser la métropole, d'une commune de la périphérie à une autre ou en cœur de métropole, en deviennent même dépendants, à l'exemple de la jeune mère de famille qui ne se déplace plus sans son téléphone à côté d'elle, pour calculer son temps de déplacement ainsi que la route à prendre avec l'application *Waze*[604] :

> Le fait d'avoir un téléphone à côté qui nous permet de calculer les temps de trajet, ce qui est bloqué, pas bloqué, etc., c'est devenu quand même vachement important et on ne part pas avec mon conjoint sans avoir vérifié ça[605].

Les outils numériques sont des supports de changement des mobilités et de leur gestion, qui n'est plus seulement basé sur l'offre d'infrastructures mais aussi et surtout sur l'offre de service via les systèmes d'information - *Google maps, waze*, TBM, GPS importés dans les voitures, Bluetooth. Ces outils font évoluer bien plus fortement le rapport aux mobilités que les technologies numériques ne font évoluer le rapport au logement.

---

[603] Entretien collectif, HabMet3, habite dans l'intra-boulevard, chercheur, 30 ans, juin 2016
[604] Waze est une application de trafic et de navigation communautaire
[605] Entretien collectif, HabMet2, habite en sud Gironde, territoire extra-rocade, travaille intra rocade, ingénieur d'étude, 31 ans, juin 2016

La perception de l'utilisation de la voiture comme l'expression d'une forme de liberté a évolué au fil du temps et devient aujourd'hui, pour certains, une contrainte liée par exemple à l'économie – une voiture reste coûteuse, à l'achat et à l'entretien, avec un prix du carburant qui explose ces dernières années. L'utilisation de la voiture individuelle, même si obligatoire, n'est pas forcément appréciée

> (...) je trouve que c'est fatiguant de conduire et c'est rajouter une donne qui n'est pas nécessaire quand on a autre chose à faire[606].

Le temps passé dans les transports est donc relatif : pour certains le temps de déplacement est chronophage, alors que d'autres le perçoivent plutôt comme un temps pour soi[607]. Il serait un temps personnel, presque intime, aussi bien pour les « intras » que les « extras », de tous les âges :

> Moi je pars à pied au lycée, parce que j'aime pas vraiment prendre les transports en commun, parce que d'abord je trouve que c'est un peu une perte d'argent et parce que j'aime bien marcher, je pense pas que ce soit une perte de temps, parce que ça me permet de, de penser à autre chose, et de prendre l'air un peu. Je mets 20 minutes, un quart d'heure à aller au lycée, donc ça prend un peu de temps, mais ça me dérange pas, vraiment, c'est pas du temps qui est perdu. […] j'aime pas aller au lycée avec les gens, je préfère rester un moment toute seule…[608]

Et puis il y a les temps de transports en commun quotidien vécus comme des opportunités pour faire autre chose : lire, écouter de la musique, consulter ses mails, téléphoner, « c'est un moment pour s'échapper, tu es tout seul[609] » ; ce qu'on retrouve chez ceux qui utilisent le train quotidiennement ou plus ponctuellement mais toujours avec régularité (hebdomadairement ou mensuellement), et vont en profiter pour travailler. Le temps mis à profit pour faire autre chose, pour se délasser, voire passer un moment agréable, se nourrit de l'amélioration des transports, et surtout de l'attention particulière à l'ambiance spatiale et sonore, plus confortable que par le passé.

Le déplacement est parfois une occasion de se (re)connecter à l'autre, grâce entre autres au covoiturage :

> […] de manière banale ce que je fais en voiture : transporter des gens, tout le monde est content, comme une pub un peu naïve et puis en l'occurrence Blablacar je l'utilise de plus en plus, ça rentabilise le prix de la voiture. C'est une vision assez naïve de mon quotidien[610].

La pratique du covoiturage de longue ou moyenne distance reste d'abord liée aux économies, ainsi qu'au contournement de réseaux de transports collectifs peu ou pas assez efficaces :

---

[606] HabMet2, *op. cit.*, juin 2016
[607] HabMet8, *op. cit.*, juin 2016
[608] Entretien collectif, HabEur2, habite dans le quartier St Jean sur le périmètre Euratlantique, lycéenne, 16 ans, mars 2018
[609] Entretien collectif, HabEur1, habite dans le quartier Sacré Cœur sur le périmètre Euratlantique, lycéenne, 16 ans, mars 2018
[610] Entretien collectif, ét1, habite dans l'extra-rocade, étudiante, 22 ans, mars 2016

> Moi je viens en voiture de Pau parce qu'en train c'est juste un enfer au niveau des horaires et d'ailleurs je mettrais presque plus de temps en train qu'en voiture mais je covoiture, ma voiture est tout le temps *full*. […] je fais transports en commun moi et je fais toutes les semaines des jours différents à des horaires différents et j'ai tout le temps la voiture pleine parce que tout le monde galère pour pouvoir arriver à l'heure qu'il veut à Bordeaux, pour pouvoir pas payer une fortune parce que je crois que l'aller [en train], c'est plus de 30 €, presque 40€ donc voilà[611].

L'expérience des usagers montre une prise de conscience des distances et des temps de déplacement, qui varie selon le mode, le contexte ou le territoire traversé. Dans la ville dense, le réseau de transports en commun est généralement bien maillé, avec une offre diversifiée et des fréquences importantes. La voiture est utilisée dans le cas où « il est impossible de faire autrement » ou pour palier une offre absente. De fait, le réseau bordelais est encore très radioconcentrique (du centre vers la périphérie) et pas assez concentrique pour desservir les communes de la périphérie entre elles :

> Ben moi je suis de Mérignac et je vais vers St Médard donc je l'utilise pas [le tram], je ne l'utilise que pour venir en ville [Bordeaux] et donc ouais c'est vrai que c'est très pratique[612].

Au-delà des temps de déplacement et des économies à faire, la mobilité peut aussi devenir pour certains une affaire de choix, d'envies, pour des individus ayant peu de contraintes, libres d'utiliser plusieurs modes de déplacement quand ils le souhaitent, et habitant majoritairement dans le territoire intra-rocade, où ils peuvent profiter de la densité du réseau de transports collectifs :

> Pour moi la mobilité c'est la possibilité de choisir quel moyen on va utiliser. Pour moi l'objectif de la mobilité c'est pouvoir se dire qu'on a le choix et pouvoir utiliser le moyen le plus adapté à une situation donnée. Par exemple on a envie de prendre le vélo et un autre jour le tram. […] aujourd'hui à Bordeaux, on peut cumuler plusieurs moyens de transports et c'est agréable. Le matin il pleut on prend le tram et on peut prendre du plaisir à revenir tranquillement à vélo[613].

L'accent est mis sur la capacité de choisir le mode de déplacement le plus adéquat dans les multiples situations vécues au quotidien. Les critères peuvent varier : temps de déplacement, économie réalisée, confort du déplacement, envie sportive ou encore souci écologique de plus en plus présent dans l'esprit de celui qui se déplace :

> (...) j'apprécie les moyens propres de se déplacer, le tram est propre certes mais franchement je préfère le vélo puisque c'est le moyen pour moi d'associer le plaisir d'être dehors, un moyen de faire du sport comme je ne suis pas du tout sportive comme fille donc ça me permet de me

[611] Entretien collectif, HabMet5, habite à Pau (64) et ponctuellement à Talence dans l'intra-rocade, enseignante-chercheuse, 49 ans, juin 2016
[612] Entretien collectif, Ind2, habite à Mérignac dans l'intra-rocade, 22 ans, novembre 2015
[613] Entretien collectif, ét6, habite dans l'intra-boulevard, étudiante, 24 ans, mars 2016

> dépenser un petit peu et puis j'ai la chance d'habiter suffisamment près c'est sûr pour pouvoir le faire[614].

La question énergétique est une des raisons mentionnées[615] :

> Je me déplace quasiment à vélo ou à pied et puis pour les grandes distances, je privilégie les lignes de transports, je ne peux pas passer des heures à pédaler sur mon petit vélo et puis c'est toujours dans le même esprit d'éviter au maximum les émissions de CO2[616].

La conscience environnementale ne prévaut pas toujours face à des raisons financières ou au poids de représentations socio-culturelles qui font de la possession d'une voiture une valeur sociale, comme pour cette étudiante :

> Pour moi la mobilité, c'est surtout une question d'argent, je n'ai pas de voiture pour des raisons financières. Et du coup toute ma vie est organisée autour que je n'ai pas le choix de prendre les transports en commun ou que je m'achète un vélo ou de prendre un VCUB que ce soit dans ma vie de tous les jours, matin et soir, ou aussi dans mes trajets pour retourner chez mes parents, maintenant je prends le bus car ça coûte 10€ pour aller jusqu'à Lyon, c'est super, mais au final énergétiquement parlant c'est pas forcément mieux que de prendre l'avion ou que de prendre le train et du coup c'est très lié à l'argent[617].

Dans ce cas, les alternatives à la voiture sont une contrainte, car sa condition économique régit sa vie, ses choix de mobilité ou résidentiels :

> Pour moi la mobilité c'est aussi chercher un endroit où habiter en fonction de la station où les endroits où je vais. Par exemple quand je suis arrivée à Bordeaux, je ne me suis pas posé la question d'habiter à Pessac ou à Talence, parce que j'aime bien le centre-ville et comme je n'ai pas de voiture, pour moi, partir du centre-ville, ça représente l'isolement donc en plus d'aimer ça, j'étais obligée d'habiter en centre-ville[618].

Ses arguments montrent la force de la voiture, un outil menant à une liberté, à une autonomie et à plus de flexibilité, alors que sa situation actuelle ne lui donne pas assez de choix, autant pour ses lieux de vie que dans sa mobilité sous « pression ». Chez le périurbain, le sentiment de liberté est induit par la propriété et l'usage de la voiture, attitude remise en cause par l'urbain qui lui se sent plus libre, à partir du moment où il n'a pas à s'occuper quotidiennement d'un véhicule individuel (prix du carburant, usure, stationnement, assurance). L'opposition est toutefois à nuancer, car de nombreux urbains possèdent une voiture « au cas où » (météo, grève, …) ou pour sortir de la métropole bordelaise.

---

[614] Entretien collectif, HabMet7, habite dans l'intra-boulevard, fonctionnaire, 52 ans, juin 2016
[615] Que nous verrons dans la section 6.3
[616] Entretien collectif, HabMet4, habite dans l'intra-boulevard, doctorante, 23 ans, juin 2016
[617] Entretien collectif, ét7, habite dans l'intra-boulevard, étudiante, 25 ans, mars 2016
[618] ét7, *op. cit.*, mars 2016

La pratique de la mobilité met en avant la fiabilité des modes de déplacement, soulignant la variation de leur efficience :

> Je marche assez vite, je suis prêt à marcher et donc lorsqu'un endroit est inaccessible en transports en commun et qu'il est loin, je ferai le maximum en transports en commun et ensuite je n'hésiterai pas à finir à pied. Et parfois même, étant donné que je connais ma vitesse de déplacement à pied et qu'elle est fiable puisqu'elle ne change pas et qu'elle ne tombe pas en panne, j'ai parfois tendance à ne pas utiliser les transports en commun même pour aller à l'autre bout de la ville, au Grand Théâtre par exemple depuis [la place de la] Victoire, je sais que je peux y être en vingt minutes à pied, c'est fixe et donc parfois je ferai plus confiance à la marche qu'aux transports en commun[619].

Se déplacer dans la ville, aller d'un point A à un point B, implique aussi des prises de risques, dès lors que plusieurs réseaux se partagent un même espace de circulation faisant cohabiter des véhicules lents et rapides, des modes de transports collectifs et individuels, des piétons et des machines. Un des enquêtés interrogés[620] propose de revenir à un partage sécuritaire de la voie pour les flux, à cause de la domination des voitures ; en tant que piéton, voire cycliste, l'attention doit être constante pour ne pas se mettre en danger.

Les récits individuels de mobilité, on le voit, font ressortir des expériences vécues au quotidien qui soulignent des pratiques plus ou moins conscientes. Elles forment le socle des imaginaires de la mobilité et sont soutenues par des valeurs (confort, liberté, sécurité), répondent à des contraintes (économiques, spatiales, sociales), correspondent à l'application de règles d'usages (stationnements par exemple) ou encore à des normes.

6.1.2 Discours politique et citoyen : injonctions, mots d'ordre et « bonnes pratiques »

Les pratiques quotidiennes de mobilité sont influencées par les politiques publiques et réglementaires ainsi que par l'action des services techniques qui participent à leur formulation et application. Ainsi les enjeux environnementaux sont à l'origine de plusieurs politiques restrictives concernant par exemple la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle ; les nuisances sonores sont à l'origine de la réduction des trafics de tout mode (avion, train, voiture) ; les embouteillages offrent la raison des incitations à la multimodalité. Même si les élus préfèrent l'incitation à l'injonction, la façon dont certaines politiques sont vécues les rapproche de la seconde, comme par exemple la

[619] HabMet3, *op. cit.*, juin 2016
[620] HabMet3, *op. cit.*, juin 2016

politique de stationnement réglementé mise en place à Bordeaux intra-boulevard, sous l'effet de la pression environnementale.

> Derrière tout ça, il y a un enjeu environnemental majeur, car nous allons dans le mur, rappelle Alain Juppé. Si nous voulons une métropole à énergie positive en 2050, il faut se mettre au travail, sans déclarer la guerre à la voiture individuelle. Il faut inciter, et non pas obliger, à utiliser d'autres modes de déplacement[621].

On remarque un paradoxe, limiter l'entrée des voitures dans le centre-ville et transformer des parkings de centre-ville en parking relais :

> Bordeaux Métropole veut donc pousser ses habitants à laisser la voiture au parking : outre la création de 1640 places en parc-relais dès cette année, Alain Juppé entend convaincre les exploitants des parkings de Mériadeck et du Quai des Marques, selon lui « à moitié vide », de leur donner le statut de parking-relais. Cela semble hautement paradoxal : peut-on inciter les gens à ne pas venir en voiture dans le centre-ville, tout en mettant en valeur les places disponibles pour s'y garer[622] ?

Ce paradoxe n'en est peut-être pas un car garer sa voiture aux Quais des marques peut aussi être le moyen pour des « extra » d'accéder au centre de la métropole puis de circuler en transports en commun ou en mode doux. Le stationnement réglementé vise à changer les comportements des citoyens, en étant plutôt destinée aux « intra ». La contrainte est vue comme plus performante que le report modal :

> À partir du moment où vous mettez des contraintes au stationnement, les avantages du vélo et du transport en commun deviennent beaucoup plus importants. […] Tant que vous pouvez vous garer gratuitement à destination, même si c'est long, même s'il y a des bouchons, finalement vous continuez à prendre votre voiture, à partir du moment où ça devient payant, là les évolutions sont énormes. […] C'est plus efficace de faire des politiques de stationnement que de créer une ligne de tramway, c'est plus efficace que de créer une ligne de BHNS, c'est plus efficace que d'améliorer le réseau de transport en commun. Vous avez un impact et ça ne coûte quasiment rien, et même ça rapporte à la puissance publique[623].

Les pratiques de mobilité sont aussi régies par des valeurs positives ou négatives de confort, et font aussi l'objet de compromis. Des enquêtés s'excusent de prendre leur voiture ou de ne pas toujours « penser à la planète » ; l'injonction environnementale est ressentie comme très forte, surtout auprès des jeunes (18-30 ans). La voiture cristallise les débats sur la nécessité d'en posséder une ou pas, notamment dans le périmètre de l'OIN :

> Quand on fait, il y a 15 jours, la réunion des comités de quartier de Bordeaux, la plupart des gens disaient qu'en fait la voiture ça devient sur Bordeaux un mode de déplacement accessoire.

---

[621] BARTHÉLÉMY, Simon, « Un plan d'urgence et trois angles morts pour les transports à Bordeaux Métropole », *Rue89 Bordeaux*, 28/04/2018, paroles d'Alain Juppé
[622] BARTHÉLÉMY, *op. cit.*
[623] Entretien semi-directif, exp3, directeur du pôle Mobilité de Bordeaux Métropole, mars 2018

> Maintenant sur Bordeaux, il n'y a plus qu'un tiers des déplacements qui se font en voiture […] et il y a des quartiers où c'est moins encore[624].

L'injonction au mouvement est remise en cause : même si la vitesse est toujours un imaginaire très fort dans la société actuelle, celui de la lenteur émerge peu à peu comme la condition d'une vie heureuse :

> Alors c'est sûrement contradictoire avec la vie d'aujourd'hui mais ça a toujours été en tous les cas, ma recherche à moi donc mobilité c'est pas quelque chose que je recherche forcément au contraire j'ai plutôt tendance à vouloir l'éviter, le moins de transports en commun possible et rapprocher les choses pour que justement pour avoir le temps de séjour maximum et ne pas avoir ce temps de trajet très chronophage[625].

Ce commentaire rejoint les observations de Céline Barrère et Caroline Rozenholc, qui soulignent l'importance de l'alternance entre déplacement et type ou durée du séjour :

> Se déplacer n'est jamais à sens unique, mais est toujours pris dans l'alternance ou la cyclicité que représentent mobilité et sédentarité, circulation et installation, dispersion et polarité, ou encore générique et particulier, les lieux articulant global et local dans des sauts d'échelle […][626].

6.2 Les expériences passées, mémoire des imaginaires

6.2.1 Récits d'expériences

L'histoire des individus est essentielle dans la façon dont ils s'imaginent la mobilité. L'expérience individuelle informe ou explique les pratiques quotidiennes : par mimétisme ou opposition à leurs expériences passées, par rapport aux connaissances et savoirs accumulés. Le « parcours biographique » va peut-être au-delà de l'expérience. Thierry Ramadier en fait état lorsqu'il analyse l'identité et l'attachement d'un individu à un lieu : « Plus que l'expérience des lieux, c'est le parcours biographique en référence aux différents lieux investis qui permettrait alors de faire émerger des valeurs et attitudes en rapport avec le monde physique[627] ».

En reprenant les thèmes évoqués dans les récits de pratiques, nous pouvons recomposer les parcours et comprendre les discours relatés. Trois thèmes apparaissent : le développement durable selon les

---

[624] exp3, *op. cit.*, 2018
[625] Entretien collectif, HabMet7, habite dans l'intra-boulevard, fonctionnaire, 52 ans, juin 2016
[626] BARRÈRE, Céline, ROZENHOLC, Caroline, (dir.), *Les lieux de mobilité en question. Acteurs, enjeux, formes, situations*, Paris, Karthala, 2018, p.15
[627] RAMADIER, Thierry, « 10. Mobilité quotidienne et attachement au quartier : une question de position ? », *in* AUTHIER, Jean-Yves, BACQUÉ, Marie-Hélène, GUÉRIN-PACE, France, (dir.), *Le quartier*, Paris, La Découverte, 2007, p.130

expériences ou les cultures ; les compromis entre sécurité et liberté ; la balance entre parcours professionnel et personnel.

L'enjeu du développement durable peut être fortement ancré dans les choix des enquêtés, comme cette étudiante qui pratique le vélo après une expérience de jeunesse en Allemagne, où l'usage du vélo est intégré dans l'identité locale et la culture nationale :

> Je viens d'Allemagne, et là-bas la culture du vélo est très présente et c'est très agréable de parcourir une ville quand on sait que le vélo est plus important que la voiture, en France ça manque beaucoup. Et d'ailleurs à Bordeaux, c'est une des seules villes où les vélos se mêlent au tram et la voiture et la ville n'a pas été réfléchie pour toutes ces mobilités qui se développent maintenant, c'est quand même une culture différente et c'est agréable de savoir qu'une ville peut partager une grande partie de ses espaces pour des mobilités comme le vélo[628].

L'introduction du développement durable dans les programmes d'enseignement à l'école dès le primaire et le secondaire depuis une vingtaine d'années, induit une socialisation plus forte aux enjeux environnementaux qui marquent par la suite ses propres choix de mobilité :

> Après ça fait partie du programme le développement durable, en seconde, première, et en troisième aussi. Donc euh, on aborde tout ça, […] leur façon de voir la ville, tout ça, les distances, […] si je pense que la plupart [de ses camarades] prennent conscience de ça, c'est toute la société comme ça qui se rend compte, les transports en commun, tout ce qui, tout ce qui est en lien avec le développement durable, […] protéger l'environnement, etc.[629].

La trajectoire personnelle joue un rôle dans les choix professionnels, comme dans le cas de cette chercheuse qui a fait de la mobilité son thème de prédilection :

> Ce qui m'intéressait dans la recherche, c'était de comprendre les choix de mobilité et les logiques de localisation résidentielle des personnes. Je pense que cela tient à de nombreux déménagements au cours de mon enfance et adolescence, qui m'ont poussée à me poser des questions sur les manières d'habiter des lieux très différents, tantôt à la montagne, tantôt à la campagne. J'ai ainsi développé des questionnements sur des sujets de mobilité et de formation des villes et des métropoles[630].

Enseignants, urbanistes, chercheurs ont une vision plus systémique de la mobilité ; ils comparent leur pratique, leurs expériences actuelles et passées :

> Même qu'il devrait y avoir des trains beaucoup plus réguliers, si on parle de vision. Par exemple une ville comme Libourne et Bordeaux ou Pau, sont très mal connectées par le train comparé même à d'autres régions de France, comparé à la région Rhône-Alpes où j'ai beaucoup habité, les villes sont connectées avec des trains réguliers entre Lyon, Grenoble, St Etienne, Chambéry, enfin

[628] Entretien collectif, ét8, habite dans l'intra-rocade, étudiante, 24 ans, mars 2016

[629] Entretien collectif, HabEur1, habite dans le quartier Sacré Cœur sur le périmètre Euratlantique, lycéenne, 16 ans, mars 2018

[630] Portrait de Guislaine Deymier par le Forum Urbain, https://forumurbain.u-bordeaux.fr/Communaute/Portraits-de-chercheurs/Ghislaine-Deymier-l-experience-de-la-mobilite-i6119.html

> tout ça donc tout ça, ça forme une grande agglomération régionale. À Bordeaux, dès lors qu'on sort de Bordeaux, après les trains sont rares à moins pour aller à Arcachon peut-être [il rigole][631].

Les comportements de mobilité, les choix des individus, des couples, de la vie de famille, de l'éducation des enfants, sont liés à leur passé. Une des enquêtés explique que les choix résidentiels de ses parents, quand elle était petite, ont conditionné ses comportements à l'âge adulte :

> Moi mes parents ils ont fait le choix d'habiter en ville dans les quartiers où on pouvait tout faire à pieds. À partir du CP, j'allais à l'école toute seule parce qu'il n'y avait pas de rue à traverser, ils avaient fait le choix d'habiter dans le pâté de maisons où il y avait l'école comme ça je pouvais aller à l'école toute seule et eux ils partaient au boulot, ils faisaient leur vie. Et du coup, c'est vrai que je pense que derrière dans ta vie tu fais des choix qui sont assez proches de ce que t'as vécu quand t'étais gamin avec tes parents ou ta famille[632].

Ses pratiques actuelles sont très proches de ce qu'elle a connu étant enfant car elles lui convenaient à ce moment-là. Les choix résidentiels sont similaires : elle habite dans le centre-ville pour être la plus indépendante possible envers les moyens de transports traditionnels, elle privilégie le vélo et le réseau de transports métropolitains.

Certains sont en rupture avec ce qu'ils ont connu. Leurs pratiques antérieures ne correspondent pas à leur vision actuelle. Exemple d'une enquêtée ayant grandi à Rabat au Maroc et vivant aujourd'hui en centre-ville de Bordeaux :

> Par exemple à Rabat mes parents habitent dans un quartier, on va dire résidentiel, mais il y a de plus en plus d'administrations, de gros trucs et tout, et c'est un des nouveaux quartiers on va dire de la ville de Rabat, ça existe depuis les années 1980 ou 1990 donc c'est pas très vieux et en fait au début il n'y avait vraiment rien, t'as le bus qui vient une fois par je ne sais pas combien de temps, heureusement il y avait l'école à 800 m je pense de chez nous et encore je ne pouvais pas y aller à pieds parce que les rues étaient vides et il y a beaucoup de risques en tout cas. […] Et quand je suis venue ici c'est un peu ouf, enfin je peux me déplacer comme je veux et comme je l'ai toujours imaginé. C'est aller au maximum à pieds, à vélo, etc. et devenir plus active parce que quand t'es devant ton volant, dans les embouteillages, tu sens que tu rentres dans un état léthargique où tu attends et c'est pénible, c'est vraiment pénible[633].

Sa pratique actuelle de la ville et de sa mobilité est une libération. Elle explique que sa condition de femme à Rabat était un facteur supplémentaire à son manque de liberté avec la peur de la rue. Elle l'a dépassé en changeant de contexte urbain et de culture.

[631] HabMet6, *op. cit.*, juin 2016
[632] Entretien collectif, HabMet1, habite dans l'intra-boulevard, architecte-urbaniste, 29 ans, juin 2016
[633] Entretien collectif, HabMet4, habite dans l'intra-boulevard, doctorante, 23 ans, juin 2016

Il y a des situations où l'héritage familial est différent entre deux personnes d'un même foyer, ce qui complique les pratiques, les choix et les comportements quotidiens. Il faut trouver des compromis entre deux situations qui ont l'air d'être opposées :

> Je me rends compte petit à petit par rapport aux choix que je fais, résidentiel, que tout ça, ça vient quand même de mon expérience gamine à l'école primaire et après au collège, parce que j'habitais à Cenon que j'avais pas mal de bus, de marche à faire avec certaines grèves, pas mal de choses à faire à pieds et ça me plaisait et j'ai pas voulu quelque chose de différent après et à côté mon conjoint lui il habitait dans une commune ou en effet tout le monde a sa voiture même si on habite à 300 m, on y va en voiture parce qu'on ne sait jamais si on a des choses à porter, on n'a pas envie d'être contraint par cette organisation-là, avec un mini-caddie ou autre et du coup pour lui avoir un gros terrain c'était nécessaire parce qu'il y avait ça chez lui et qu'il avait apprécié ça et ça valait le coup après d'avoir sa voiture, de devoir conduire et tout parce que ça faisait partie de quelque chose qui … il aime s'occuper avec, il aime ça et moi pas et j'ai pas envie de passer plus de temps que ça dans les transports[634].

On comprend les choix résidentiels dominants qui entraînent des incompréhensions des deux côtés lors de décisions, notamment celles qui concernent les enfants ; l'un pense confort et autonomie, l'autre sécurité et risque :

> […] je voulais que ma puce puisse aller à l'école après toute seule, qu'il y a des activités juste à côté avec l'office de tourisme et on verra bien l'argent qu'on a mais elle peut déjà commencer par là et pour rentrer à la maison il y a juste une petite rue à traverser en sens unique, quoi ! Et mon conjoint, non non non, on l'amènera, on la ramènera, il peut y avoir des risques, etc. Alors il y a des trucs éducatifs mais il y a aussi des trucs qui viennent des compromis que faisaient leurs parents pour aller les chercher, les amener, tout ça et ça faisait partie du temps familial parce qu'on en passe moins à la maison et plus dans les transports et du coup c'est là d'où vient la convivialité et d'autres choses, enfin je pense. C'est des trucs comme ça, on se dit, c'est possible, c'est pas forcément ce qu'on souhaite mais on a mesuré les risques, on les a testé soi-même et on se dit je peux bien continuer comme ça et mes enfants peuvent bien continuer comme ça aussi puisque finalement ça m'a satisfait[635].

Les expériences passées sont une fondation de l'imaginaire de la mobilité. Prendre une voiture quotidiennement devient une contrainte et une privation si les habitudes de l'enfance liaient l'autonomie aux transports en commun, à la marche ou au vélo. Cette indépendance n'étant pas uniquement restreinte aux moyens de déplacement, mais étendue aux capacités et choix possibles. À l'inverse, une personne familière de la voiture aura peut-être plus de difficulté à s'imaginer employer des moyens qu'elle ne contrôle pas, comme les offres de transports collectifs ou la marche, pour des raisons de sécurité et d'indépendance.

---

[634] Entretien collectif, HabMet2, habite en sud Gironde, territoire extra-rocade, travaille intra rocade, ingénieur d'étude, 31 ans, juin 2016

[635] HabMet2, *op. cit.*, juin 2016

6.2.2 Prise de conscience de sa mobilité : niveau d'étude et monde professionnel

La capacité individuelle que Vincent Kaufmann nomme la motilité se divise en quatre composantes : le contexte, l'accessibilité, les compétences et l'appropriation[636]. Les compétences en particulier sont relatives aux savoirs acquis et aux moyens mis en place pour se déplacer. L'apprentissage lié à la lecture d'une carte, à la conduite d'une voiture et à l'application du code de la route passe par l'acquisition de comportements pour se mouvoir physiquement, socialement, ainsi que par la mise en œuvre de capacités organisationnelles pour gérer son temps de déplacement. La prise de conscience des possibilités offertes par un gain en compétence de mouvement augmente la motilité des individus.

Dans notre échantillon, les personnes aux formations longues ont un regard plus réflexif sur leur mobilité. Elles ont conscience de leurs pratiques, de ce qu'elles pourraient faire évoluer et de ce vers quoi elles tendent. C'est d'autant plus le cas, quand il s'agit d'étudiants, d'architectes, de paysagistes, d'urbanistes, de politistes. Ces professionnels, confirmés ou en devenir, de la fabrication de la ville ont les codes pour interroger la mobilité de manière générale et personnelle. Cependant le discours technique et politique en faveur de mobilités durables et de villes plus compactes ne l'emporte pas toujours sur leurs critères individuels et leurs contraintes propres.

Sur un autre plan, depuis quelques années, en parallèle de la semaine de la mobilité, existent des challenges inter-entreprises de la journée sans voiture. La question est la suivante : comment se rendre au travail sans voiture ? Elle se pose pour des entreprises se situant au sein d'un réseau de transports, avec une offre de service diversifiée, sur un réseau de pistes ou bandes cyclables, accessibles à pied avec des trottoirs. À Bordeaux, l'ADEME, la métropole de Bordeaux et la Chambre de Commerce et d'Industrie se sont associées pour créer un club qui récompense celles qui prennent des dispositions pour favoriser la multi-modalité, en réduisant l'auto-solisme : covoiturages au sein de l'entreprise, prêt de vélo, création de lignes de bus spécifiques pour de grandes firmes, formation aux services de Tramway Bordeaux Métropole (TBM) et aux offres alternatives (BlueCub, vélo en libre-service). Les employés ayant participé au « challenge » sont plus informés et deviennent, s'ils le souhaitent, des porteurs de projet de mobilité au sein de l'entreprise pour informer à leur tour leurs collègues [Fig. 57].

[636] KAUFMANN, Vincent, « La motilité : une notion-clé pour revisiter l'urbain ? », *in* BASSAND, Michel *et al.*, *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, PPUR, 2001, pp. 87-102

Figure 57 : Challenge mobilité Aquitaine pour la semaine de la mobilité en 2015. Crédit : Club de la Mobilité

À l'école, les enseignements sur le développement durable et le cadre de vie ont mis du temps à émerger mais alimentent des compétences sur la mobilité. Des lois telles que la loi de refondation de l'École (2013) ou encore la labellisation "E3D" des écoles et des établissements scolaires en démarche globale de développement durable[637] font parties des nouveautés. La COP 21 a achevé d'intégrer la généralisation de l'éducation à l'environnement et au développement durable (EDD), qui fait maintenant partie des missions de l'école[638] : « cette éducation débute dès l'école primaire et vise à éveiller les enfants aux enjeux environnementaux. Elle comporte une sensibilisation à la nature et à l'évaluation de l'impact des activités humaines sur les ressources naturelles[639]. » Dans les écoles d'architecture et de paysage, la prise en compte dans la formation du développement durable et de la préservation des ressources fait partie de la formation, et traverse plus ou moins fortement les réflexions, les projets, les recherches des étudiants et des enseignants :

[637] « L'éducation au développement durable, de la maternelle au baccalauréat », site internet education.gouv.fr
[638] Article L. 312-19 du code de l'éducation
[639] Circulaire n° 2015-018 du 4-2-2015, « Actions éducatives : Instruction relative au déploiement de l'éducation au développement durable dans l'ensemble des écoles et établissements scolaires pour la période 2015-2018 »

> C'est que malgré tout une partie de mon enseignement s'intéresse au développement durable donc j'essaye malgré tout de faire tous ces trajets, de faire tous ces changements de la façon la plus responsable possible[640].

Cette tendance est visible dans les projets des étudiants en atelier d'architecture et dans leur sujets de mémoire[641] : la réduction de l'utilisation des ressources avec le réemploi et le recyclage ; la localisation des lieux de travail sur la métropole, avec des espaces de coworking dans les centres-bourgs des communes de périphérie ; l'organisation des déplacements dans un système rayonnant ; le covoiturage ; les pôles multimodaux accessible à tous. C'est une éducation reçue durant les cycles primaire et secondaire qui résonne dans leurs mémoires et projets et participe à la construction de leur identité de futurs experts.

6.3 Les aspirations : motrices d'un (re)nouveau

6.3.1 Récits d'aspirations

Après avoir exploré le passé et le quotidien, il faut s'orienter vers le futur, vers les idéaux et aspirations des individus pour comprendre la formation des imaginaires de la mobilité, conditionnés par des contraintes individuelles et sociétales. Les enquêtés projettent des idéaux sur l'évolution possible de leur mobilité : certains changements leur semblent parfois trop lointains ou irréalisables par rapport à leur propre situation.

De multiples thématiques parcourent les aspirations des individus : les économies de temps, de déplacements, de ressources, d'argent ; la place des technologies, au niveau des modes de transports et des offres de service ; les évolutions des comportements et des pratiques de mobilité ; les transformations des territoires. Toutes ces aspirations intègrent les thématiques environnementales, valorisant une meilleure qualité de vie, espérant moins de pollution et plus de sécurité. Deux adolescentes, habitant sur le périmètre du projet Bordeaux Euratlantique, en intra-boulevard, se déplacent à pied et à vélo pour aller au lycée et mener leurs activités quotidiennes. En abordant le permis de conduire, elles ne souhaitent ni passer le permis, ni conduire, sauf peut-être plus tard, selon le mode de vie qu'elles choisiront :

[640] Entretien collectif, HabMet5, habite à Pau (64) et ponctuellement à Talence dans l'intra-rocade, enseignante-chercheuse, 49 ans, juin 2016

[641] Nous avons fait de l'observation dans les enseignements que nous avons encadrés : ateliers de projet des master 1 et 2 ainsi que suivi de mémoires en master d'architecture à l'ENSAP de Bordeaux entre septembre 2014 et juin 2019.

> Du coup on discutait mais maman me disait que pour l'instant, à quoi ça te sert, est-ce que tu préfères mettre ton argent là-dedans [dans le permis], ou dans un voyage, ou du coup bien voilà, je me suis penchée sur la question, je préfère partir en voyage parce qu'en fait, moi qui habite en centre-ville en plein Bordeaux, il y a les transports en commun de partout, c'est vrai que ça ne sert un peu à rien [le permis]. C'est pour les personnes qui habitent à la campagne, je veux bien comprendre, donc euh, voilà. En fait, c'est vrai que je me posais la question de passer mon permis un jour parce que, c'est vrai que, j'ai peut-être pas forcément envie, […], si un jour peut-être quand j'aurais des enfants, une vie de famille, peut-être que oui, ça dépendra du mode de vie, parce que tant qu'il y aura des transports en commun, je préfère ne pas passer le permis pour des raisons financières, puis parce que c'est pas mal d'argent une voiture, tout ça, de l'essence, et puis aussi pour des points de vue environnementaux, parce que même si maintenant il y a des voitures électriques…[642]

Plusieurs raisons expliquent le choix : des raisons financières (voyager plutôt que dépenser 1000 euros dans le permis), des raisons environnementales, ou encore liées à l'utilité du permis en ville. Dans ce cas-là, l'influence des parents et leur niveau de vie est significative car eux-mêmes ne se déplacent pratiquement jamais en voiture, ils n'apprécient pas ce moyen de déplacement et profitent de leur vie de famille en appréciant une forme de lenteur grâce aux balades à vélo par exemple. Une autre lycéenne explique que la voiture pourrait ne plus être une nécessité dans les métropoles :

> Pour moi une ville qui se développe c'est une ville dans laquelle on n'est pas obligé de vivre avec une voiture, et je pense qu'une ville où il n'y a pas de voiture en fait, c'est un peu une ville idéale parce que […] déjà si tout le monde utilisait les transports en commun, tout irait plus vite je pense. […] Je trouve que la voiture c'est trop coûteux, c'est dangereux pour l'environnement […], je sais qu'il y a plein de gens qui disent que c'est pratique mais pour tous ces arguments je préfère me prendre un peu la tête et trouver des alternatives. […] Je pense que je pourrais totalement faire ma vie en ne me déplaçant qu'à pied, ou en bus, enfin en transports en commun[643].

Pour des personnes actives qui ont déjà un mode de vie tourné vers des alternatives à la voiture, il est plus facile d'envisager un futur proche sans voitures, si le réseau de transports en commun et les pistes cyclables deviennent plus performants[644]. Certains imaginent des péages urbains[645], une réglementation plus stricte qui réduirait le stress de la congestion automobile et instaurerait une plus grande sécurité, par rapport aux autres modes de déplacement comme le vélo ou la marche à pied[646]. Toutes ces personnes habitent dans le cœur métropolitain.

La ville de Paris a initié des actions en ce sens, avec depuis quatre ans, une « journée sans voiture », la dernière ayant eu lieu le 16 septembre 2018[647]. Les taxis, les VTC, les véhicules d'urgences et voitures

---

[642] Entretien collectif, HabEur1, habite dans le quartier Sacré Cœur sur le périmètre Euratlantique, lycéenne, 16 ans, mars 2018
[643] Entretien collectif, HabEur2, habite dans le quartier St Jean sur le périmètre Euratlantique, lycéenne, 16 ans, mars 2018
[644] Entretien collectif, HabMet7, habite dans l'intra-boulevard, fonctionnaire, 52 ans, juin 2016
[645] HabEur1, *op. cit.*, mars 2018
[646] Entretien collectif, HabMet3, habite dans l'intra-boulevard, chercheur, 30 ans, juin 2016
[647] La prochaine aura lieu le 22 septembre 2019

des personnes handicapées sont autorisés à circuler sur cette journée. Le résultat plaît aux Parisiens[648] qui s'approprient plus d'espace à pied ou à vélo, avec un sentiment de sécurité accru[649].

Les habitants au centre d'un réseau de transports performants proposent donc des solutions centrées sur les modes doux sur des courtes et moyennes distances, et des transports en commun sur de plus longues distances pour « penser un peu à la planète qui est en train de dépérir, c'est-à-dire que dès que je peux éviter la pollution ou des émissions de CO2, mieux c'est[650]. » Même pour ceux qui se servent de leur voiture pratiquement tous les jours, les aspirations se rapprochent des mêmes considérations :

> […] pour moi la mobilité c'est un enjeu de changement : pour aller au travail, il faut arrêter d'y aller chacun dans sa voiture et pour moi, c'est cette vision que j'ai, se mettre à y aller en vélo, en transport en commun, en minibus, à pied, en famille, c'est un peu ce qu'il faudrait faire[651].[652]

Cet idéal est à nuancer : le seul fait d'avoir le choix des modes de déplacement peut aussi devenir un acte de protection de l'environnement, tout en faisant évoluer la pensée de la mobilité :

> Il y a l'idée de bouger autrement et de s'intégrer aux questions énergétiques et je pense que si on peut avoir le choix, ça nous motivera peut-être plus à ne pas prendre la voiture […][653].

Pour réduire les dégâts environnementaux dû à l'auto-solisme, plusieurs propositions émergent, dont le covoiturage ou des solutions de partage, « dans un esprit plus communautaire[654] », autant pour réduire les impacts sur l'environnement que pour faire des économies – comme pour les jeunes par exemple[655]. Pour de grandes distances et pour relier métropole et hors métropole, le train apparaît comme une solution à développer. La gare est perçue comme une véritable entrée de ville avec une identité morphologique et sociale, alors qu'entrer en ville par une rocade n'a pas une grande valeur identitaire. Pourtant, prendre le train deviendrait un « luxe » à cause du prix des billets, aussi il apparaît plus adapté de mailler le territoire avec des systèmes de transports :

> […] moi je veux continuer à pouvoir vivre à différents endroits si besoin, et je ne suis pas avec quelqu'un qui veut vivre en ville donc tout simplement pour que ça puisse se faire, en effet avec tout ce que ça implique, les coûts, le temps mais je pense que ce qui est ici très ramifié, façon grappe dans l'offre de transport, c'est ce qui serait le plus agréable et qui permettrait aussi de réduire ces effets pavillon avec garage, etc. en redensifiant ces autres espaces et dans l'idée que

[648] À nuancer, car beaucoup d'automobilistes ne sont guère satisfaits des limitations de vitesse sur le périphérique francilien ou des journées sans voiture. Le niveau de vie des classes moyennes à supérieure est privilégié dans ces mesures du « sans voiture »
[649] Journal de 13h sur France Inter, le dimanche 16 septembre 2018
[650] Entretien collectif, HabMet4, habite dans l'intra-boulevard, doctorante, 23 ans, juin 2016
[651] Entretien collectif, ét2, habite dans l'intra-rocade, étudiante, 23 ans, mars 2016
[652] Cet enquêté s'appuie sur une des images de l'entretien en photo-élicitation qui lui permet d'évoquer cet idéal
[653] Entretien collectif, ét6, habite dans l'intra-boulevard, étudiante, 24 ans, mars 2016
[654] Entretien collectif, HabMet4, habite dans l'intra-boulevard, doctorante, 23 ans, juin 2016
[655] Entretien collectif, ét7, habite dans l'intra-boulevard, étudiante, 25 ans, mars 2016

> ça ne soit pas que la métropole sur elle-même justement parce qu'il y a vraiment différentes offres en fonction des logements, des modes de vie, dans le grand péri-urbain ou sur le bassin, ils ne peuvent pas forcément se reconnaître dans le modèle métropolitain, ce qui permettrait peut-être de permettre à une majorité de gens d'utiliser une mobilité dans des temps un peu plus court, optimiser et continuer le développement du territoire un peu moins coûteux, en terme d'écologie, d'espace que ça prend[656].

Pour éviter la congestion et un mode de vie « métro-boulot-dodo », des alternatives devraient se généraliser :

> T'as plein d'options de télétravail, de te créer des autres contextes à côté, d'utiliser les mobilités pour partir plus loin en vacances et te déconnecter et du coup plus forcément avoir besoin d'être loin de ton boulot donc je pense que cela évolue vachement aussi avec les autres problématiques liés à ton mode de vie, on n'est plus uniquement sur : « est-ce que je prends ma bagnole ou mon vélo ? Est-ce qu'il fait beau, est-ce qu'il fait moche ? Est-ce qu'il y a des bouchons ou pas ? Comme tu disais (en s'adressant à HabMet2), on peut prévoir son itinéraire pour ne pas avoir de bouchons, prévoir son itinéraire pour ne pas passer par l'autoroute[657].

Les innovations technologiques améliorent les échanges : « on n'a plus besoin de la coprésence physique[658] », ce qui peut-être, diminue des déplacements physiques mais ne les stoppe pas. Les évolutions technologiques sont parfois difficiles à anticiper mais sont espérées :

> […] je sais très bien ou au moins j'espère qu'il y a des choses qui vont arriver et qui vont changer un peu la manière dont on voit l'espace, la mobilité, le mouvement, etc.[659].

> […] je pense qu'en fait il faudrait changer nos habitudes mais là ça commence déjà, on le voit, je pense qu'il y aura beaucoup de voitures comme ça, comme BlueCub [voiture en libre-service], je pense qu'il y en aura beaucoup plus à disposition[…][660].

Changer les modes de vie, *leur* mode de vie, est une envie partagée pour les populations de tous les territoires, de l'intra-boulevard à l'extra-rocade ou l'intra-rocade, à condition d'une politique incitative forte et contraignante comme pour le stationnement :

> À partir du moment où vous mettez des contraintes au stationnement, les avantages du vélo et du transport en commun deviennent beaucoup plus importants[661].

Les récits projectuels des enquêtés sur la mobilité les concernent mais sont surtout des projets à l'échelle de la société : l'individu étant inclus dans le groupe, il n'en est pas toujours le moteur de changement.

---

[656] Entretien collectif, HabMet2, habite en sud Gironde, territoire extra-rocade, travaille intra rocade, ingénieur d'étude, 31 ans, juin 2016
[657] Entretien collectif, HabMet1, habite dans l'intra-boulevard, architecte-urbaniste, 29 ans, juin 2016
[658] Entretien collectif, HabMet4, habite dans l'intra-boulevard, doctorante, 23 ans, juin 2016
[659] HabMet4, *op. cit.*, juin 2016
[660] Entretien collectif, HabEur1, habite dans le quartier Sacré Cœur sur le périmètre Euratlantique, lycéenne, 16 ans, mars 2018
[661] Entretien semi-directif, exp3, directeur du pôle Mobilité de Bordeaux Métropole, mars 2018

Enfin, la vitesse est reliée à l'usage de la voiture et la lenteur à celui des modes doux ; pourtant, la vitesse d'un vélo en ville peut, dans certaines situations, être aussi voire plus importante qu'une voiture prise dans les ralentissements du flux urbain. Les notions de vitesse et lenteur sont donc toutes relatives aux représentations qui leur sont attribuées.

6.3.2 Ralentissement et proximité : de nouveaux modes de vie pour demain

Le Forum Vies mobiles a mené une étude réalisée par l'ObSoCo (l'Observatoire Société et Consommation) entre 2015-2016, intitulée « Aspirations liées à la mobilité et aux modes de vie ». L'enquête montre comment, dans six pays développés, les aspirations des individus peuvent faire changer les façons de penser. Le questionnaire, mené auprès de plus de 12 000 individus, porte sur deux problématiques voisines : d'une part, se projeter dans un futur lointain et idéal en questionnant les « caractéristiques des modes de vie » ; d'autre part confronter ces aspirations aux enjeux environnementaux « afin de mesurer l'écart susceptible d'exister entre le durable et le souhaitable[662] ».

Les principaux résultats s'orientent autour de trois axes qui trouvent des échos dans notre recherche. Le premier concerne le rythme de la mobilité. On relève l'envie prégnante d'un ralentissement des rythmes de vie, de passer moins de temps à se déplacer. Pour 44 % des sondés, leur mobilité idéale ne peut se réaliser qu'avec plus de proximité entre leurs activités ; pour 56 %, il faut privilégier une meilleure accessibilité, en faisant évoluer les offres de transport actuelles.

Le deuxième axe concerne le travail : il s'agit de travailler moins ou selon des conditions plus individualisées (faire du télétravail, organiser plus librement son temps salarié). Les réflexions sur les lieux de vie et de travail évoluent aussi. Une plus grande proximité entre le lieu de vie et le lieu de travail est recherchée. Dans certaines situations, trouver un travail signifie un déménagement ou bien de faire de longues distances quotidiennement : 49% acceptent de déménager et 23% sont prêts à faire 3h de déplacement quotidien maximum pour rester chez eux.

Le dernier axe concerne la prise en compte des enjeux environnementaux : les plus jeunes espèrent un changement de paradigme radical de la société pour y répondre tandis que les générations plus âgées privilégient les progrès scientifiques et techniques. 75% sont prêt à réduire leurs déplacements en privilégiant la proximité ; 60% répondent pouvoir abandonner la voiture individuelle et l'avion.

[662] FORUM VIES MOBILES, « Aspirations liées à la mobilité et aux modes de vie », enquête internationale, synthèse, 2015-2016, p.1

Ces grands thèmes traversent aussi les aspirations des métropolitains bordelais et sont repris dans les projets urbains à l'échelle locale cette fois-ci. Un des changements de mode de vie possibles se concentre donc sur la rocade à Bordeaux. Par exemple, un boulevard urbain remplacera la rocade intérieure sur les quais bordelais. La rocade dessert les périphéries et le territoire de l'intra-rocade ; elle est aussi utilisée par les véhicules entre les territoires extra métropole et ceux plus éloignés. Elle dessert quatre autoroutes[663] et un axe très emprunté en direction du Médoc au nord. L'auto-solisme y reste une pratique très majoritaire. L'Agence d'urbanisme de Bordeaux Métropole mène ainsi des réflexions sur l'idée de réserver une voie pour les véhicules avec plus de deux personnes que les transports en commun pourraient aussi emprunter. Cette réglementation existe déjà dans d'autres villes et pays (Québec, Madrid ; États-Unis). Le covoiturage impose d'autres aménagements que des panneaux et un marquage au sol : par exemple, des aires de parking dédiées aux abords des échangeurs en intra et extra-rocade avec des services similaires aux parcs relais (avec le ticket de transports en commun inclus dans le prix du parking). Des études montrent aussi, à un autre niveau, l'intérêt à développer des espaces de coworking dans les centres des villes périphériques en extra-rocade voire aux limites de la métropole[664], et y compris dans les territoires ruraux[665].

6.4 Individus et imaginaire à plusieurs échelles spatio-temporelles

Les représentations et les expériences de mobilité sont soumises aux choix résidentiels et professionnels des habitants. La limite entre intra et extra rocade marque les choix résidentiels en fonction des services existants :

> Par exemple moi j'habite toute seule, j'ai beaucoup de flexibilité et par exemple même si en habitant à Bordeaux centre je paie plus de loyer, de charges, etc., j'ai privilégié ça parce que même si je dépense plus, tout est à proximité. Il y a la question du temps, pour se déplacer à pied, c'est juste l'idéal. C'est un peu un compromis qu'on fait. Quand j'ai déménagé à Bordeaux centre, c'est un peu l'idéal pour moi, enfin pour l'instant car j'ai pas d'enfants[666].

La flexibilité, l'offre diversifiée de modes de déplacement permettant des trajets raccourcis sont des conditions du choix d'habiter en centre-ville. Les étudiants se retrouvent souvent dans cette situation

[663] L'A10 au nord-est en direction de Paris, l'A63 au sud-ouest en direction du Bassin d'Arcachon et du Pays Basque, l'A62 au sud en direction de Toulouse ainsi que l'A89, à l'est vers Périgueux et Clermont-Ferrand

[664] CARDONA, Kelly, *Les mutations du monde du travail à l'ère du numérique : dématérialisation et relocalisation. Appropriation et évolution des espaces de coworking dans les communes péri-urbaines de Bordeaux Métropole*, mémoire de master, ENSAP de Bordeaux, janvier 2018

[665] La Coopérative des Tiers-lieux en Nouvelle-Aquitaine développe et accompagne des projets de tiers-lieux dans cette région, des espaces de *coworking*, de *fablab*, mais aussi des nouveaux lieux de vie dans les bourgs ruraux

[666] Entretien collectif, HabMet4, habite dans l'intra-boulevard, doctorante, 23 ans, juin 2016

car ils ont un accès facilité à la vie universitaire, culturelle, festive et aux transports en commun. Le plus grand campus de l'agglomération est éloigné du centre-ville, tout en étant accessible en bus et en tramway. Même si certains apprécient la distance entre le lieu d'étude et le lieu d'habitation, d'autres aimeraient que les deux soient dans la même zone géographique afin de limiter les déplacements pour mieux se concentrer sur leurs études[667].

Dans le centre-ville, l'utilisation des modes doux (vélo) est assez simple, les distances entre les points à atteindre sont moins longues, et les rues plus étroites sont moins engorgées de voitures.

> […] la mobilité c'est aussi chercher un endroit où habiter en fonction de la station [de tramway] ou des endroits où je vais. Par exemple, quand je suis arrivée à Bordeaux, je ne me suis pas posé la question d'habiter à Pessac ou à Talence [campus universitaire], parce que j'aime bien le centre-ville et que comme je n'ai pas de voitures, pour moi, partir du centre-ville ça représente l'isolement donc en plus d'aimer ça, j'étais obligée d'habiter en centre-ville[668].

La comparaison à d'autres expériences passées souligne aussi combien vivre en centre-ville de Bordeaux peut s'avérer être une expérience différente de la vie en centre-ville dans d'autres métropoles. Par exemple, cette mère de famille qui compare sa vie précédente à Marseille et à Bordeaux aujourd'hui, constate qu'elle a gagné en confort dans ses activités quotidiennes :

> J'ai vécu 4 ans à Marseille, et à Marseille il y avait le métro, mais j'étais obligée de prendre ma voiture, la laisser, prendre le métro et finir par un bus, donc en gros en version ligne bordelaise ça me prendrait 20 min, à Marseille ça me prenait 1h20, donc quand je suis arrivée ici et qu'au départ on avait 2 voitures, quand on a décidé d'habiter en centre-ville, on a dit, on lâche une voiture donc en plus au niveau de l'essence très clairement dans le contexte actuel, c'est économie et puis aussi c'est différent parce qu'ici on peut habiter près du lieu de travail, il y a le tram c'est très pratique. On peut aussi y aller à pied, ça peut être un choix d'habiter dans Bordeaux centre et du coup tout se fait à pied[669].

Habiter en centre-ville ou en cœur d'une grande agglomération, c'est rechercher une qualité de vie liée à la proximité et à la densité des activités et des services, pouvoir choisir les modes de déplacements selon les envies et besoins, ou encore profiter d'une accessibilité virtuelle via les réseaux numériques efficace :

> Alors c'est bien si le logement est proche du travail, mais ce n'est pas une priorité, l'essentiel c'est d'être dans un quartier calme et avec des services de proximité, un supermarché pas loin et il n'a pas besoin d'être gros mais qu'on y trouve suffisamment de choses. L'idéal c'est aussi proche du

[667] Entretien collectif, HabEur1, habite dans le quartier Sacré Cœur sur le périmètre Euratlantique, lycéenne, 16 ans, mars 2018
[668] Entretien collectif, ét7, habite dans l'intra-boulevard, étudiante, 25 ans, mars 2016
[669] Entretien collectif, Ind4, habite intra-boulevard, institutrice, 35-40 ans, novembre 2015

> centre-ville et des lieux culturels. Et au niveau des autres critères je préfère un logement desservi par la fibre optique […][670].

La recherche d'une proximité des lieux de vie n'est pas seulement visible chez les moins de 30 ans ; deux enquêtés actifs avec plus d'expériences ont aussi exprimé l'envie de se déplacer le moins possible, pour simplement « prendre le temps » :

> Dans mon esprit quand j'habite quelque part, ce que je recherche avant tout […], c'est à être le moins mobile possible, enfin le moins mobile ? Mobile mais je ne recherche pas justement, comment dire, j'ai toujours essayé d'habiter le plus proche possible de mon lieu de travail, des écoles de mes enfants pour justement avoir le moins de transports à faire et être le moins mobile possible[671].

Le désir de raccourcir les trajets est combiné à un discours sur la préservation de l'environnement :

> […] si à la fois tu veux marcher à pied, c'est-à-dire que t'es pas loin de là où tu veux aller, si tu marches à pied c'est-à-dire que tu ne vas pas polluer, voilà ça rejoint tout un tas de choses, que tu prends le temps, c'est peut-être à ça que j'aspire aussi personnellement voilà. On en a déjà beaucoup discuté avec mon mari mais voilà pour moi la mobilité c'est déjà quelque chose qui a parcouru beaucoup notre histoire et on se dit que notre objectif c'est de revenir vivre tous à Bordeaux, enfin tous, au moins deux à Bordeaux, et de ne plus utiliser les voitures. Marcher, se déplacer et utiliser les transports en commun et ça serait bien que ça soit le cas pour la plupart des métropolitains mais on fait pas toujours tout ce qu'on veut[672].

La proximité entre lieu d'habitat et de travail est un critère de choix majeur. Sur le périmètre du mégaprojet Bordeaux Euratlantique, pour un cabinet d'avocat, le quartier est beaucoup plus accessible que l'hypercentre. Le fait de pouvoir venir en voiture, se garer à proximité, venir en tramway, en train ou encore à pied est avantageux autant pour les clients que les employés du cabinet :

> […] on a déménagé puisqu'on était rue du Jardin Public avant, donc c'était mon cabinet et c'était tout petit, voilà donc on a cherché à s'étendre, donc déjà trouver des grandes surfaces dans Bordeaux c'est pas simple, nous on voulait que ça soit accessible pour les clients ; moi je n'habite plus dans Bordeaux donc je viens en train donc être à proximité de la gare c'était bien et voilà donc on a visé ce quartier[…][673].

Pour ce futur habitant, la perception de l'usage quotidien de la voiture pour aller travailler est très négative, voire une pratique qui semble impossible à certains :

> moi je n'irais pas travailler hors de la rocade si ça veut dire faire des trajets en voiture matin et soir, je ne veux pas perdre le confort que j'ai à vivre et travailler en cœur de métropole. Mes amis ne comprennent pas que ce n'est pas un manque d'argent qui fait que je n'ai pas de voiture mais bien

[670] Entretien collectif, HabMet3, habite dans l'intra-boulevard, chercheur, 30 ans, juin 2016
[671] Entretien collectif, HabMet7, habite dans l'intra-boulevard, fonctionnaire, 52 ans, juin 2016
[672] Entretien collectif, HabMet5, habite à Pau (64) et ponctuellement à Talence dans l'intra-rocade, enseignante-chercheuse, 49 ans, juin 2016
[673] Entretien semi-directif, travEur1, habite en extra-rocade, travaille sur Euratlantique, avocate, 35-40 ans, octobre 2017

> que ma vie sans voiture est bien plus intéressante que si j'en avais, nous ne nous embarrassons pas d'une voiture[674].

Les habitants ou travailleurs des territoires de l'extra-rocade ne bénéficient pas toujours des mêmes services et réseaux mais ont d'autres idéaux de vie. En s'expatriant, le compromis entre prix du logement et qualité de vie est avantageux :

> Du coup on a cherché un peu plus une maison, vers Sainte-Eulalie. C'est triste car avec le même prix on peut avoir une maison avec un terrain à Sainte-Eulalie et effectivement moi je travaille en intérimaire pour la Poste depuis un an et demi, comme technicien basé à Carbon Blanc, c'est vrai que moi de Bassins à Flots à Carbon Blanc en 10 min, un quart d'heure, j'y suis, je ne suis jamais embêté par les embouteillages mais c'est vrai que dans l'autre sens [depuis Sainte-Eulalie] c'est pas la même chose. Mais après en dehors de ce problème de circulation, honnêtement, c'est pas loin et la qualité de vie par rapport à aller vivre à Ginko pour le même prix, honnêtement y a pas photo[675] !

Pour ceux qui veulent ralentir leur mode de vie, réduire les distances, les lieux d'habitat et d'emploi devront être proches ; pour ceux qui veulent vivre dans un logement grand et peu cher, les temps de transport seront plus élevés. Retrouver des habitudes peut rassurer aussi :

> Je suis contente qu'on ait choisi la maison à côté d'une petite gare périphérique qui va directement à Bordeaux centre pour rejoindre ce qui était plus ma mobilité avant[676].

Par compromis familial, l'HabMet2 est partie vivre à la campagne, vivant alors une rupture avec le confort qu'elle ressentait à habiter au cœur de la métropole. Elle y avait l'habitude de se déplacer à pieds ou en transports en commun, d'aller voir des expositions et de profiter de la vie culturelle et urbaine :

> […] tout est assez tendu, c'est un enfant en bas-âge que j'ai aussi mais c'est vrai qu'être tout le temps dans la voiture, je trouve ça un peu… Et du coup je vais même pas à Bordeaux parce que je suis un peu flemmarde et en même temps je vois tout ce qu'il y a à faire, à prendre en compte et c'est assez repoussoir, il va falloir se garer, ça va coûter 10 €, transporter tout dans une mini poussette, il va y avoir 36 trucs, je ne suis pas équipée pour la pluie, la petite il va falloir la changer et puis [elle souffle] 2h, elle ne va pas rester assise 2h pendant l'expo, qu'est-ce que je vais faire, je vais tomber dans les bouchons après et que des trucs comme ça donc voilà ! [elle rigole] On fait les expos de campagne ou d'autres trucs quoi ! Et c'est intéressant mais c'est vrai que c'est bien d'avoir… je serais contente si je pouvais prendre le tram de temps en temps […][677].

Dans son cas, habiter dans la campagne est une lourde décision. Elle apprend aussi à vivre dans un autre territoire qui offre d'autres occupations, un autre rythme de vie, de nouvelles activités

[674] Entretien collectif, HabEur4, habitant centre-ville de Bordeaux, futur habitant Euratlantique, architecte, 2018
[675] Entretien collectif, Ind7, habite extra-rocade, animateur Cap Sciences, homme, 30-35 ans, novembre 2015
[676] Entretien collectif, HabMet2, habite en sud Gironde, territoire extra-rocade, travaille intra rocade, ingénieur d'étude, 31 ans, juin 2016
[677] HabMet2, *op. cit.*, juin 2016

différentes de celles dont on dispose en cœur de la métropole. D'un point de vue professionnel, elle revoit ses attentes en fonction du choix résidentiel de la famille :

> […] dans l'idéal si moi je trouve un boulot sur la métropole et qui ne me demande pas après 45 minutes à 1h de transport en bus pour le rejoindre ou si je peux faire un peu à pied c'est ce que je souhaiterais. Et j'avais aussi conseillé ce genre de choses à ma mère à l'époque où elle voulait déménager, qu'elle se prenne un logement près d'une petite gare parce qu'elle bosse pas très loin de la gare Saint-Jean donc pour les deux dernières années avant la retraite, ça lui permet de marcher aussi, de faire un peu de sport[678].

Les logiques résidentielles et professionnelles s'expriment au travers d'un réel besoin de rapprochement spatial et/ ou temporel entre les lieux de vie des enquêtés. La densité des services et équipements de l'urbain est une des raisons de l'installation dans les centres-villes, qui s'accompagne de compromis et n'est pas toujours accessible pour tout le monde. Pour les classes socio-économiques moyennes ou modestes, cette situation n'est pas toujours envisagée, soit pour des raisons économiques (les loyers et le prix à l'achat sont élevés), soit pour des raisons de confort (nuisances, pollutions).

[678] HabMet2, *op. cit.*, juin 2016

Chapitre 7. Une typologie des imaginaires de la mobilité

7.1 Élaboration de la typologie

Les imaginaires de la mobilité émergent des pratiques et usages quotidiens ainsi que des aspirations à une mobilité idéale. Nous l'avons vu au chapitre précédent, ce processus dépend de l'histoire personnelle, des stratégies résidentielles et professionnelles des individus. Il est plus ou moins conscient et réfléchi. Chez certains comme les experts de la fabrication de la ville, le parcours professionnel est un indicateur majeur de leur imaginaire ; les référentiels de l'action publique et les représentations instituées en sont des éléments constituants. Chez d'autres, seule la pratique et les expériences de mobilité sont sources de l'imaginaire. Les imaginaires relèvent en partie de la sphère personnelle mais sont aussi partagés, d'où cet exercice de classement typologique pour dégager des tendances.

Pour élaborer la typologie, nous avons retravaillé notre échantillon d'entretiens collectifs et individuels, en nous appuyant sur les récits de mobilité. Nous avons aussi mobilisé plusieurs sources documentaires (revue de presse, documents de communication et techniques, conférences et dispositifs de médiatisation et de concertation du projet) et la littérature relative à l'évolution de la pensée de la mobilité.

La typologie que nous représentons sous forme d'une carte conceptuelle ou *mapping* comporte deux axes. Elle est la projection d'un tableau croisé à double entrée qui détermine ainsi 4 figures d'imaginaires. Pour l'interpréter, il est nécessaire de revenir sur la définition même de *figure*. Il s'agit de figures d'imaginaire et non pas de profils socio-économiques. Comme le fait remarquer Denis Martouzet quand il décrit les figures de l'habitant et de ses pratiques spatiales :

> La construction de figures n'est ni œuvre de catégorisation ni volonté d'ériger une typologie dans laquelle on ferait entrer les populations étudiées. Il s'agit plus d'une représentation schématique conçue pour illustrer notre propos. Les objets mobilisés et les réalités sont trop complexes pour se laisser enfermer dans une simplification qui leur ôterait l'essentiel du sens que l'on y cherche. Toutefois, c'est bien de manière inductive, c'est-à-dire suggérée par les entretiens, que se dégagent cinq figures « d'habitants » en fonction des modalités selon lesquelles ils considèrent la durabilité dans leurs pratiques spatiales et des modes de justification énoncés[679].

[679] MARTOUZET, Denis, « Systèmes de valeurs *vs* pragmatisme dans les choix de pratiques spatiales : la place de la durabilité », *Norois* [En ligne], 231 | 2014, mis en ligne le 30 juin 2016, consulté le 25 octobre 2018, p.130-131

Nous aurions donc pu aussi bien employer le terme de profil ou de logique[680]. Les figures dont nous parlons ne correspondent pas seulement à une catégorie de personnes, elles indiquent des tendances qui, à l'échelle de l'individu, orientent les choix et les attitudes vis-à-vis de la mobilité, et à l'échelle collective, alimentent les récits et l'action. Les figures nous permettent de comprendre la diversité des imaginaires et leur cohabitation, ainsi que d'en identifier les significations.

Un premier axe majeur a trait à une dimension valorielle et s'articule autour de l'opposition entre valeurs matérialiste et idéaliste. Pour la première, le coût est une valeur dominante. Elle tient de l'économie financière (des ménages) mais aussi de l'économie de moyens (temps de déplacement, usage du minimum de modes de transports). De façon plus abstraite, elle inclut aussi l'impact sur l'environnement. L'échelle de l'autonomie/dépendance est relative aux usages quotidiens, aux modes de vie, aux corps (handicap, enfants en bas-âge), ainsi qu'à la façon dont les individus envisagent la mobilité comme une liberté, se situant quelque part entre un besoin d'autonomie fort et la dépendance à un collectif (réseaux et services mais aussi actions publiques). Suivent des valeurs-principes publiques comme la valeur de la sécurité – celle des corps, des individus – relative à la valeur de la confiance – aux services à disposition, aux autres usagers, aux systèmes de transports. La valeur-principe privée de la proximité est particulièrement remarquable en ce qu'elle nous donne des informations sur les raisons qui motivent les choix résidentiels et professionnels des individus, ainsi que sur l'organisation collective des mobilités autour des notions de proximité spatiale et temporelle ; elle restructure enfin la dualité d'imaginaire autour de la vitesse et de la lenteur, comme nous le verrons dans le chapitre suivant. La valeur environnementale est plus contextuelle et très présente dans le discours des individus : ils y reviennent toujours pour expliquer leurs pratiques, leurs aspirations ou pour se justifier de ne pas suivre ces principes. Enfin la valeur-principe publique de solidarité est structurée autour de la dualité individualisme/ collectif : ici le profil « vertueux » se dégage des trois autres. Les valeurs en mouvement dirigées vers le futur, comme l'éthique et l'efficacité environnementale, sont à regrouper dans l'échelle des valeurs idéalistes alors que les valeurs ancrées sur le présent voire le passé, comme la liberté et l'économie sont plus proches des valeurs dites matérialistes.

Un deuxième axe prend en compte l'évolution des pratiques et des moyens de mobilité (modes de vie, stratégies résidentielles et professionnelles) des plus traditionnels (mono-modalité, usage fonctionnel

[680] Comme dans les recherches de : LÉVY, Jean-Pierre, « Mobilités urbaines : des pratiques sociales aux évolutions territoriales », in DUREAU, Françoise, HILY, Marie-Antoinette, (dir.), *Les mondes de la mobilité*, Rennes, PUR, 2009 ; FEILDEL, Benoît, BAILLEUL, Hélène, LAFFONT, Georges-Henry, « Les imaginaires de la mobilité. De possibles ressorts pour la mise en durabilité des espaces périurbains ? », *Recherche Transports Sécurité*, Vol. 30, n°2-3, 2014, pp. 143-160, 2014 ; BAUDELLE, Guy, DARRIS, Gérard, OLLIVRO, Jean, PIHAN, Jean, « Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité : pratiques et représentations des ménages », in *Cybergeo : Revue européenne de géographie*, N° 287, 15 octobre 2004.

et pragmatique) aux plus contemporains (expériences alternatives, usages des NTIC, modes performants). Les moyens utilisés ou souhaités par les individus sont perçus soit comme des évidences, soit comme des obligations liées à l'absence de solution alternative. Ils peuvent aussi être approchés comme une ressource, le fruit d'un choix, et devenir l'occasion d'une expérience enrichissante. Prendre le tramway en regardant les paysages ou en lisant un livre est une pratique appréhendée par ses utilisateurs comme une ressource. À l'inverse, dépenser le moins de temps dans une chaîne de modes de transport permet d'être le plus efficace dans une mobilité dépendante de l'offre disponible. Pour ceux qui imaginent les déplacements physiques comme un ensemble de contraintes à gérer, les nouvelles technologies et les mobilités virtuelles deviennent un atout.

Nous avons ainsi identifié quatre figures d'imaginaire : celle de l'optimisation, de la vertu, de l'opportunité, de l'intelligence [Fig. 58]. La figure la moins nouvelle mais soumise à des mutations est celle d'un imaginaire de la mobilité « opportuniste » : centrée sur une culture de la voiture encore très présente, elle voit ses pratiques et aspirations se transformer lentement à cause des baisses de budget des ménages et de l'augmentation des prix (des logements, du carburant). La figure de la mobilité « optimisée » tend vers une efficacité idéale des modes de vie individuels, la figure « intelligente » perçoit la mobilité et les technologies comme deux éléments intégrés visant à améliorer les conditions de vie et le confort. La figure de la mobilité « vertueuse » est l'imaginaire de la mobilité le plus attaché aux conséquences collectives et aux effets pervers d'une mobilité destructrice de biens communs. Elle porte les valeurs éthique et environnementale. La technologie est alors perçue comme un outil pour mieux se déplacer et donc réduire les nuisances.

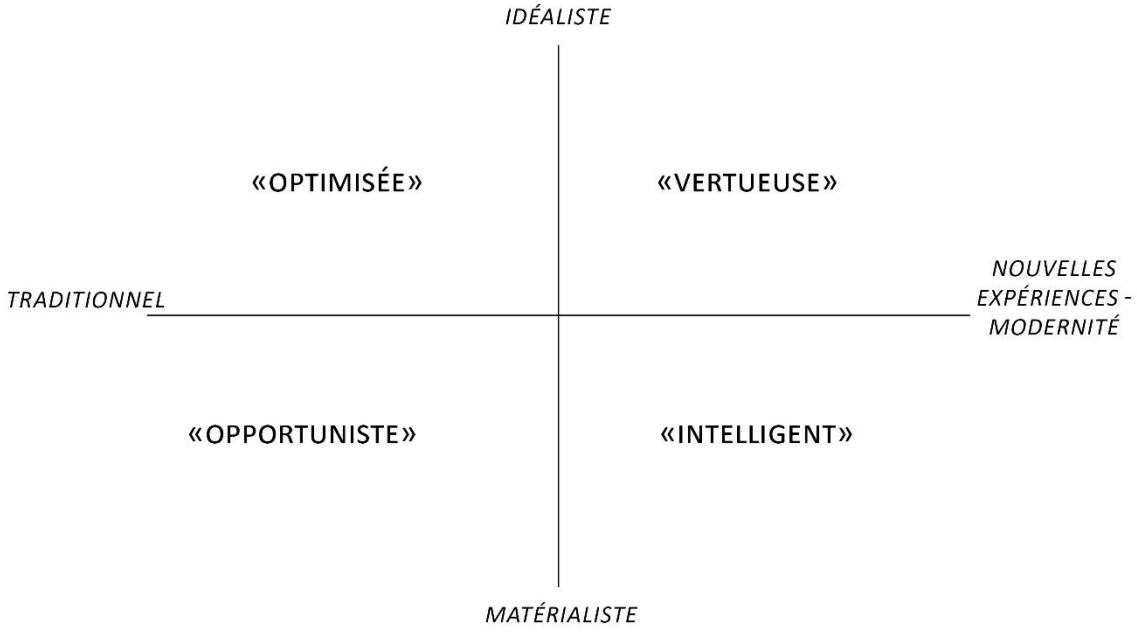


Figure 58 - Carte conceptuelle des profils d'imaginaire de la mobilité

Nous insistons sur le fait que les quatre figures d'imaginaire de la mobilité sont des tendances marquées dans les discours et les imageries que nous avons relevées. L'être mobile est perçu comme une ressource pour la figure de l'imaginaire de la mobilité vertueuse ou un art de vivre pour la figure de l'opportuniste, il est soumis à un ensemble de contraintes à gérer pour les figures de la mobilité optimisée et intelligente.

7.2 Une mobilité « opportuniste »

La première figure est la plus « traditionnelle », autant par les moyens de mobilité employés que par les valeurs qui leurs sont liées. Elles ont trait à la liberté de mouvement, de pensée et d'action, une autonomie qui se concrétise dans la possession et l'usage de la voiture individuelle. Si elles s'adaptent au temps présent, elles ne répondent pas vraiment aux injonctions de la sobriété, qui encouragent à se diriger vers des modes de transports collectifs ou vers la recherche d'une basse consommation d'énergie.

Même si nous avons appelé ce profil d'imaginaire « opportuniste », et considérons que la question de l'opportunité est importante, nous ne manquons pas de noter que rentrent dans cette catégorie les imaginaires des individus qui sont contraints de prendre leur voiture, soit par manque d'alternatives, soit par manque de connaissance des réseaux et transports collectifs. Une étude de Véronique Mondou[681] sur ceux qui n'utilisent pas les transports collectifs illustre ces deux aspects. Interrogeant des personnes mono-utilisatrices de l'automobile et des captifs des transports collectifs (lycéens), elle souligne, au-delà d'une représentation des transports en commun associée à l'insécurité (incivilités, craintes des agressions), combien la « possession d'un véhicule personnel occulte l'existence des transports en commun[682] ». Malgré l'existence des réseaux, leur réalité et leur usage paraissent souvent plus contraignants qu'ils ne le sont réellement. Par exemple, un enquêté habite à l'extérieur de la métropole et vient sur son lieu de travail à l'intérieur, en voiture. Lorsque, dans le focus groupe, survient l'idée qu'il pourrait prendre son vélo, le mettre dans le TER et faire le trajet le séparant de la gare de Bordeaux Saint Jean à son travail (24 min pour 6,2 km), il dit ne pas y avoir pensé et qu'effectivement, puisqu'il est amateur de vélo, la solution serait intéressante. On remarque

[681] Au laboratoire MTG de Rouen au début des années 2000

[682] MONDOU, Véronique, « Transports urbains : ceux qui ne les prennent jamais… et ceux qui les prennent parce qu'ils ne peuvent pas faire autrement », *in* BONNET, Michel, AUBERTEL, Patrice, (dir.), *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF, 2006, p.254

néanmoins que ses questions portent sur une méconnaissance des aménagements des TER puisqu'il s'inquiète qu'il n'y ait pas assez d'espace pour ranger son vélo, et que ce dernier ne soit pas en sécurité. Une autre n'imaginait pas sa vie sans voiture alors qu'elle habitait en intra-boulevard et travaillait dans l'extra rocade ; un changement de travail en hyper centre-ville la pousse à repenser sa mobilité : pour aller travailler, elle prend les transports en commun, mais étant commerciale et amenée à se déplacer en dehors de la métropole, la voiture reste primordiale. Dans les deux situations, l'efficacité en termes de temps disponible est un levier de changement modal, mais la voiture reste toujours synonyme de liberté, d'autonomie et implicitement de sécurité.

Dans cette figure d'imaginaire la mobilité est perçue comme un art de vivre : au-delà de ce qu'ont noté les chercheurs en aménagement de l'espace et urbanisme (B. Feildel *et al.*) sur les imaginaires de la mobilité dans les espaces périurbains, le déplacement est vécu comme un voyage quotidien, une pause dans la journée – notamment entre le lieu de travail et le lieu de vie. La voiture, mode de transport principal, est la prolongation de l'espace de vie : c'est un espace personnel qui se déplace dans des paysages quotidiens. De tels moments sont « à soi [et] pour soi », c'est « un plaisir de conduire[683] », ce sont aussi des moments qui sont entendus comme privilégiés, en famille notamment. Dans ce cas-là, la distance géographique entre le lieu de travail et le lieu de vie a moins d'importance tant que les deux sont accessibles par ce moyen. À l'opposé, avec une approche de la ville et de la mobilité tournée vers le collectif, la figure d'imaginaire « vertueux » oriente la mobilité comme une ressource temporelle, c'est par exemple pour une partie des enquêtés l'occasion de consulter ses mails, de discuter, de lire un livre [Fig. 59].

[683] Entretien collectif, ét6, habite dans l'intra-boulevard, étudiante, 24 ans

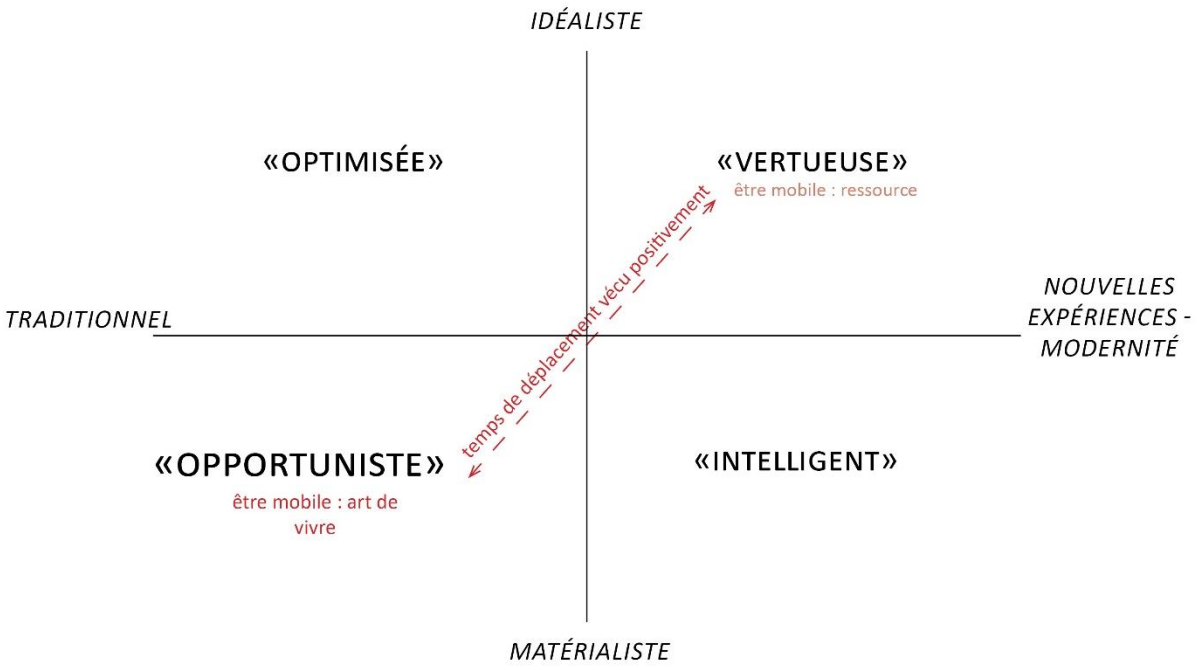


Figure 59 - Carte conceptuelle des figures d'imaginaire de la mobilité centrée sur l'imaginaire d'une mobilité opportuniste qui s'oppose à l'imaginaire d'une mobilité vertueuse

Les individus à l'imaginaire « opportuniste » sont très ancrés dans le mode de vie classique du périurbain, né à la fin des années 1960 au moment du basculement vers « la société des pavillonnaires ». Ils n'ont pas ou peu acquis les connaissances pour développer de nouvelles façons de se déplacer, de vivre leur mobilité, ce qui entrave une capacité à imaginer un changement de moyens de locomotion, un changement de rythme ou d'outils ; cela est visible aussi bien pour des habitants des centres urbains, à proximité d'un réseau de transports en commun performants, que pour les habitants en périphérie urbaine (extra-rocade) voire en périphérie métropolitaine (dans l'aire métropolitaine). De telles pratiques sont bien souvent justifiées par une histoire personnelle de la mobilité similaire. Cette habitante (HabMet2) explique que si elle a vécu en ville et s'est majoritairement déplacée à pied ou en bus, la famille de son compagnon l'a toujours amené à l'école ou à ses activités extra-scolaires en voiture, que ce mode inspire liberté et sécurité et qu'il n'imagine pas élever ses enfants autrement. L'ancrage d'une histoire personnelle a une influence directe sur les pratiques quotidiennes, et conditionne les parcours de vie, les logiques résidentielles et professionnelles. Par exemple, posséder plus d'une voiture devient complexe dans les centres métropolitains à cause notamment du prix d'un garage ou de l'augmentation du prix des stationnements réglementés, avec des abonnements qui limitent un foyer à une seule voiture. À cette contrainte, il faut ajouter la difficulté de trouver un logement en location ou à la vente, ce qui complique les trajets domicile-travail, surtout quand le réseau de transports urbains ne suit pas et rallonge leur durée.

Enfin le cadre normatif du développement durable apparaît comme une nouvelle variable qui fait évoluer cette figure d'imaginaire. Benoît Feildel *et al.* ont souligné combien ce cadre imposait aux individus de repenser leurs pratiques et leurs aspirations dans un futur plus ou moins éloigné[684]. Nous notons également dans notre enquête que, dès qu'est abordée la question de la durabilité des modes de vie, plusieurs justifications viennent légitimer la voiture : c'est une question de conditions météorologiques, de flexibilité d'horaires, de méconnaissance des offres de transports urbains.

La culture dominante de « l'automobilité », « symbole de liberté associé à la richesse et aux privilèges[685] », est en mutation, ce que nous révèle le mouvement des Gilets Jaunes de fin 2018 début 2019 en France[686]. Des recherches ont débuté très rapidement (fin novembre 2018) après le début des manifestations, notamment celles d'un collectif d'une centaine de chercheurs à travers 15 départements, menées par des membres du Centre Emile Durkheim à Bordeaux, ville très active dans le mouvement. Leurs premiers résultats montrent que la majorité des personnes mobilisées travaillent mais ont peu de revenus ; il s'agit notamment des salariés et indépendants précarisés (secteurs de la santé, artisans, intérimaires, chauffeurs routiers, ouvriers), bien qu'au fur et à mesure, de plus en plus de diplômés participent au mouvement. La question territoriale est peu évoquée sur les lieux de mobilisation[687]. Néanmoins, retenons la forte mobilisation « près de chez soi » qui ancre la contestation au niveau local. Nombre de mobilisés de la première heure étaient majoritairement des ruraux ou des habitants périurbains ou péri-métropolitains – ceux qui doivent utiliser leur voiture pour aller travailler et pour toutes leurs autres activités. Ils ont été rejoints par des métropolitains et urbains au fur et à mesure que le mouvement s'enrichissait de revendications plus larges[688].

Le désir d'aller habiter dans le périurbain, à la campagne, est aujourd'hui accompagné de vives contraintes, liées à la voiture : quand elle offrait encore hier une mobilité associée à une grande liberté dans le choix des modes de vie, résidentiels et professionnels, les choses se compliquent à l'heure de la baisse des budgets des ménages et de l'augmentation du prix des carburants. Jusqu'alors, la construction de l'eldorado du périurbain s'était concrétisée autour de

> […] l'idéalisation de la campagne, ramassée en un cadre de vie idyllique et bucolique et accompagnée du rejet de la ville moderne dense et verticale, ou encore comme la réalisation paradoxale d'une volonté délibérée de se soustraire à l'intensité de la vie urbaine et en même

[684] FEILDEL, BAILLEUL, LAFFONT, *op. cit.*, 2014

[685] SHELLER, Mimi, « Assurer une mobilité durable et juste », *in* GAY, Christophe, LANDRIÈVE, Sylvie, VINCENT-GESLIN, Stéphanie, *Mobile immobile. Quels choix, quels droits pour 2030*, Paris, L'Aube, 2011, VOL.2, p.117

[686] Ce mouvement social et populaire a commencé à la suite d'un projet de loi d'orientation sur les mobilités sur la taxe carbone au niveau du prix de l'essence. Rapidement, d'autres revendications plus générales sur le travail, sur les retraites, sur le pouvoir d'achat, ont été affirmées.

[687] Les chercheurs ont posé directement leur questionnaire aux manifestants sur les ronds-points ; au 30 janvier 2019, ils ont récolté 686 questionnaires sur plus de 15 départements.

[688] *LeMonde.fr* le 11 décembre 2018, collectif de chercheurs, « Gilets jaunes » : une enquête pionnière sur la « révolte des revenus modestes ».

> temps de satisfaire un désir de citadinité. L'émergence du périurbain, dans son volet symbolique, est la conséquence d'une tendance à entrevoir le bonheur dans une forme hédoniste et familiale, où les avantages de la ville et de la campagne se trouvent, comme par enchantement, associés, et dont la condition ou la réalisation, dans l'imaginaire collectif, est la mobilité[689].

Les contraintes économiques et écologiques forcent périurbains et péri-métropolitains à revoir leurs modes de vie, qui fonctionnent sur un équilibre fragile entre ancrage à long terme dans l'espace résidentiel pavillonnaire et mobilité quotidienne forte. L'aspiration à posséder une maison avec jardin reste prégnante, surtout quand l'achat de logements dans les centres métropolitains est impossible pour beaucoup d'habitants à surface équivalente : un appartement de 50 m² équivaut à un pavillon dans le territoire de l'extra-rocade, ce qui pousse les familles avec de jeunes enfants à s'installer en périphérie. Comprenant bien le dilemme, les autorités publiques des métropoles encouragent les aménageurs et constructeurs à développer des offres accessibles et concurrentielles. Ainsi une opération dans la future ZAC de Brazza[690], proche du centre-ville bordelais, déploie une imagerie et un discours proche de ceux du périurbain, au travers d'un concept dit de « volumes capables ». Le site internet du projet titre « Bordeaux Brazza, Urbanisme en liberté » ; le registre de la recherche de liberté est employé dans le sens d'une ouverture à des choix et à des modes de vie divers, tout en étant inscrit dans le territoire métropolitain (intra-rocade), proche des services et des réseaux de transports en commun :

> Donner de la liberté dans les modes de vie, c'est donner de la perspective et de l'ouverture aux habitants. C'est rendre possible des rapports optimistes à la société comme au monde. Ce projet est possible. Il repose sur la mixité programmatique, les dynamiques entre entités construites et espaces plantés, les relations entre les îlots au bénéfice d'un quartier vivant et ouvert et la mise en œuvre d'un habitat évolutif et adaptable[691].

Le registre lié à la vie à la campagne est également déployé, au travers de l'idée de « quartier paysage » :

> Le nouveau quartier Brazza présente une grande diversité d'espaces extérieurs. Parkway, peupleraies en lanières, places, rues, jardins collectifs et individuels composent un paysage cohérent. À la grande pluralité de ces espaces répond une importante variété d'usages[692].

Au regard des stratégies des aménageurs pour rediriger ceux qui ont l'attrait du périurbain vers le territoire intra-métropolitain voire intra-rocade, afin d'endiguer l'étalement urbain, se posent aussi

---

[689] FEILDEL, Benoît, BAILLEUL, Hélène, LAFFONT, Georges-Henry, « Les imaginaires de la mobilité. De possibles ressorts pour la mise en durabilité des espaces périurbains ? », *Recherche Transports Sécurité*, Vol. 30, n°2-3, 2014, p. 146

[690] La ZAC Bordeaux Brazza est un projet d'aménagement mixte logements-activités-équipements développé sur 53 ha à la sortie du pont Chaban-Delmas, sur la rive droite.

[691] Site internet des projets urbains de Bordeaux, http://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-demain/bordeaux-brazza

[692] Site internet des projets urbains de Bordeaux, *op. cit.*

des enjeux de densification pour les communes périphériques. La loi ALUR[693] oblige, entre autres, les communes et collectivités à construire un parc de logements sociaux (achat et location). Les communes du centre métropolitain essaient de tenir cet objectif, ce qui n'est pas toujours le cas pour les péri-métropolitaines qui ont du mal à atteindre ne serait-ce que 50% du taux prévu. La tension entre les territoires est aggravée par les conditions de circulation de plus en plus difficiles, par l'augmentation des prix des carburants, par des niveaux de vie stagnants ou se dégradant. Comme l'ont montré B. Feildel *et al*., « L'imaginaire de la mobilité est chahuté entre un idéal du tout disponible maintenant et un idéal d'économie quotidienne raisonnable et soutenable[694]. »

La mutation de l'imaginaire des « opportunistes » est visible dans la remise en question de leurs propres valeurs et principes : on voit émerger des aspirations à des modes de vie plus vertueux, qui peuvent passer par le choix d'une voiture électrique, hybride ou à basse consommation d'énergie, par un intérêt pour le covoiturage quotidien, par un ralentissement dans les rythmes de vie – via les mobilités virtuelles et la possibilité de faire du télétravail – ou encore par un repli vers les nouveaux quartiers métropolitains comme Brazza. Cette figure amorce une transition, dans un contexte où « une forme de ralentissement semble belle [sic] et bien à l'œuvre, façonnant des mobilités davantage partagées, mesurées et communautaires[695]. »

7.3 Une mobilité « optimisée »

Contrairement à la figure de l'opportuniste, qui voit la mobilité comme une liberté grâce à ses propres moyens de locomotion, l'imaginaire d'une mobilité optimisée est le fruit d'un compromis. Il est nourri par l'effort de conciliation entre activités quotidiennes, moyens de mobilité et idéal écologique. « L'optimisé » vise l'efficacité de ses déplacements : la durée est connue à l'avance, soit par une répétition quotidienne du trajet, soit grâce à l'aide d'outils numériques par exemple ; il n'y a pas ou peu de prises de risques dans les choix effectués. Les choix résidentiels sont essentiels dans ce cas-là. Habiter à proximité du lieu de travail, de l'école où vont les enfants et d'un réseau de transports en commun est ardu dans les métropoles comme en dehors, et ce choix conditionne les modes de vie individuels et familiaux. Par exemple, une enquêtée (HabMet2)[696] a suivi son compagnon à la

[693] Loi ALUR (Accès au Logement et un Urbanisme Rénové), applicable depuis 1er septembre 2014, modifié par la Loi Pinel en 2017
[694] FEILDEL, BAILLEUL, LAFFONT, *op. cit.*, p.158
[695] *ibid.*
[696] Entretien collectif, HabMet2, habite en sud Gironde, territoire extra-rocade, travaille intra rocade, ingénieur d'étude, 31 ans

campagne, alors qu'elle aurait préféré rester en ville : elle a donc posé des conditions à la délocalisation en choisissant une commune avec une gare de TER ainsi qu'un accès à un réseau de car départemental qui pouvait la conduire vers la métropole, lieu de son activité. Pour elle, prendre la voiture est une contrainte, surtout en direction de la métropole, car il faut anticiper les embouteillages (heures de pointe, possibles accidents, trafic). Le compromis a été d'accepter une situation péri-métropolitaine tout en conservant un certain confort avec un réseau de transports se rapprochant le plus possible de ce qu'elle connaissait en ville. Vivre en périphérie conditionne sa pratique quotidienne, mais aussi ses aspirations. Son imaginaire actuel tend vers celui de l'optimisation d'une localisation rationnellement pensée.

Pour d'autres, comme pour l'enquêté HabMet3[697], l'important dans le choix du lieu d'habitation est la proximité du centre-ville, des services de proximité et des équipements culturels. À plus long terme, il dit aussi vouloir s'installer pas loin d'une crèche, d'une école ou des activités sportives en prévision de l'arrivée d'enfants dans le couple. La recherche de proximité tend aussi vers des valeurs écologiques en cela qu'il privilégie un choix d'habitat à basse consommation d'énergie. Ce type de décision est aussi une caractéristique de la figure de l'imaginaire de la mobilité vertueuse mais pour d'autres raisons : l'imaginaire optimisé vise un équilibre optimal entre modes de vie, déplacements et activités quotidiennes alors que des valeurs environnementales orientent principalement la figure du vertueux.

Dès le choix résidentiel acté, les choix de mobilité ne sont pas toujours évidents et souvent contraints, comme pour l'HabMet2. L'aspiration à plus d'alternatives possibles prime pour que la mobilité et le quotidien soient les plus confortables et offrent le meilleur arrangement entre temps de séjour (maison, activités) et temps de déplacement (temps dit perdu), entre l'efficacité fonctionnelle du déplacement et une prise en compte des valeurs environnementales. Les personnes mobilisant un imaginaire de l'optimisation ont besoin de se justifier de ne pas être suffisamment « écologiques », et le discours s'oriente vers le coût de tel ou tel mode qui aurait sûrement un impact moindre sur l'environnement mais qui perturberait l'équilibre financier trouvé au niveau du budget du ménage et de sa stratégie résidentielle.

Les « optimisés » tendent aussi vers un usage des outils numériques pour gérer un ensemble de contraintes de mobilité, pour prévoir risques et obstacles. On le note dans leur choix résidentiel : l'installation dans une zone desservie par la fibre optique est un critère de premier ordre (HabMet3) quand elle ouvre à la possibilité de travailler à domicile quotidiennement ou faire occasionnellement du télétravail, en réduisant la mobilité physique pour optimiser la mobilité virtuelle. La recherche de

[697] Habite dans l'intra-boulevard, chercheur, 30 ans

compromis prime sur l'usage de ces outils à la différence de la figure de la mobilité « intelligente » qui les intègre entièrement.

Comme pour l'imaginaire « opportuniste », l'utilisation de la voiture relève de l'habitude, car plus flexible que le vélo ou le bus. La figure d'un imaginaire de la mobilité « optimisée » en fait néanmoins un usage plus raisonnée, en misant sur un rapport qualité-prix selon les situations, au même titre que les autres moyens de déplacement. L'objectif de l'obtention du permis est devenu secondaire dans les rites de passage à l'âge adulte, comme la possession d'une voiture : il reste toutefois plus simple d'en posséder une, la possibilité d'un usage même ponctuel étant rassurante.

Les individus à la mobilité « optimisée » ont une histoire personnelle liée à un mode de vie d'habitant en centre urbain de plus ou moins grande ville où ils avaient souvent une autonomie de déplacement dès le plus jeune âge. Par exemple, l'enquêté HabMet3 raconte qu'il allait à l'école primaire à pied puis au collège à vélo, et qu'habitant dans une petite ville, la sécurité n'était pas un problème pour ses parents. Il avait la possibilité de découvrir la ville seul ou accompagné, sans réelle contrainte liée à des modes de déplacement. L'HabMet2 vivait à Cenon, commune péricentrale de la rive-droite bordelaise, à une époque où le tramway n'existait pas, contrairement au réseau de bus. Habiter dans un espace très urbanisé, comme le bas Cenon il y a une vingtaine d'années, lui permettait de se déplacer facilement entre son logement et son lieu d'études. La sortie vers le centre-ville de Bordeaux était une occasion de prendre le bus avec sa mère. Plus tard, elle raconte qu'elle y a déménagé pour bénéficier de la proximité des services et équipements urbains, et pour limiter justement ses déplacements de plus longues distances. Les deux expériences montrent comment, au gré des modes de vie et des compromis, ces personnes ont adapté leur imaginaire de la ville. Le déplacement, autrefois fluide, sécurisé et autonome, est devenu un temps plus contraint qu'il devient nécessaire de faire durer le moins possible, pour profiter « comme avant » de la vie urbaine, familiale ou culturelle.

À l'inverse de la recherche de proximité géographique, cette figure intègre la pratique de la pendularité longue distance, rendue possible grâce à des gains de temps. Par exemple, la LGV Paris-Bordeaux a participé au développement de ce mode de vie. Nombre d'habitants parisiens[698] y ont vu l'opportunité d'un déménagement en résidence principale à Bordeaux, tout en conservant une activité professionnelle à Paris. Ils gagnent en confort et qualité de vie, ils utilisent les avantages du télétravail ainsi que ceux des transports collectifs. Leurs choix résidentiels se dirigent vers les quartiers mixtes qui se construisent à proximité des gares de province, à l'image du projet Bordeaux Euratlantique, où

[698] Des chiffres datant de 2015 d'une étude de l'a-urba font état de 5100 nouveaux arrivants provenant du Grand Paris sur 47 000 nouveaux arrivants venant de l'extérieur de la métropole ; A'URBA, « Les migrations résidentielles en Nouvelle-Aquitaine, données 2015 », juin 2019

espaces de réunion et de travail jouxtent des quartiers d'habitation. Ces habitants ont une vision de la géographie à l'échelle de leur mode de vie : vivre à Bordeaux et travailler à Paris grâce au train, articulé aux liaisons métro/tram et au bus. Un tel mode de vie axé sur le « gain de temps », une telle vision « écologique » centrée sur le trinôme télétravail, utilisation des TC et non-utilisation de la voiture, est vécu comme une libération. À ce propos, nous rejoignons les interrogations d'Yves Crozet, qui se demande si ce mode de vie permet réellement un gain de temps, ou bien si l'évolution des distances et la multiplication des activités quotidiennes font du temps une denrée en raréfaction[699].

Pour conclure sur cette figure, il est intéressant de la comparer à ce que le Grenelle des mobilités bordelais définit comme la « mobilité raisonnée » :

> Réfléchie, responsable et adaptée, la mobilité raisonnée formalise ce principe d'affectation aux différents moyens de transport (marche, vélo, deux-roues motorisé, transport collectif, automobile) d'univers de pertinence, selon les temps, les territoires et les motifs du déplacement. La mobilité raisonnée propose une vision multimodale du déplacement, qui joue avec l'ensemble de la panoplie des transports disponibles au quotidien[700].

Cette référence à une mobilité dite raisonnée se rapproche de la figure de l'imaginaire d'une mobilité optimisée, imaginaire tendant vers des modes de mobilité et stratégies résidentielles visant le compromis entre une efficacité dans le temps de déplacement, une prise en compte des valeurs environnementales et une prise en considération des différentes offres de mobilité présentes dans le réseau métropolitain.

7.4 Une mobilité « intelligente »

La ville dite *smart*, ou intelligente, théorisée par la recherche anglo-saxonne dans les années 1980, est un modèle qui consiste globalement en l'optimisation des coûts, de l'organisation, du bien-être des habitants par et grâce aux nouvelles technologies de l'information et de la communication. Ce qui fait sa force est l'implémentation dans la ville de produits connectés, fluidifiant les différents flux et échanges dans le domaine de la mobilité. Cette représentation de la ville connectée est sûrement celle qui est apparue le plus souvent dans les fictions et dans la science-fiction des années

[699] CROZET, Yves, « Mobilité : les gains de temps ne sont plus ce qu'ils étaient… », *in* GAY, Christophe, KAUFMANN, Vincent, LANDRIÈVE, Sylvie, VINCENT-GESLIN, Stéphanie, *Mobile immobile. Quels choix, quels droits pour 2030*, Paris, L'Aube, 2011, Vol.1, p.70

[700] A'URBA, *Pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée, rapport Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise*, avril 2013, p.18, principe n°7 sur 20

1980 à 2000, à travers un nombre considérable de films[701], puis de séries télévisées[702] qui prennent aujourd'hui le relais de l'imaginaire science-fictionnel. Elles anticipent des vies dans des villes futures au prisme des évolutions technologiques et des imaginaires créatifs des auteurs. Sans « diaboliser la technologie[703] », les fictions interrogent ses limites ainsi que son emploi dans des sociétés à la fois tournées vers l'avenir et le passé. Nous ne vivons pas encore dans un monde doté de voitures volantes, mais la voiture autonome est en cours de test ; les intelligences artificielles ne surveillent pas tous nos faits et gestes bien que Google et Facebook[704] accumulent les données personnelles des usagers, et sont l'objet de polémiques de plus en plus virulentes sur la protection de la vie privée ou sur le relais de « *fake news* ». Les représentations socio-culturelles à l'œuvre dans les fictions ont dorénavant pénétré la réalité et nous n'imaginons plus, par exemple, de ne pas avoir la 4G[705] dans tous les lieux que nous traversons, surtout dans les métropoles. Dans les espaces urbains denses, les régulations de flux de personnes sur les voieries se sont dotées, depuis la fin du XXème siècle, de logiciels capables d'anticiper les aléas du trafic et de prendre en considération les multiples véhicules et modes de déplacement (automobiles, tramway, bus, camions, deux roues motorisés, véhicules non motorisés, piétons). À Bordeaux, le logiciel Gertrude[706], inventé et mis en place dès 1976, a modifié le paysage routier de la ville : la régulation et la gestion électronique d'un super ordinateur a permis de réduire considérablement les embouteillages. À Bordeaux encore, les feux connectés à l'arrivée des bus de la ville assurent une meilleure fluidité dans le réseau des transports collectifs. Enfin, des bornes et des relais wifi, aux abords des équipements et institutions publiques, maillent le territoire métropolitain d'une connexion toujours plus performante à internet.

Au niveau des individus, la prise en compte de la capacité technologique et numérique a largement modifié les imaginaires de la mobilité. Quand on sait qu'en 2009, le déplacement logement-travail

---

[701] Des films tels que *Blade Runner* (Scott, 1982), *Le cinquième élément* (Besson, 1997), *A.I. Intelligence Artificielle* (Spielberg, 2001), *Minority Report* (Spielberg, 2002), *Wall-E* (Stanton, 2008).

[702] Des séries télévisées telles que *Person of Interest* (CBS, 2011-2016) qui reprend les codes de *1984* de George Orwell en l'adaptant aux XXIème siècle grâce à un super ordinateur qui surveille tout et tout le monde (dans un contexte post-11 septembre) ; *Real Humans* (Sveriges Television, 2012-2014) explore les liens entre la technologie et l'intime au travers des relations entre androïdes et humains dans une Suède futuriste ; *Fringe* (Fox, 2008-2013), série contemporaine aux allures policières qui se sert des nouvelles technologies et de l'ingénierie pour résoudre des enquêtes et comprendre des *fringe events* (des événements « aux frontières du réel »).

[703] ROCHE, David, « "*You know, when you suspect something, it's always better when it turns out to be true*" : Mémoire et média dans l'épisode "The Entire History of You" (S01E03) de *Black Mirror* (2011-) », TV/Series [En ligne], 14 | 2018, mis en ligne le 31 décembre 2018, consulté le 01 février 2019

[704] Dès la mise en service du navigateur Google Chrome en 2008, les internautes et spécialistes de l'Internet ont accusé l'entreprise Google d'avoir installé un logiciel espion dans le but de collecter et transférer des informations sur l'environnement dans lequel il s'est installé, très souvent sans que l'utilisateur en ait connaissance.

[705] En télécommunications, la 4G est la quatrième génération des standards pour la téléphonie mobile, elle permet des débits plus élevés que les générations précédentes.

[706] En 1976 Christian Franceries, Responsable de la gestion des feux tricolores de la Communauté urbaine de Bordeaux, créé le système appelé « Gestion électronique de la régulation du trafic routier urbain défiant les embouteillages ». Le système s'est exporté dans le monde entier. Dans les années 1990, il est amélioré et Gertrude change de nom : « Gestion électronique de la régulation en temps réel pour l'urbanisme, les déplacements et l'environnement ».

comptait pour 14% des déplacements en Gironde[707], on peut comprendre comment le télétravail rendu possible grâce aux NTIC a potentiellement renouvelé les pratiques de mobilité mais aussi les stratégies résidentielles et professionnelles. La mobilité et le travail à distance ont été théorisés en se référant à une organisation virtuelle et non plus matérielle, comme on pouvait le lire dans les récits prospectivistes tel que celui de Sven Kesselring en 2010, avec un horizon à 2030 :

> Car le travail à distance est amené à se généraliser dans des proportions dont nous n'avons pour l'instant pas idée : bientôt, nous pourrons travailler littéralement de n'importe où, quels que soient la complexité de la tâche et le nombre d'interactions qu'elle exige. Dans le même mouvement, l'implantation d'infrastructures technologiques extrêmement performantes permettra au travailleur d'accéder à distance à son environnement de travail personnel et de transférer ses données pour les mettre à disposition de ses collaborateurs, faisant ainsi du travail une ressource perpétuellement disponible. Les besoins des futurs travailleurs itinérants seront satisfaits au moyen d'un seul appareil extrêmement sophistiqué : l'ordinateur miniature polyvalent, connecté au réseau mondial à haut débit, capable d'allier traitement et stockage des données, techniques de communication et haute connectivité. […] C'est déjà en partie le cas, mais en 2030 il se pourrait que cela devienne la règle. Pour beaucoup de travailleurs, c'est déjà une réalité.[708].

Le récit, porté par les prospectives institutionnelles, imaginé par la recherche, se heurte, dix ans après, à plusieurs obstacles : la technologie permet la mobilité virtuelle mais n'abstient pas complètement de la coprésence ; elle privilégie un type de mobilité performant afin de travailler « n'importe où », mais les normes de l'organisation du temps de travail dans un lieu dédié restent dominantes. Si la flexibilité dans le travail est envisageable grâce aux NTIC, elle n'est encore ni la règle, ni la norme. Pour ceux qui exercent une activité libérale ou en *freelance*, les possibilités d'adapter leur rythme sont grandes, par rapport aux contraintes de rendez-vous physiques et d'une participation aux réunions. Pour une certaine catégorie de travailleurs, les lieux d'activités sont nombreux : un bureau, un espace de coworking, un café, le logement individuel, ou encore sur un lieu de vacances. Ainsi HabMet1[709] pense sa mobilité et son mode de vie en général en imaginant des alternatives : travailler à la maison ou en centre-ville, sans prendre à heures fixes la voiture pour aller du lieu de travail au domicile et vice-versa. Les salariés et fonctionnaires ont plus de contraintes, même si les lois se sont assouplies par rapport au télétravail. Il n'est plus traité au cas par cas, il est désormais défini dans le cadre d'un accord collectif négocié avec les syndicats ou formulé dans une charte spécifique[710]. De plus, le

[707] Ce chiffre provient de l'enquête ménage-déplacement de 2009, synthèse faite par l'a-urba en 2013 dans le cahier n°5 « Les déplacements entre le domicile et le travail en Gironde » : « Chaque jour, 14 % des déplacements des habitants de la Gironde concernent des déplacements domicile-travail, 21 % si on y intègre les déplacements enchaînés c'est-à-dire les déplacements entre le domicile et le travail marqués par un arrêt intermédiaire (d'une durée inférieure à 30 minutes) pour un autre motif (notamment un achat ou l'accompagnement d'une personne). »

[708] KESSELRING, Sven, « Travail mobile : de l'exception à la règle », *in* GAY, Christophe, KAUFMANN, Vincent, LANDRIÈVE, Sylvie, VINCENT-GESLIN, Stéphanie, *Mobile immobile. Quels choix, quels droits pour 2030*, Paris, L'Aube, 2011, Vol.1, p.134-135

[709] Entretien collectif, HabMet1, habite dans l'intra-boulevard, architecte-urbaniste, 29 ans

[710] PERROUD, Marion, « Télétravail : quels sont vos nouveaux droits après la réforme du Code du travail ? », *Challenges*, 30 octobre 2017

télétravail occasionnel devient aussi possible, alors que jusqu'en 2012 seul le télétravail régulier était considéré possible par l'employeur. Le dispositif est décrit par la loi via un changement d'espace et l'utilisation d'outils numériques :

> Le télétravail désigne toute forme d'organisation du travail dans laquelle un travail qui aurait également pu être exécuté dans les locaux de l'employeur est effectué par un salarié hors de ces locaux de façon volontaire en utilisant les technologies de l'information et de la communication[711].

La pratique pourrait intéresser 65 % des Français selon une étude Ipsos et Revolution@Work publiée fin 2016, ce qui à long terme pourrait dans une moindre mesure désengorger les villes, mais aussi permettre aux entreprises de louer ou d'acheter moins d'espaces de travail et moins d'espaces de stationnements. À court terme, l'ouverture à une telle pratique change la vision du travail et des modes de vie. Par exemple, une enquêtée (Ind11) raconte que lorsqu'elle fait du télétravail, elle passe plus de temps le matin avec son enfant, prend un peu plus de temps le midi pour déjeuner. Elle ne travaille pas toujours à son domicile, elle profite du réseau des bibliothèques universitaires proches de chez elle pour travailler dans de bonnes conditions tout en privilégiant une vie de famille ces jours-là. Elle précise que « la pression » est moins importante et estime être plus efficace et plus productive.

La figure d'imaginaire « *smart* » met en jeu une mobilité physique plus apaisée, rendue possible par un développement exponentiel des réseaux virtuels, par l'accessibilité et la rapidité des échanges de données. Un équilibre est trouvé entre ancrage et déplacement. Le « haut débit à l'internet » est toutefois une condition technique *sine qua non* pour s'inscrire dans un tel imaginaire.

Pour les acteurs de la fabrication de la ville, décideurs et experts, l'enjeu des technologies dans la ville est primordial, inclus dans une vision globale de développement territorial. L'optimisation des ressources et la gestion de la concentration métropolitaine s'accompagnent dorénavant d'une prise en compte de la qualité et du confort urbain pour tous. Penser la technologie dans la fabrication urbaine serait l'acte fondateur d'une perspective à long terme d'une action des pouvoirs publics, pour éviter de « subir » les choix imposés par les opérateurs privés, souvent coûteux, comme l'explique en entretien un agent de l'a-urba : « Il y a un enjeu assez compliqué à la fois de réinventer de l'architecture de voirie et le *smart* de voiries intelligentes[712]. » Ce même acteur porte un imaginaire fort au niveau du lien entre urbanité, aménagement de l'espace public et technologies :

> Nous on porte un discours qui consiste à dire qu'il faut réinventer l'aménagement des grandes voiries urbaines avec deux entrées : une entrée d'urbaniste, faire de l'architecture et du paysage de la voie, à la manière de Barcelone, à la manière des grandes villes mondiales, il faut réinventer une qualité d'aménagement sur ces espaces, et ce qu'on dit c'est qu'au moment où il faut

[711] Code du travail, article L1222-9
[712] Entretien semi-directif, exp2, homme, agent a'urba, janvier 2018

> réinventer ça, il faut y ajouter du numérique, de la régulation, de l'urbanité, de la fluidité, de l'information, c'est-à-dire qu'il faut qu'on pense un peu plus la technologie, le *smart*, la régulation des feux, toutes choses qui sont déjà présentes, la régulation des feux c'est déjà là, cependant ce qu'il manque c'est une vision un peu politique et stratégique de ces changements technologiques[713].

Dans le même temps, des experts (associatifs) de la mobilité comme Mouvable ou la FNAUT attirent l'attention sur les applications mobiles « perturbant l'ordre général et l'organisation urbaine[714] ». Ainsi les applications *Waze* ou *Google maps* donne en temps réel des solutions de circulation automobile adaptées, modifient les cheminements et les niveaux de circulation des voies. Un axe secondaire voire uniquement riverain devient, le temps d'un embouteillage ou parfois plus régulièrement, une déviation pour nombre d'automobilistes alors même que le réseau viaire et la situation résidentielle sont incompatibles avec un afflux de véhicules de toutes sortes. L'imaginaire d'une mobilité intelligente supporte aussi une pratique et des aspirations qui pousseraient à moins bouger, à être statique, à limiter les déplacements du corps, au détriment peut-être de conséquences sanitaires néfastes.

7.5 Une mobilité « vertueuse »

Dans les trois précédentes figures, les moyens de déplacement ont été évoqués soit en fonction de l'utilisation contrainte ou libre de la voiture, soit par rapport à une mobilité économique et performante visant le moins de déplacement physique sans pour autant réduire complètement la mobilité. La dernière figure d'imaginaire d'une mobilité « vertueuse » est caractérisée par le rejet de la mono-pratique de la voiture, rejet vécu comme une liberté assumée. La figure est souvent incarnée par des habitants métropolitains ou hyper urbains. Plusieurs choix s'offrent à eux et ils peuvent pratiquer la mobilité via plusieurs modes de déplacement, insérés dans un réseau dense de transports collectifs : un réseau de lignes de bus et tramway en premier lieu, complété par des vélos en libre-service ; des bus électriques sillonnent la vieille ville et l'hyper-centre, et même des bateaux, financés par Bordeaux Métropole, traversent le fleuve. S'y ajoute une offre privée qui se diversifie avec des trottinettes, scooters ou vélos en libre-service. Ainsi les habitants peuvent se déplacer à pied, à vélo, en deux-roues motorisés, en transports en commun ou encore en voiture. Les « mobilités douces » sont d'autant plus mises en avant que les distances à parcourir sont souvent courtes ou moyennes. Les stratégies résidentielles et professionnelles convergent vers un rapprochement des lieux de vie, de

[713] exp2, *op. cit.*, janvier 2018
[714] Entretien semi-directif, exp5, salarié de l'association Mouvable, février 2018

travail et d'activités sociales. L'enquêtée HabMet5[715] a choisi, lorsque sa famille a pu accéder à la propriété, de s'installer dans l'intra-boulevard[716] pour privilégier son confort de vie, avoir le choix du mode de déplacement pour aller travailler (tramway et bus, voiture ou vélo), même si elle préfère se déplacer à vélo aussi bien pour ses déplacements professionnels que pour ses déplacements quotidiens. L'injonction vertueuse dans les discours et politiques publiques va de pair avec un imaginaire individuel qui pense et pratique la mobilité dans une forme systémique ayant un impact global sur le mode de vie pour réduire son impact environnemental, faire des économies et mieux vivre. La mobilité fait système avec le choix de l'habitat, les pratiques de consommation et les rythmes des activités. Denis Martouzet formule l'hypothèse que la durabilité n'est pas qu'une injonction ou une norme :

> Elle est aussi du ressort de l'individu qui, en intégrant ce paramètre comme une dimension culturelle parmi d'autres et non plus en tant que contrainte, si ce n'est éventuellement comme auto-contrainte, confère à la durabilité le statut de valeur, soit comme principe, soit comme élément d'une éthique conséquentialiste[717].

C'est bien au gré d'une éthique de la durabilité que les individus mobilisent un imaginaire de la mobilité « vertueuse », en se fixant des impératifs et des principes liés à leur capacité d'influence sur l'environnement, pensé d'un bout à l'autre de la chaîne de consommation et de production des biens et services : privilégier les circuits-courts, manger local, se vêtir « *made in France* », chercher à avoir le moins d'intermédiaire dans ses achats, passer par des sites internet communautaires comme Le bon coin. À propos de la mobilité, ils préfèrent les transports publics plutôt que les services privés, aussi bien dans leur déplacement quotidien que dans les voyages les plus ponctuels. Les services communautaires comme Blablacar font partie de leur répertoire de possibilités quand il s'agit de faire des voyages dans des endroits peu ou pas desservis par le service ferroviaire.

À l'échelle de l'espace public et des politiques locales, les référentiels d'actions publiques, d'aménagements et de stratégies urbaines se sont orientées, depuis le début des années 2000, vers la durabilité comme cadre normatif principal. À Bordeaux, le Grenelle des mobilités est le document stratégique le plus poussé et il est décliné en de multiples actions. La politique de stationnement réglementaire en est un exemple presque basique ; le plan vélo métropolitain en cours d'application est plus ambitieux. Voté par le Conseil métropolitain en décembre 2016, il mobilise un budget de 70 millions d'euros sur la période de 2017 à 2020. La métropole insiste sur l'effort d'investissement par habitant en faveur du vélo. Le plan se décline en plusieurs axes : incitation à faire du vélo, formation à

[715] Entretien collectif, HabMet5, habite dans l'intra-boulevard, travaille dans l'intra-rocade, fonctionnaire, 52 ans, juin 2016
[716] Il y a vingt ans, les prix de l'immobilier permettaient à une jeune famille de classe moyenne voire modeste de s'installer en ville.
[717] MARTOUZET, Denis, « Systèmes de valeurs vs pragmatisme dans les choix de pratiques spatiales : la place de la durabilité », *Norois* [En ligne], 231 | 2014, mis en ligne le 30 juin 2016, consulté le 25 octobre 2018, p.128

cette pratique, justice sociale (en développant un accès à tous), aspects sécuritaires. La métropole, en plus du réseau des vélos en libre-service (réseau V^3), propose, via la Maison métropolitaine des mobilités alternatives, de prêter des vélos électriques ou cargos. Grâce aux projets réalisés, Bordeaux a obtenu la sixième place au classement mondial « Copenhagenize » des villes cyclables en 2017. Après le tramway, puis la réorganisation du réseau des bus, la métropole bordelaise s'est donc orientée vers les mobilités dites douces, aussi bien dans le cœur métropolitain qu'en périphérie. L'exemple de Copenhague est repris par nombre de métropoles françaises en raison de son histoire et de son efficacité économique :

> À Copenhague, tout kilomètre parcouru en vélo rapporte 0,21€ alors que tout kilomètre réalisé en voiture coûte 0,75€. En termes d'efficacité de la dépense publique, les aménagements vélos affichent un taux de retour sur investissement de l'ordre de 20 %[718].

En revanche, les individus ayant une pratique régulière du vélo ne le font pas pour les mêmes raisons que les usagers de la voiture : ils ont majoritairement le choix, les distances à parcourir sont plus courtes, et la valeur environnementale est une motivation forte. Trois types d'usages du vélo dans la métropole peuvent être notés : usage pour les distances courtes, occasionnellement ou quotidiennement, avec un report sur les transports en commun pour les distances plus longues ; usage quotidien pour tous les déplacements, associé à un équipement spécifique (porte-bébé accompagné de pare-brise, sacoche ou panier, casque, cape de pluie, lumières) ; usage dans le cadre de loisirs.

La conséquence principale est une prise de conscience environnementale de l'impact des mobilités à l'échelle individuelle, appuyé par le mot d'ordre de la durabilité des politiques publiques nationales et locales, des stratégies métropolitaines et des projets urbains. Benoît Feildel *et al.* synthétisent bien ce double processus :

> […] la question de la durabilité apparaît comme un cadre normatif se déclinant à la fois en programmes et politiques permettant de définir collectivement les objectifs du développement durable, mais aussi sous formes de règles de conduites incitant les individus à développer un ensemble de pratiques plus vertueuses[719].

Au-delà de l'usage du vélo, qui reste un bon indicateur de l'évolution de la fabrication de la ville, la mobilité est pensée comme une part importante d'un mode de vie qui doit limiter sa consommation d'énergie et d'espace.

Ceux qui s'inscrivent dans la figure d'un imaginaire de la mobilité « vertueuse » pensent devoir « connaître » les effets de la mobilité individuelle et collective. Un tel apprentissage implique aussi de

[718] Site internet de Bordeaux Métropole, page « Le plan vélo métropolitain », consulté le 2 février 2019
[719] FEILDEL, Benoît, BAILLEUL, Hélène, LAFFONT, Georges-Henry, « Les imaginaires de la mobilité. De possibles ressorts pour la mise en durabilité des espaces périurbains ? », *Recherche Transports Sécurité*, Vol. 30, n°2-3, 2014, p.147

savoir se déplacer grâce à la lecture des cartes et des plans de réseaux. Il s'agit de pouvoir se repérer dans l'espace, de se former au code de la route même si l'on est que cycliste, de se déplacer en sécurité que l'on soit piéton, cycliste, usager des transports en commun ou automobiliste. L'acquisition de telles connaissances semble indispensable pour les citoyens qui mesurent une bonne mobilité à la hauteur de la réduction de la consommation énergétique.

Dans l'objectif d'un moindre impact environnemental, quelques enquêtés (habitants et futurs habitants) du territoire d'Euratlantique, ont émis l'idée de ne plus avoir de voiture et de réduire au maximum son usage. C'est déjà le cas pour l'HabEur3 et son conjoint qui habitent dans le quartier des Capucins (centre-ville ancien) dont le projet est de déménager bientôt dans le quartier Armagnac. Ils possèdent des vélos pour se déplacer au quotidien et d'autres de randonnée, plus solides. Ils n'ont pas besoin d'une voiture qui serait « encombrante et qui reviendrait cher sur le long terme[720] », et privilégient le covoiturage ou la location d'un véhicule occasionnel en cas de nécessité. Dans le même cas, l'HabEur4 considère qu'il est impossible pour lui de trouver du travail au-delà de la rocade car cela signifierait peut-être l'achat d'une voiture, ce qui n'est pas dans ses objectifs. L'habEur5 et son conjoint ont aménagé dans le quartier Belcier en 2015, et ils possédaient une voiture qu'ils utilisaient très ponctuellement. En 2017, le changement du statut du stationnement, de gratuit à payant dans leur rue, les a incités à se séparer de leur véhicule. Habitant dans un quartier proche du centre-ville, desservi par des transports en commun, proche de la gare, ils utilisent principalement leur vélo même avec un enfant en bas-âge. On retrouve chez les habitants de l'intra-boulevard une aspiration à plus de liberté dans leur mobilité grâce à la densification et la performance du réseau de transport en commun et du réseau cyclable, accompagné d'une ville du « sans voiture ». On perçoit la demande chez les adolescentes sur le territoire d'Euratlantique : elles imaginent leur vie future en ville, au centre d'un réseau et d'une offre de services denses, où la voiture ne serait plus utile. D'ailleurs, et contrairement aux tendances qu'on retrouve dans les territoires péri-métropolitains et ruraux, posséder une voiture n'est plus un rituel obligé pour passer à l'âge adulte, contrairement au fait de se déplacer seul dans une métropole ou encore d'une ville à l'autre.

Dans ce contexte, l'augmentation de projets de péages urbains ou encore les incitations à la réduction du nombre de voitures par foyer trouvent un écho aussi bien dans les discours des individus que dans les stratégies urbaines d'aménagement. L'*apaisement* est l'objectif visé. Par exemple, les tronçons de quatre-voies ou périphériques rentrant dans les centres-urbains se changent en boulevards urbains, ce qui diminue autant les vitesses de circulation que les pollutions sonores et aériennes. Des zones

[720] Entretien collectif, HabEur3, habite quartier des Capucins, future habitante Euratlantique, chargée de mission, 28 ans, 2018

tranquilles émergent aussi dans les espaces publics : il est question de partage des voies entre plusieurs modes doux (piétons, cycles) ou encore entre modes motorisés ou non.

En ce sens, la valeur du partage est importante dans cette figure d'imaginaire. Le sentiment d'appartenance à une collectivité solidaire y est beaucoup plus présent que dans les autres, aussi bien à propos des transports que dans la conception des modes de vie liés à la mobilité : partager ou prêter son véhicule, partager un garage, faire du covoiturage, accompagner les enfants des uns et des autres à l'école, grâce aux dispositifs[721] de pédibus[722]. L'apprentissage de la mobilité tôt dans le développement de l'enfant les prédispose à cette figure. Ils opèrent une prise de conscience progressive des gestes à faire et des « bonnes pratiques » à adopter.

Les stratégies résidentielles sont donc liées à ces pratiques et aspirations, en particulier pour les étudiants ou jeunes actifs qui souhaitent vivre au « centre », là où se localisent les principales activités urbaines. Être ou rester à proximité des lieux de travail et de vie est un credo qui s'impose chez les métropolitains. Les prix de l'immobilier sont élevés mais il est souvent impensable de s'éloigner du cœur métropolitain car les compromis exigés par la vie périphérique sont trop contraignants – achat d'une voiture, éloignement des principaux réseaux et services de proximité. Les étudiants préfèrent aussi un logement en centre-ville plutôt que sur le campus excentré ; pour les jeunes actifs, la stratégie résidentielle reste proche de leurs désirs d'étudiants ; pour les ménages installés, on retrouve chez ceux qui ont toujours vécu en ville une aversion pour un changement de territoire. Un appartement avec balcon ou terrasse, dans un quartier calme tout en étant à distance raisonnable du centre-ville, est privilégié, et le prix investi est compensé par l'économie des trajets en voiture. Le système fonctionne aussi pour ceux qui peuvent choisir leur lieu de travail. Les métropoles ont compris qu'elles devaient avoir, dans leurs villes centres, des logements de qualité abordables pour de jeunes actifs et jeunes familles afin que les « cadres ne s'échappent pas dans les communes de l'extra métropole[723] ». Pour ce faire, elles ont, dans les années 2010, multiplié des projets de ZAC et de nouveaux quartiers dans leurs cœurs ou sur leurs proches périphéries. À Bordeaux, à l'intérieur des limites administratives de la commune, sept projets de quartiers sont en œuvre depuis la fin des années 2000 : le Plan d'aménagement d'ensemble des Bassins à Flot (162 ha), les zones d'aménagement concertées de Cœur de Bastide (29 ha), des Berges du lac (nommé également écoquartier Ginko, 33 ha), de Bastide-Niel (30 ha), de Brazza (54 ha), et les deux ZAC du périmètre Bordeaux Euratlantique, Bordeaux Saint-

[721] Une expérimentation de pédibus a eu lieu dans le centre-ville de Bordeaux.
[722] Un pédibus ou *walking school bus* est un « système d'accompagnement de groupes d'enfants vers l'école, à pieds, par des parents volontaires, à heures fixes et le long d'un itinéraire défini », REIGNER *et al*., *Nouvelles idéologies urbains*, Rennes, PUR, 2013, p.95
[723] Michèle Laruë-Charlus, directrice générale de l'aménagement de la ville de Bordeaux, lors d'un échange avec des étudiants de l'école nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux sur le nouveau quartier Brazza, 2014

Jean (145 ha) et Garonne-Eiffel (126 ha) ; c'est donc 579 ha qui se sont transformés à l'intérieur des limites communales. La ville de Bordeaux avait en réserve une grande part de foncier non construit, sous forme de friches ferroviaires, militaires et industrielles. Ce n'est pas le cas d'autres métropoles qui, pour se densifier, ont visé leur première couronne.

Pour conclure, on peut noter que cet objectif de sobriété s'impose dans les représentations culturelles et fictionnelles. De plus en plus de fictions et documentaires, des œuvres filmiques, littéraires ou dessinées, supporte une injonction à plus de durabilité pour faire passer le message. Deux documentaires ont marqué les esprits dans les années 2010 en France : *Solutions locales pour un désordre global* de Coline Serreau (2010) et *Demain* de Cyril Dion et Mélanie Laurent (2015). Ils se positionnent sur les solutions à apporter plutôt que sur les problèmes. Après les grandes dystopies sociales et écologiques, le temps serait venu de prendre les choses en main et de changer ses habitudes et comportements.

Chapitre 8. Vers de nouveaux imaginaires urbains : opérationnalité du référentiel d'une mobilité métropolitaine

Les figures de la mobilité individuelle renvoient aux pratiques et aux modes de vie des individus. Elles informent les récits collectifs dominant dans la société. De manière pro-active, les projets urbains qui anticipent le futur de certains territoires produisent eux aussi un récit sur les mobilités qui alimentent les imaginaires. Ce récit s'incarne dans les politiques d'aménagement, dans la définition de stratégies et dans la préfiguration d'aménagements plus ciblés et leur réalisation matérielle. En nous intéressant au mégaprojet Bordeaux Euratlantique, nous voyons que le récit met en scène deux enjeux principaux qui deviennent des éléments forts du référentiel métropolitain dans le domaine des mobilités.

Le premier enjeu est la dichotomie « lenteur-vitesse » qui interroge le concept de proximité et de quartier métropolitain : un quartier « Euratlantique Montparnasse se mettrait-il en place ? L'urbanisme par quartier n'est pas nouveau, il redevient populaire à chaque transition urbaine : que l'on pense au quartier sectorisé de l'urbanisme moderne, au quartier-village de la ville gentrifiée, à la politique de la ville et ses quartiers à « problèmes », aux « quartiers-prétexte[724] » du paradigme du projet urbain. Des imaginaires semblent naître de la redéfinition de la notion de proximité dans le quartier métropolitain.

Le deuxième enjeu est celui des centralités dans un contexte métropolitain et dans des agglomérations spatialement organisées de façon radioconcentrique. Bordeaux est un très bon exemple d'une forme urbaine orientée vers un centre-ville historique qui cristallise à lui seul l'imagerie attractive de la métropole. Le mégaprojet Euratlantique interroge donc la métropole et ses capacités pour, d'une part élargir le périmètre de son cœur et, d'autre part, organiser des centralités secondaires. Dans les années 2010, les pôles intermodaux ont posé la même question à l'échelle de l'agglomération, préfigurant ce qui allait être la métropole. Bordeaux Euratlantique se fixe autour de la gare Saint-Jean en s'adossant à des échelles différentes, incluant le niveau départemental voire régional.

Le mégaprojet Bordeaux Euratlantique fait partie des grands projets français et européens qui ont comme objectifs de renouveler autant les processus de fabrication de la ville et les stratégies politiques, que les aménagements et les objets bâtis. Dans la perspective d'une configuration métropolitaine, Bordeaux Euratlantique met en avant les possibles proximités géographiques entre son périmètre territorial et le reste de la métropole ainsi que les proximités temporelles, à savoir la

[724] CHALAS, Yves, *L'invention de la ville*, Paris, Economica, 2000, p.153 ; déjà cité dans le chapitre 1 de cette thèse

réduction de la durée de trajet Bordeaux-Paris, qui désormais prends le temps qu'un péri-urbain peut passer dans sa voiture aux heures de grandes affluences pour rejoindre son domicile ou son travail.

D'autres mégaprojets ont remis en question des certitudes urbaines. Le projet de l'Ile de Nantes a redéfini les interventions et le statut de l'espace public en réécrivant les processus de fabrication : c'est par l'usager et sa pratique de l'espace public que le projet bâti a pu prendre forme. Euralille a quant à lui privilégié l'idée de centralité d'une agglomération européenne autour d'un carrefour ferroviaire entre la France, le Royaume-Uni et le nord de l'Europe. De tels projets urbains, et spécifiquement les mégaprojets, déclinent un référentiel d'actions local d'aménagement, de transformations urbaines et architecturales, pour l'appliquer à un territoire au travers d'une mise en récit et en images pour générer des imaginaires métropolitains dynamiques. Il est utile d'en rappeler quelques caractéristiques contextuelles.

Entre 1996 et 2010, l'agglomération de Bordeaux a vécu de nombreuses transformations spatiales, urbaines et politiques. À la suite d'un constat alarmant, d'une image de ville dégradée et en déclin, couplée à une crise de la modernisation lancée cinquante ans plus tôt par Jacques Chaban-Delmas, une action de régénération urbaine est entamée en 1995 par son successeur, Alain Juppé. Patrice Godier analyse l'émergence et la consolidation d'un référentiel commun et partagé des acteurs, qui « oriente sensiblement l'action[725] » et participe à l'évolution de l'agglomération. Dans un contexte marqué par des lois cadre à l'échelon national comme la loi SRU[726] ou des grandes orientations comme le Grenelle de l'environnement en 2008, un référentiel d'action urbaine a fait consensus « à partir d'un double mouvement de mise en cohérence et de mise en mouvement des territoires, composé de l'assemblage de documents-cadres, d'études et de diagnostics, de projets urbains et architecturaux[727] ». Des documents dits intermédiaires, produits par la sphère technique, tels que le Schéma Directeur de Déplacement Urbain Communautaire (SDDUC) établi dès 1996, ou le Programme Local de l'Habitat (PLH) communautaire signé en 2001 (puis sa révision en 2006) par le conseil communautaire, se joignent à un ensemble d'actions et de réflexions qui ont permis de donner corps à une « base référentielle » et d'identifier un projet urbain fort à l'échelle de l'agglomération. Deux axes stratégiques provoquent un réel tournant dans l'urbanisme bordelais au début des années 2000 : lutter contre l'étalement urbain en recentrant les moyens financiers et techniques d'intervention sur les territoires déjà urbanisés ; penser la ville de proximité, une ville dense maillée de réseaux de

[725] GODIER, Patrice, « Chapitre 5. Le projet d'agglomération bordelais au tournant des années 2010 : un référentiel partagé ? », *in* BOURDIN, Alain, IDT, Joël (dir.), *L'urbanisme des modèles. Références, benchmarking et bonnes pratiques*, Paris, L'Aube, 2016, p.122

[726] Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000, texte qui a modifié en profondeur le droit de l'urbanisme et du logement en France.

[727] GODIER, *op. cit.*, 2016, p.124

déplacement, de services et d'équipements à plusieurs échelles urbaines, de la rue au quartier à l'agglomération. Patrice Godier insiste sur le besoin de la Communauté urbaine de Bordeaux de produire des références urbaines et architecturales dont les fers de lance sont le tramway et l'aménagement d'espaces publics concomitants, ou encore « l'embellissement » de la ville centre. D'autres métropoles ont fait de même[728]. Néanmoins, le référentiel d'action minore la diversité des espaces et des usagers du territoire métropolitain et les nouvelles injonctions internationales, européennes et nationales sur le développement durable. Puis, le Projet Urbain d'Alain Juppé, maire de Bordeaux, mute vers le Projet Métropolitain porté par Vincent Feltesse, président de la Communauté urbaine. Le changement d'échelle doublé d'un changement d'ambitions poursuit une logique de métropolisation. On peut faire le parallèle à une échelle plus macroscopique avec la réflexion de Pierre Muller, qui observe en 2015 le passage du *référentiel de l'efficience publique* au *référentiel de l'efficacité globale*, influencé par l'émergence d'un capitalisme globalisé, un régime d'actions caractérisé par la mondialisation et par la fragmentation, au gré de l'importance prise par des actions individuelles citoyennes et en réseaux. Ce nouveau cycle d'action publique se révèle être celui de la *gouvernance durable*[729]. Comme il le précise, le changement de référentiel ne suppose pas un renouvellement total des registres et conditions de l'action publique, mais « une reconfiguration du rôle et du fonctionnement des institutions existantes[730] ». Le changement dans le cas bordelais est perçu à travers des documents tels que le texte réglementaire du PLU 3.1, ainsi que les documents stratégiques du Projet Métropolitain (2009-2011) et du Grenelle des mobilités (2012-2013). Un nouveau référentiel d'actions d'un Bordeaux devenu métropolitain accompagne les acteurs de la fabrication. Les documents stratégiques portent l'ambition d'une réelle interrogation sur les frontières entre le périmètre de la CUB (métropole depuis le 1er janvier 2015) et ses territoires limitrophes ; une dialectique qui s'exprime notamment dans la notion de « métropole-campagne » esquissée dans l'*Éveil métropolitain*[731]. Le référentiel métropolitain porte une double ambition : « mettre en réseau les territoires pour entrer dans la compétition et la coopération métropolitaine et, de l'autre, la valorisation de la nature et de l'existant et le rêve d'une certaine autarcie[732]. » L'injonction au développement durable s'exerce à tous les échelons, international, européen, national et local. Le PLU 3.1 de la métropole bordelaise, approuvé le 16 décembre 2016, traduit les ambitions de la métropole. Ce document réglementaire qui se veut souple, porteur d'un urbanisme négocié, co-élaboré par les habitants et les partenaires de l'action, fixe cinq orientations significatives :

[728] ROY, Élise, « Chapitre 6. Bonnes pratiques à l'œuvre dans le gouvernement urbain : enquête sur de nouvelles mœurs de l'action publique », *in* BOURDIN, IDT, *op. cit*., pp. 139-157
[729] MULLER, Pierre, *La société de l'efficacité globale*, Paris, PUF, 2015
[730] MULLER, *op. cit.*, 2015, p.112
[731] GODIER, Patrice, OBLET, Thierry, TAPIE, Guy, *L'éveil métropolitain. L'exemple de Bordeaux*, Paris, Le Moniteur, 2018
[732] GODIER *et al*., *op. cit.*, 2018, p.213

1) Agir sur la qualité urbaine en s'appuyant sur le patrimoine et les identités locales ;

2) Respecter et consolider l'armature naturelle de la Métropole, tout en anticipant les risques et préservant les ressources ;

3) Mieux intégrer la question de l'activité économique dans la construction de la ville ;

4) Poursuivre le développement d'une offre en déplacements en cohérence avec l'ambition métropolitaine ;

5) Concevoir un habitat de qualité dans une agglomération en croissance[733].

Elles s'appuient sur quatre fondements révélant le « monde global fini[734] » de P. Muller : repenser le territoire par la nature et le paysage ; renforcer le lien urbanisme/ mobilité ; travailler sur le triptyque du développement durable (social, économie, environnement) pour une ville de proximité équitable, viable et vivable ; sans oublier la ville numérique[735].

Dans le même temps, le Grenelle des mobilités et le Projet Métropolitain, deux documents stratégiques, non réglementaires, déclinent ce référentiel d'action en orientations et principes qui précisent les directions du PLU 3.1, par le renforcement du lien urbanisme/mobilité grâce à l'optimisation de l'usage du temps et de l'espace. Partir d'une politique spatiale et temporelle renouvelle la référence « tramway », incite à une réelle politique de mobilité et pas seulement à la multiplication ou à l'articulation d'infrastructures de transport. Une démarche qui est toutefois difficilement appropriable par les acteurs car elle suppose des projets qui ne peuvent pas toujours être inaugurés avec un ruban à couper[736]. Le Grenelle pense la mobilité, les modes de vie et la fabrication métropolitaine, comme un ensemble qui doit renouveler ses références pour parer à la congestion urbaine, en s'adossant sur l'usage de plusieurs modes de déplacements et de transports selon les ressources économiques, environnementales et spatiales, en comptant sur l'intelligence individuelle pour s'adapter. L'idée est aussi de réfléchir à une accessibilité maximale (dessertes logistiques, personnes à mobilité réduite) ainsi qu'au déploiement d'un réseau de transports physiques, associé aux nouvelles technologies de communication. Les différentes orientations s'inscrivent dans une démarche de mobilité durable et un schéma de gouvernance métropolitaine impliquant une multitude d'acteurs. Le lien fort entre les fondements et orientations du PLU 3.1 s'affirme plus clairement sur le thème de la mobilité.

Comme le précise Patrice Godier, le principal enjeu est la mise en opérationnalité d'un tel référentiel à travers des projets urbains, architecturaux et paysagers. Deux types d'opérations se déploient et visent à le mettre en pratique : les opérations d'urbanisme à l'échelle de l'agglomération telles que les

[733] Site internet de Bordeaux Métropole à la page du PLU 3.1
[734] MULLER, *op. cit.*, 2015, p.102
[735] Synthèse des fondements du PLU 3.1 sur le site internet de Bordeaux Métropole
[736] Entretien individuel, exp2, chef d'équipe du projet urbain à l'a-urba, janvier 2018

grandes allées métropolitaines ou la rocade, en étude à l'a-urba particulièrement ; les opérations d'aménagement tels que le mégaprojet Bordeaux Euratlantique ou encore les ZAC (Brazza, Bastide-Niel, Ginko). Bordeaux Euratlantique offre donc un regard spécifique sur l'articulation, la traduction et la déclinaison du référentiel d'action métropolitain bordelais. Contrairement à d'autres projets urbains comme l'aménagement de ZAC conduit par Bordeaux Métropole, la maîtrise d'ouvrage *ad hoc* d'une Opération d'Intérêt National ne facilite pas la transmission voire l'adhésion au référentiel métropolitain. Les « médiateurs[737] » du référentiel sont plus nombreux dans les maîtrises d'ouvrage classiques que dans ce type d'opération *extra-ordinaire*, situation qui facilite cependant un passage plus rapide des intentions à la traduction spatiale. Vu son ampleur et sa place dans la transformation bordelaise en cours et à venir, nous revenons plus en détail sur les imaginaires collectifs en jeu du point de vue d'une révision de la notion de proximité et de celle de centralité, au cœur d'un renouvellement des mobilités contemporaines.

8.1 Reconsidérer la proximité : entre vitesse et lenteur

L'époque moderne a transformé la vision de la ville avec la normalisation de l'automobile comme vecteur d'organisation urbanistique et territoriale. Des imaginaires perçus comme positifs dans un premier temps, dont la liberté et l'autonomie, ainsi que la possibilité d'aller toujours plus vite et plus loin, ont favorisé l'expansion des grandes agglomérations. La prise de conscience environnementale, timidement amorcée dans les années 1970, a conduit à une situation paradoxale : d'une part l'installation en proche périphérie des familles des classes moyennes dans des « quartiers » pavillonnaires qui alliaient nature, confort et sécurité loin des dangers estimés de la ville ; d'autre part, le départ vers la campagne d'une frange de la population aspirant à des rythmes de vie plus lents, soutenu par « une réaction à l'accélération de la vie sociale[738] » et par la critique de modes de vie consuméristes. En voulant s'affranchir des dangers supposés de la ville, ces populations ont participé inconsciemment à l'étalement urbain dont a rendu compte la métaphore plutôt négative « d'une nappe d'huile qui se répand sur le sol, échappant à toute planification[739] ».

Au début du XXIème siècle, la vitesse des échanges et des flux, ainsi que le développement des NTIC, connaissent une croissance et une diffusion exponentielle dans un contexte où la société prend conscience des limites des ressources énergétiques et environnementales. Le rapport à l'hypermobilité

[737] MULLER, *op. cit.*, 2015
[738] GROSSIN, William, « Les bienfaits de la lenteur », *Social Science Information*, *39*(2), 2000, p. 219
[739] STÉBÉ, Jean-Marc, « Utopies urbaines », *in* STÉBÉ, Jean-Marc, MARCHAL, Hervé, *Traité sur la ville*, Paris, PUF, 2009, p.612

façonne plusieurs attitudes dans la population : ceux qui envisagent la vie urbaine comme une contrainte ; ceux qui s'essayent au « ralentissement » de leurs modes de vie[740] ; ceux qui revendiquent l'hypermobilité comme mode de vie. Les récits associés à ces situations sont tantôt négatifs, tantôt positifs. Le territoire périurbain, par exemple, offre la possibilité d'allier les avantages de la ville à ceux de la campagne tout en permettant à une partie de la population, la classe moyenne dès les années 1970-1980, de s'éloigner des centres urbains. Il est aussi devenu une dystopie pour les urbanistes à cause des effets de l'étalement urbain et d'une organisation territoriale incontrôlable. La densification et la « ville compacte » se sont alors imposées aussi en partie pour protéger les terres agricoles et les milieux naturels.

Comme l'écrit Jean-Marc Stébé, le « nouvel ordre urbain mondialisé », entre éclatement progressif de l'unité de lieu et accroissement des potentiels de vitesse[741], impose la « ville à trois vitesses » définie par Jacques Donzelot en 2004, autour de trois phénomènes : la relégation des classes socio-économiques les plus pauvres dans des grands ensembles et des territoires faiblement pourvus en réseaux de transports, d'équipements et de services ; la périurbanisation des classes moyennes et modestes qui participent à créer des cités-dortoirs et des communes périphériques homogènes ; la gentrification des cœurs métropolitains par l'arrivée des « bobos » qui recherchent les atouts d'une centralité, la « proximité convenable des services de prestige, et les lieux de formations des élites[742] ». Les récits métropolitains circulant entre concentration des ressources et multiplication des flux et échanges, appellent à une redéfinition des valeurs associées à la mobilité : au-delà des trois phénomènes décrit par J. Donzelot, aussi bien l'habitant dans ses usages que l'urbaniste dans ses projets, réclament une meilleure association de la dichotomie vitesse-lenteur, une redéfinition des centralités et de la proximité. La mobilité, comme capacité et comme valeur de durabilité, est un axe important des projets urbains à Bordeaux et dans les grandes villes occidentales. Elle est perçue et vécue comme offrant de nouvelles perspectives à des modes de vie qui seraient plus sobres et résilients, particulièrement dans le territoire métropolitain.

La notion de proximité, comme clé de nouveaux imaginaires, est surtout présente dans les discours des acteurs de la fabrication de la ville, en lien avec l'idée de renouvellement urbain :

> En aménagement urbain, la proximité est aujourd'hui l'un des fers de lance de l'urbanisme volontaire, revenant sans cesse dans le discours des aménageurs, des spécialistes et surtout des

[740] HONORE, Carl, *Eloge de la lenteur*, Paris, Marabout, 2004
[741] KAUFMANN, Vincent, MARCHAL, Hervé, STÉBÉ, Jean-Marc, « Théories », *in* STÉBÉ, Jean-Marc, MARCHAL, Hervé, *Traité sur la ville*, Paris, PUF, 2009, p.642
[742] DONZELOT, Jacques, *La ville à trois vitesses*, Paris, Editions de la Villette, 2009, p.8

élus (services de proximité, police de proximité…). On aurait presque envie de dire "la proximité fait vendre" [743] ! »

La proximité, comme accroche au marketing urbain de la fin des années 2000, est toujours d'actualité dix ans après : dans les discours des aménageurs avec la presque imposition d'une proximité souvent disparue ou oubliée[744], ainsi que dans celui des usagers, habitants, citoyens urbains où elle figure parmi les aspirations et désirs.

Sur le périmètre de Bordeaux Euratlantique, c'est d'abord grâce au tramway que la gare et les quartiers populaires plus au sud se sont *rapprochés* du centre-ville. Puis le réseau des transports bordelais s'est étendu et intensifié avec des lignes de bus, des stations de Vcub, des parc-relais. Ce maillage dense a servi le mégaprojet et a renforcé l'impression des habitants de faire partie du cœur de l'agglomération. La proximité géographique a (re)placé la gare au cœur des mobilités métropolitaines au début des années 2010, car elle est stratégiquement située à une des entrées de la métropole, une entrée ferroviaire et routière avec la rocade intérieure. Le renouvellement urbain de ce morceau de territoire métropolitain sur trois communes a l'ambition forte de relancer une économie déclinante, d'attirer des entreprises, des services et des commerces, en encadrant et contrôlant les investissements. Comme pour le projet de l'île de Nantes analysé par Aude Chasseriau,

> Une véritable proximité est recherchée entre tous ces acteurs afin que la régénération soit effective et réussie. Il ne s'agit pas d'une simple similitude dans les entreprises ou les activités choisies ni d'une simple contiguïté mais bien d'une proximité dans le sens où les investisseurs doivent non seulement pouvoir travailler de concert avec les collectivités locales pour mener à son terme le projet de régénération en cours, mais aussi être capables de créer des réseaux et des pôles d'excellence (projets particulièrement prisés par les élus locaux en terme de marketing urbain) dans certains domaines, en lien avec d'autres entreprises ou grandes écoles déjà présentes dans l'agglomération[745].

La recherche d'une gouvernance locale à l'échelle de ce périmètre, avec la création de l'Opération d'Intérêt National et d'un établissement public d'aménagement, fait prendre tout son intérêt à la question de la proximité ; un intérêt perceptible dans le rapprochement de la sphère politico-technique avec les habitants et usagers, au travers de la participation citoyenne et de la mise en relation d'acteurs privés et publics dans la fabrication d'un nouveau « méga » quartier.

La proximité est étroitement liée au quartier en tant qu'« unité de mesure des différenciations sociales au sein de la ville, comme espace de proximité inégalement signifiant selon ses habitants, comme milieu de vie, et enfin comme objet d'interventions publiques et cadre – voire enjeu – de diverses

[743] CHASSERIAU, Aude, « Les projets de régénération urbaine ou comment recréer la proximité », *in* RALLET, Alain, TORRE, André, (dir.), *Les nouvelles proximités urbaines*, Paris, L'Harmattan, 2008, p. 181
[744] CHASSERIAU, *op. cit.*
[745] CHASSERIAU, *op. cit.*, p. 186

formes d'actions collectives[746]. » L'identité du quartier est variable selon les points de vue des acteurs : pour les habitants de toujours, le quartier a des limites territoriales parfaitement circonscrites et il est de taille réduite, il est celui du voisinage et du réseau d'entraide ; pour les nouveaux arrivants (classes socio-professionnelles moyennes voire élevées), le quartier est le lieu de l'habiter et du quotidien qui permet de travailler loin, tout en l'investissant souvent avec son réseau d'associations, ses commerces de proximité, ses équipements et sa vie politique, ce que note Yves Grafmeyer :

> Selon les individus, le système des activités et des relations se trouve plus ou moins dispersé. Parfois le quartier n'en joue pas moins un rôle important dans les sociabilités et la transmission des normes, en tant qu'espace d'interconnaissance où se déploient d'efficaces réseaux d'entraide voire de contrôle social. Dans d'autres cas, au contraire, le périmètre du quartier n'est guère autre chose que le cadre d'une sociabilité tout à fait résiduelle, faite de fréquentations très sélectives ou à peine esquissée[747]. »

Yves Grafmeyer[748] cite deux populations opposées dans la relation au quartier : la première est la population étudiante qui le définit de façon extensive alors que les retraités ont une image inclusive centrée sur le domicile.

Les acteurs de la fabrication de la ville ont, eux, une vision du quartier comme lieu de fabrication du renouveau de la ville idéale. Les années 2000 ont amplifié le phénomène en requalifiant et restaurant des quartiers vieillissants, dégradés ou en friches. Au-delà des quartiers prioritaires de la politique de la ville[749], il est un instrument politique consensuel car il représente un échelon de vie, intermédiaire entre la rue et la ville voire la métropole : un espace où se réunissent les expertises par secteurs tout en étant ancré dans un territoire socio-économique. Le quartier est aussi l'échelle à laquelle les démarches participatives ont un sens majeur. L'institution des maires et conseils de quartier et les concertations sur son évolution, sur l'organisation des mobilités, sur la gestion des déchets ou sur les équipements, sont des supports producteurs d'identité. Le modèle de la ville traditionnelle et compacte est populaire chez les experts, présupposant une cohésion sociale grâce à une nouvelle proximité spatiale. Le quartier et ses transformations sont au centre d'une « réorganisation de l'espace pour modifier les relations sociales[750]. » En reconsidérant la nature des proximités en jeu dans les sociétés et les métropoles contemporaines et l'identité de quartier, nous réinterrogeons la dichotomie vitesse-lenteur, en prenant comme base de réflexion le territoire de projet de Bordeaux Euratlantique.

---

[746] GRAFMEYER, Yves, « 1. Le quartier des sociologues », *in* AUTHIER, Jean-Yves, BACQUÉ, Marie-Hélène, GUÉRIN-PACE, France, (dir.), *Le quartier*, Paris, La Découverte, 2007, p.21

[747] GRAFMEYER, *op. cit.*, 2007, p.26

[748] AUTHIER, Jean-Yves (dir.), *Du domicile à la ville. Vivre en quartier ancien*, Anthropos-Economica, Paris, 2001

[749] Nommé quartier prioritaire, le dispositif a pour but de réduire la complexité du maillage des zones socialement défavorisées. Il entre en vigueur le 1er janvier 2015 en remplacement des zones urbaines sensibles (ZUS) et du quartier en contrat urbain de cohésion sociale.

[750] HUMAIN-LAMOURE, Anne-Lise, « 3. Le quartier comme objet en géographie », *in* AUTHIER, BACQUÉ, GUÉRIN-PACE, (dir.), *op. cit.*, p.49

8.1.1 Redéfinition des proximités

La volonté d'établir des proximités temporelles et géographiques est un des fondements du PLU 3.1 dans le cadre d'une politique d'aménagement durable. Planifier, concevoir et faire une ville équitable, viable et vivable, c'est faire appel aux trois éléments d'action du développement durable : le social, l'économique et l'environnemental. Pour réduire l'empreinte énergétique, les enjeux sont de privilégier la proximité entre le lieu de travail et de logement, et de limiter la consommation d'espaces et de ressources, en contribuant à la croissance économique métropolitaine.

Le PLU est en accord avec de nombreux aspects des figures d'imaginaires individuels de la mobilité, dont le désir de proximité : d'une part, géographique entre lieux de vie (logement, travail et activités sociales) ; d'autre part, temporelle, avec l'aspiration à une diminution du temps de déplacement physique, rendue possible par une mixité fonctionnelle des quartiers et la mise en place de réseaux physiques et virtuels plus performants pour une efficacité économique et énergétique plus grande. Le rapprochement spatio-temporel crée une dialectique entre territorialisation-déterritorialisation : les métropolitains ont accès à une concentration de ressources dans le territoire local tout en consommant espaces et activités dans des territoires plus éloignés, grâce aux structures de transports qui permettent une diminution des temps de déplacement, le train (LGV) et l'avion. C'est grâce – ou à cause – d'une accélération des rythmes de vie que certains d'entre eux prônent aujourd'hui une envie de ralentissement et de proximité. Il y a semble-t-il une envie de lenteur qui détonne avec les grands discours promettant *toujours* plus (de vitesse). William Grossin définit en 2000 les « bienfaits de la lenteur[751] », Pierre Sansot parle *Du bon usage de la lenteur* en 1998. Carl Honoré, avec *Éloge de la lenteur*[752] (2007), appuie ce tournant : l'auteur explore les opinions dénonçant le culte de la vitesse au travers d'une enquête dans plusieurs pays, et il affirme, sans proclamer la lenteur comme nouveau mode de vie, qu'un équilibre devrait être trouvé entre rapidité et lenteur. En effet, les métropolitains cherchent à allier les deux pour être au plus près de leur famille tout en travaillant à des rythmes et dans des lieux différents, en mettant l'accent sur la qualité de vie. C'est précisément sur ce créneau que le mégaprojet Bordeaux Euratlantique se positionne. Profitant d'une localisation privilégiée (ville de pierre patrimoniale, qualité de vie et proximité à l'océan), d'une connexion multimodale (gare, rocade, réseau de transports en commun, parcs de stationnement), d'un réseau d'entreprises « innovant et créatif », le mégaprojet propose une offre variée de logements et de bureaux dans un territoire qui affirme une mixité fonctionnelle et de peuplement. Alliant proximité des commerces, des entreprises, des logements, des services et des équipements, le mégaprojet s'annonce comme une

[751] GROSSIN, William, « Les bienfaits de la lenteur », *Social Science Information*, *39(2)*, 2000, pp. 219-232
[752] HONORÉ, Carl, *Éloge de la lenteur*, Paris, Marabout, 2007

aubaine dans le paysage des projets urbains, par sa position autour de la gare. La vitesse gagnée sur le temps de trajet rapproche Paris de Bordeaux, et donc, le nord de l'Europe à l'Aquitaine. Via l'accroissement et la démocratisation des possibilités de déplacement, le métropolitain a la possibilité de travailler à Paris en habitant à Bordeaux : prendre 2h pour y travailler quotidiennement ou 2 jours par semaine, et dans le même temps habiter et vivre à Bordeaux en *prenant son temps*, prendre son vélo pour aller chercher ses enfants à l'école, ne plus ou ne pas utiliser de voiture, faire du télétravail.

La demande croissante des habitants et futurs habitants des cœurs métropolitains se nourrit du croisement des deux modes, vitesse et lenteur, plutôt que de leur opposition : les individus ont besoin des deux pour améliorer leur qualité de vie.

La recherche de proximité est-elle limitée aux « gentrifiés » décrit par J. Donzelot dans la *Ville à trois vitesses* ? Si effectivement les cadres et les classes socio-économiques élevées privilégient la proximité tous azimuts, c'est aussi le cas des classes moyennes. Le rapprochement entre l'habitat, le lieu de travail et les activités sociales (école pour les enfants, courses, loisirs) est une demande et une réalité pour d'autres métropolitains sans pour autant qu'ils travaillent à Paris et habitent à Bordeaux. Le changement de mode de vie se joue dans la recherche de moins de déplacements. La figure d'imaginaire d'une mobilité optimisée est parlante : l'efficacité est déterminante dans les choix effectués, pour *rentabiliser* le temps.

Cette idée est prégnante dans le mégaprojet : recréer un lieu de vie « mixte » impose d'associer des espaces de bureaux, divers types de logements ainsi que des commerces, équipements, et espaces publics de qualité tout en connectant ce territoire à d'autres parties de la métropole par des lignes de BHNS qui vont continuer à raccorder[753] la rive droite ou les quartiers populaires refermés sur eux-mêmes, comme celui de Carle Vernet, avec une population homogène plutôt pauvre.

L'idée de ralentissement est aussi incluse, on l'a vu, dans les opérations d'aménagement telles que les transformations de tronçons autoroutiers en boulevard urbain, avec l'exemple des voies sur berges destinées à devenir une des entrées de la métropole et donc de Bordeaux Euratlantique, avec une qualité urbaine affichée, loin d'une image des « zones » de services. L'entrée de ville veut montrer une métropole compétitive avec des grandes marques et des bâtiments emblèmes [Fig. 60-61-62].

[753] C'est bien la métropole qui est à l'origine de ces nouvelles infrastructures, mais le projet s'accroche dessus et l'EPA participe à leur développement

Figure 60 - Capture du compte Instagram de Bordeaux Euratlantique du 19 mai 2017, photo du bâtiment Atlantica, siège de la Caisse d'Épargne entre les quais de Paludate et l'ancienne voie sur berges

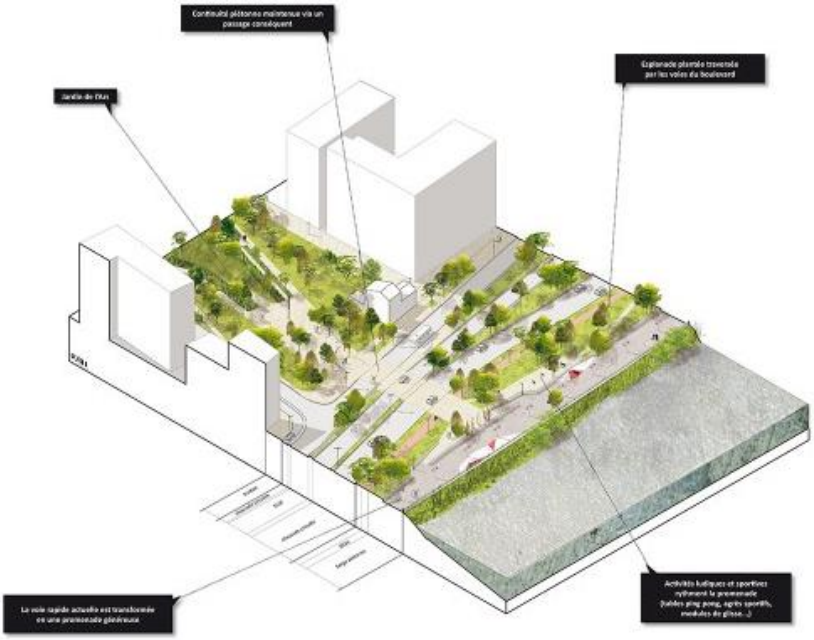


Figure 61 - Reconfiguration du boulevard des Frères Moga en boulevard urbain et prolongement des quais. Source : Exit Paysagistes Associés, 2015

Figure 62 - Berges de Garonne revisitées dans la continuité des quais du centre de Bordeaux. Source : Exit Paysagistes Associés, 2015

Le boulevard urbain sera accompagné de parties végétalisées, piétonnières et de pistes cyclables. Euratlantique privilégie des « circulations apaisées[754] ». Les paysagistes du projet des berges parlent quant à eux d'un « territoire de la mobilité, à la fois desserte de gare, entrée de ville et point de jonction vers la rive droite[755]. »

Le mégaprojet Bordeaux Euratlantique met aussi l'accent sur la proximité avec les commerces et services envisagés sur le périmètre. L'EPA a produit un livret intitulé « Plus de proximité pour des quartiers à vivre » [Fig. 63] dont l'objectif est de faire la publicité des continuités commerçantes, de contrôler la multiplication de supermarchés, et de protéger l'économie des quartiers avoisinants en évitant d'introduire de la concurrence.

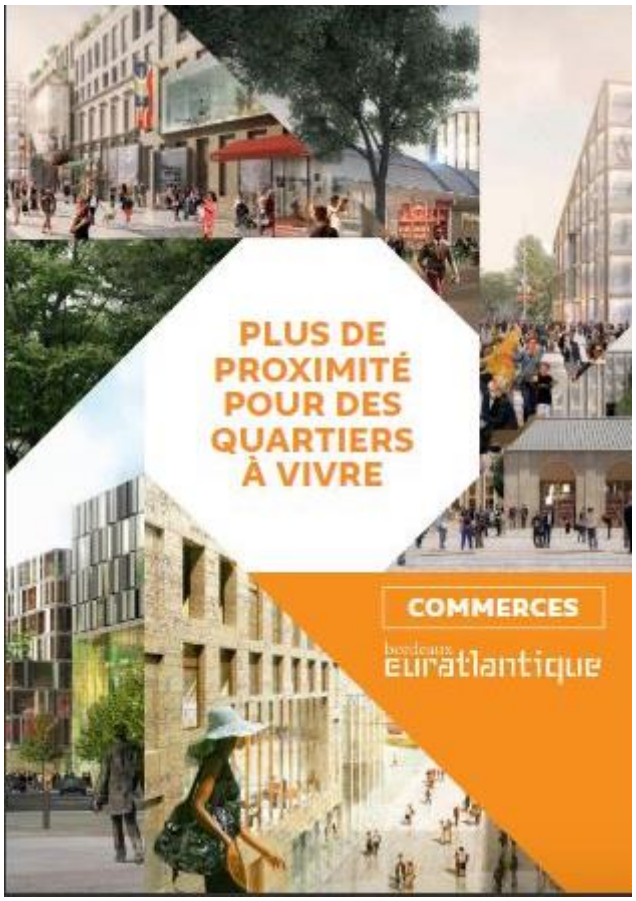


Figure 63 - Couverture du livret édité par Bordeaux Euratlantique, novembre 2017. Source : site internet de Bordeaux Euratlantique

Contrairement à Euralille, Bordeaux Euratlantique n'a pas vocation à devenir un méga centre commercial : l'EPA tente de mélanger commerces et services de proximité avec des surfaces

[754] Site internet de Bordeaux Euratlantique, page « Promenade des berges », consultation le 3/03/2019
[755] Site internet de Exit Paysagistes Associés, page « Projets / [BEL] Berges de Saint-Jean / Belcier », consultation le 3/03/2019

commerciales plus ou moins imposantes selon la demande et les besoins des territoires. Il se base sur des pôles existants pour y tisser un nouveau maillage. Les axes principaux se construisent autour de :

> […] pôles de proximité, concentrés autour des espaces publics structurants du territoire [nouveaux ou anciens] ; une polarité commerciale de grande proximité, aux deux extrémités du Pont Saint Jean, à la charnière de la gare, du cours de la Marne et des berges de la Garonne rive gauche, et des nouveaux quartiers de Garonne Eiffel en rive droite ; un pôle spécialisé dédié au commerce automobile en centre-ville (Ars) ; le maintien et le renforcement du marché d'intérêt national, conservé dans son rôle de plateforme professionnelle (le MIN)[756].

La proximité n'est peut-être pas destinée uniquement aux habitants, elle est aussi un argument qui fait écho auprès des investisseurs au travers de la valorisation d'une localisation privilégiée, proche des espaces du quotidien, de l'accès aux polarités métropolitaines (gare) ou nationales (MIN). Il est aussi question d'améliorer les conditions d'installation des commerçants indépendants par le biais de l'encadrement des loyers, car leur présence est souhaitée pour une « animation de la vie de quartier de proximité[757] ».

Le livret explique en détail, quartier par quartier, le contexte, l'évolution du nombre d'habitants et du nombre d'emplois, la programmation prévue, les surfaces en mètres carrés de types de commerces et leur emplacement sur le plan [Annexe 8.1.1 : Livret « Plus de proximité pour des quartiers à vivre »]. Le support de communication n'offre en revanche que peu d'informations sur la différenciation entre commerces indépendants et grandes enseignes, caractéristiques des espaces alloués et situations géographiques. De plus, se pose la question de la nature du commerce indépendant de proximité : chaînes (ou franchises) de boulangerie ou commerçants indépendants « à l'ancienne », comme l'EPA le laisse entendre en valorisant ces quartiers de proximité ? Le mythe du quartier-village idéal semble ici s'imposer.

L'affichage, aussi bien dans les opérations d'aménagement urbaines que dans les stratégies économiques, d'une proximité retrouvée, est un des leviers du développement de Bordeaux Euratlantique. De nouveaux imaginaires de la mobilité et des modes de vie apparaissent, autour du ralentissement « et la (re)valorisation des relations de proximité […], s'incarnant notamment dans le développement d'une "mobilité qui prend son temps" (Marzloff, 2005)[758]. »

Dans certaines villes, cet imaginaire s'exprime par la *slow city* ou la ville lente. Un label[759] existe et recense les villes qui mettent en place des actions qui participent à réduire les vitesses, les

---

[756] Extrait du livret « Plus de proximité pour des quartiers à vivre » édité par EPA Bordeaux Euratlantique, novembre 2017, p.5

[757] *Ibid.*

[758] FEILDEL, Benoît, BAILLEUL, Hélène, LAFFONT, Georges-Henry, « Les imaginaires de la mobilité. De possibles ressorts pour la mise en durabilité des espaces périurbains ? », *Recherche Transports Sécurité*, Vol. 30, n°2-3, 2014, p. 147

[759] L'association des villes françaises du réseau Cittaslow a créé un label « Cité du bien-vivre » qui recense des villes en France.

déplacements et favorisent les projets qui instaurent proximité et rapprochement des lieux de vie en s'inscrivant dans les objectifs de la ville durable. Ces villes sont principalement des moyennes et petites villes. Ce réseau originellement italien compte 236 villes réparties dans une trentaine de pays, dont la moitié est en Italie, et huit en France[760]. La liste des critères est longue : il faut être une ville de moins de 50 000 habitants, s'engager à respecter une certaine urbanité, privilégier des transports en commun, les commerces et services de proximité, respecter une homogénéité dans la forme urbaine et le bâti ancien notamment. L'objectif affiché s'oppose à la métropolisation et à la globalisation, à la concentration et à « l'homogénéisation des modes de vie "hors sol" qui en découlent[761]. » Comme l'indique Hélène Reigner *et al*., s'agit-il seulement d'une annonce de marketing territorial pour attirer touristes et entreprises, ou d'un réel levier d'action des territoires qui peuvent voir la décroissance comme un nouveau modèle d'organisation et d'administration de leur commune ?

Bordeaux Euratlantique explore l'image de ralentissement de la vie quotidienne en insérant les références de la proximité et du quartier dans ses discours et plaquettes de communication. Mais même si ce récit est présent, Euratlantique s'est construit à l'origine – et encore aujourd'hui – autour de l'idée de vitesse, de connexion, en insistant sur le registre du dynamisme : on est donc loin des villes du réseau de *Cittaslow*[762], au regard des critères du label. On retrouve un vocabulaire et des idées similaires sur l'attractivité économique plutôt qu'une volonté ambitieuse d'agir sur les temps urbains et les rythmes de vie. Il s'agit là, en somme, d'un réinvestissement sélectif de la notion de proximité.

8.1.2 Un retour du quartier

Le quartier apparaît – ou réapparaît – comme une échelle d'action au caractère politico-spatial intéressant dans les discours des acteurs de la fabrication du mégaprojet urbain. Depuis la reconstruction de l'après-guerre, le quartier est utilisé soit comme un « *moyen* ou comme *mot d'ordre*[763] » par les élus et les aménageurs ; c'est un levier d'action pour urbaniser un secteur ou un effet d'annonce marketing pour les projets de régénération :

> Oscillant entre la promotion volontariste de la mixité urbaine et la préservation des liens de proximité, entre la lutte contre la ségrégation et la revitalisation de la vie sociale locale, l'action

[760] HEMON, Chloé, « Slow city : ces villes qui ont érigé la lenteur en art de vivre », *Qo ! Créons la ville*, 28/11/2017
[761] REIGNER, Hélène, BRENAC, Thierry, HERNANDEZ, Frédérique, *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Rennes, PUR, 2013, p.151
[762] Le site de Cittaslow France recence les valeurs et bonnes pratiques de la charte élaborée à l'échelle internationale et adoptée par les villes françaises du réseau, https://cittaslow.fr/
[763] AUTHIER, Jean-Yves, FIJALKOW, Yankel, PHILIFERT, Pascale, « I. Le quartier : constructions savantes, constructions politiques, Introduction », *in* AUTHIER *et al*., *op. cit*., 2007, p. 18

des pouvoirs publics a incontestablement joué dans le sens d'une "relégitimation du quartier" (Vieillars-Baron, 2001)[764].

Bordeaux Euratlantique use – ou abuse – de l'appellation quartier. Initialement formé de quartiers historiques, à forte identité culturelle, les concepteurs de l'équipe de maîtrise d'œuvre, mandataires du premier plan guide, ont découpé le territoire de projet (Bordeaux Saint-Jean Belcier) en domaines [Fig. 64] (re)devenus des quartiers [Fig. 65].

Figure 64 - Carte des domaines, secteur Bordeaux Saint-Jean Belcier, premier plan guide réalisé par l'équipe mandataire de Reichen et Robert Associés, 2011

Les domaines, entités dessinés et décidés par l'EPA et la maîtrise d'œuvre de l'opération, reprennent les limites des quartiers existants tels que Belcier, Paludate et Carle Vernet, et en créent de nouveaux comme Amédée Saint-Germain, Armagnac ou Brienne qui se localisent principalement sur des anciennes friches ferroviaires et industrielles.

[764] GRAFMEYER, Yves, « 1. Le quartier des sociologues », *in* AUTHIER, Jean-Yves (dir.), *Le quartier*, Paris, éd. La Découverte, 2007, p. 31

Figure 65 - Capture d'écran de la page projet Bordeaux Saint-Jean Belcier du site internet de Bordeaux Euratlantique, 2018

Le passage du domaine au quartier se justifie par deux raisons : la volonté de se dissocier du vocabulaire du projet présenté par la première équipe qui a arrêté sa mission en cours de route ; la clarification d'un vocable trop abscons pour la population et les investisseurs. Parler de quartiers fait ainsi appel plus simplement aux registres de la proximité, de la cohésion sociale, de la qualité de vie : son image a donc été valorisée dans les discours et les plaquettes de communication, comme dans la figure 66.

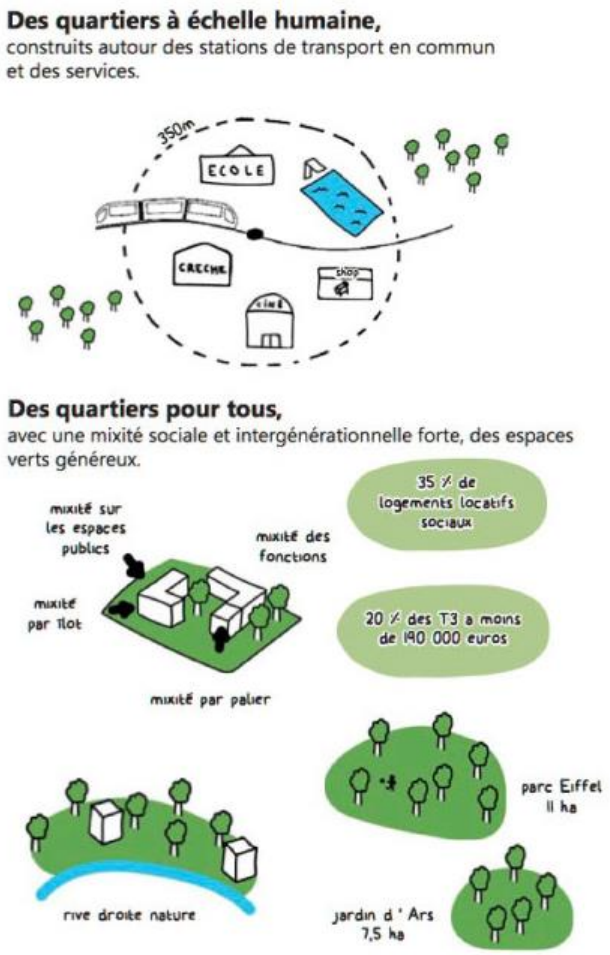


Figure 66 - Extrait d'une plaquette de communication de l'EPA Bordeaux Euratlantique réalisée par Deux Degrés, mars 2016

L'échelle du quartier fait sens dans l'imaginaire des habitants, des employés et des investisseurs et il est plus facile de communiquer à son propos. Il a toutefois été compliqué pour l'habitant *déjà-là* de comprendre les reconstructions des limites et des identités des quartiers anciens. L'EPA s'appuie sur l'image du quartier comme toile de fond pour en structurer de nouveaux, autour d'anciens bâtiments ou « anecdotes architecturales » en les élevant comme *landmark*[765], en s'adossant sur l'histoire d'un lieu et de son environnement pour monter un quartier de toutes pièces et initier les premiers repères pour les habitants et l'environnement. Un des objectifs de l'EPA, souvent repris dans les discours publics, est d'arriver à « une vingtaine de quartiers, 20-25 quartiers à vivre, de taille humaine dans lesquels on retrouvera tout ce qui fait la qualité et l'intérêt de vie des quartiers déjà existants sur Bordeaux, […][766]. »

[765] Le quartier « les citernes » par exemple, est un prolongement du quartier historique Sacré-Cœur (décrit ainsi dans la plaquette « Plus de proximité pour des quartiers à vivre »), il est nommé quartier Amédée Saint-Germain sur le site internet.
[766] Conférence Euratlantique à AGORA, « EPA Bordeaux-Euratlantique – L'habitation bois : bien vivre au quotidien / Jardin de l'Ars, un quartier métropolitain » - présentée par Alexandre Villatte (directeur général adjoint du pôle Aménagement de l'EPA) et Philippe Coigner de l'agence OLM Paysagistes, 23 septembre 2017

Si la communication politique officielle est homogène, le discours devient moins clair selon qui le porte et montre ainsi la polysémie du terme. En conférence publique, un agent de l'EPA affirme que l'objectif n'est pas de créer un grand quartier d'Euratlantique ; officieusement, le quartier est soit utilisé pour parler du « quartier de bureaux », ou du « quartier de la gare », c'est-à-dire le secteur Bordeaux Saint-Jean Belcier, quand il n'est pas mobilisé de façon plus floue pour discuter d'un périmètre plus ou moins large compris dans les limites de l'OIN.

Au-delà de la définition du « quartier » à Bordeaux Euratlantique, on peut affirmer que la logique de l'EPA est bien d'insister sur un vocable et un imaginaire urbain d'espace de vie souvent idéalisé et valorisé pour élaborer son récit projectuel autour de son identité :

> Sur chacun de ces quartiers, on va vouloir renforcer une logique d'identité qui leur sera propre : se dire ici je suis dans le quartier du jardin, un peu plus loin je suis dans le quartier de la gare, un peu plus loin je suis dans le quartier de la place d'Armagnac. Ce renforcement des identités propres à chaque quartier, devra malgré tout faire l'objet d'une logique de cohérence, de continuité avec le reste de la ville et le reste d'Euratlantique, et ça ce sont des éléments qui vont guider aussi le positionnement du programme[767].

Pour la sphère technique et politique, l'identité pose une ambiance, situe un contexte, affirme un entre-soi ou encore exprime une culture locale et historique dont les nouveaux arrivants pourront s'emparer. Il n'est donc pas anodin de faire appel au registre de l'identité pour accueillir habitants, entrepreneurs, salariés, usagers. Le but est de faire en sorte que ce territoire ne soit pas perçu comme sorti de nulle part, totalement artificiel, mais plutôt comme possédant une histoire, une *âme*, celle-là même qui est finalement « vendue » par l'EPA : Bordeaux Euratlantique se situe dans la métropole bordelaise, ville d'histoire-s et dans laquelle la qualité de vie est particulièrement bonne. Il faut donner aux futurs quartiers une image qui puisse facilement devenir un symbole, donner une imagerie ou une image de marque emblématique.

L'appel au quartier est aussi privilégié car les quartiers existants du périmètre ont justement une identité culturelle et historique. Ceux autour de la gare, Belcier ou Saint-Jean, sont devenus, dans les quinze dernières années, des lieux où il ferait bon vivre, où le monde associatif est riche et structuré, avec des équipements scolaires présents (écoles primaires, collèges, lycées). Les événements y sont nombreux pour tous les âges.

L'image du quartier comme lieu de vie est importante pour son appropriation, elle en est un médiateur. Les choses se compliquent au niveau des images que les habitants et usagers associent à Euratlantique. Alors que l'équipe de l'EPA ne cesse de dire qu'Euratlantique n'est pas un quartier d'affaires mais

[767] Conf Agora, *op. cit.*, Alexandre Villatte

plutôt, de manière impersonnelle, un morceau du territoire mixte avec différentes « identités », l'association très – trop – rapide au quartier d'affaire est facile, comme elle a pu l'être avec d'autres projets tels que la Part Dieu à Lyon ou Euralille à Lille. C'est le cas, par exemple, pour une membre du Club des entreprises de Bordeaux Euratlantique :

> Si je devais présenter ce quartier, je dirais que c'est le nouveau quartier d'affaires de Bordeaux. Parce que c'est aussi comme ça que c'est vendu, c'est comme ça que c'est présenté[768].

L'identité de « quartiers », entendu comme entité culturelle avec son histoire, ses pratiques, ses traditions, se structure – encore – autour de certaines fonctions comme le « quartier d'affaires d'Armagnac » dans lequel son cabinet d'avocat se localise, ou encore le quartier de la création sur les quais de Paludate, avec un bâtiment dédié aux arts. Comme l'expliquent les urbanistes de « Deux Degrés [769] », il est compliqué d'appréhender ce territoire et donc ses limites : de quoi parle-t-on quand on parle du quartier de gare, celui d'affaires ou encore des secteurs Saint-Jean Belcier ou Garonne-Eiffel ? Au niveau réglementaire, des périmètres de ZAC ont été définis avec précision, à la parcelle près ; à part la maîtrise d'ouvrage et les maîtrises d'œuvre, les publics, le grand public, ne les connaissent pas dans le détail. De telles emprises sont plus techniques qu'identitaires et n'ont pas de signification symbolique ni émotionnelle[770], d'où le questionnement de Julien Aimé[771] dans sa thèse de doctorat sur le sens qu'ont les découpages administratifs pour les habitants et usagers au regard de leurs pratiques et discours. Pourtant ils peuvent en avoir dès lors que l'on est propriétaire foncier ou que l'on est confronté aux rôles des organisations administratives.

L'ambition de Bordeaux Euratlantique va au-delà d'un tel découpage pour générer des quartiers à valeur humaine, à l'échelle des individus et du « bon voisinage[772] », des quartiers partagés entre vie de bureaux, vie résidentielle et vie nocturne contrôlée. Pour l'EPA, les relations de proximité peuvent se structurer grâce au maillage des réseaux de déplacements et aux modes de transport à plusieurs échelles : à l'échelle micro-locale (Vcub et bus pour les transports publics ; bandes cyclables, réseau piétonnier, et emplacements de stationnement pour les modes), à l'échelle du bassin métropolitain (tramway et lignes de TER, rocade et grands axes urbains) et à l'échelle nationale et européenne avec les lignes de TGV et les autoroutes. Le quartier, lui, serait au carrefour des interactions entre les trois

[768] Entretien semi-directif, TravEur1, membre du Club des entreprises de Bordeaux Euratlantique, avocate, octobre 2017
[769] Interrogés pour leur qualité d'experts de la mise en récit des projets ainsi que comme bureau d'étude employé par l'EPA Bordeaux Euratlantique pour des missions notamment de cartographie et de médiation graphique.
[770] HUMAIN-LAMOURE, Anne-Lise, « 3. Le quartier comme objet en géographie », *in* AUTHIER *et al*., *op. cit.,* 2007, p.48
[771] AIMÉ, Julien, *La ville et les quartiers en train de se faire au rythme des projets urbains : Une sociologie de l'expérience socio-spatiale des nouveaux quartiers*, Thèse de Sociologie, Université de Lorraine, 2018
[772] Entretien semi-directif, epa3, Responsable des relations extérieures de l'EPA Bordeaux-Euratlantique, octobre 2017

échelles et serait le moyen le plus pertinent d'identification à un territoire ainsi que d'appropriation d'espaces de vie.

Euratlantique a compris, dans sa phase opérationnelle[773], qu'après un « préprojet » visant à convaincre et séduire décideurs et potentiels investisseurs à l'échelle du périmètre de l'OIN et à celui des grands projets (ZAC notamment), la communication devait s'emparer de l'humain, donc du quartier, pour s'adresser aux futurs usagers. En mixant les deux échelles, l'EPA *promet* une vie privilégiée aussi bien pour des habitants qui veulent trouver un emploi dans Bordeaux Euratlantique que pour ceux qui accéderont à un emploi ailleurs grâce aux offres de mobilité. L'EPA, les équipes de maîtrises d'œuvre et les promoteurs surfent ainsi sur la possibilité et la grande variété de choix individuels et collectifs qu'offrent ce périmètre et ses projets pour satisfaire le plus grand nombre.

8.2 La métropole et ses (re)polarisations : centralités revisitées

Le processus de métropolisation, au-delà de reformater les relations de proximité spatio-temporelle, interroge *de facto* les notions de centralité et de polarisations, souvent discutées en urbanisme. Traditionnellement en Europe, particulièrement en France, un espace urbain organisé se structurait autour de l'hôtel de ville et/ou de l'église et /ou du palais de Justice, une centralité plus ou moins étendue selon la taille de la ville ; puis des faubourgs ; enfin des périphéries ; plus loin encore l'espace rural. De nos jours, cette organisation territoriale est perturbée par les usages et les potentiels de déplacements qu'offre l'automobile ou qu'impliquent de nouvelles conditions de vie. Pour nommer ces formes spatiales variées, difficile à identifier, on parle d'un urbanisme « en nappe d'huile[774] », de « ville-archipel[775] », de « villes diffuses [776] », ou encore d'un « paysage urbanisé » ou d'une « ville paysagée[777] » telle que décrite par Thomas Sieverts. Bordeaux Euratlantique est un des projets qui interrogent – sans en être toujours conscient – ces processus et mettent ce questionnement au cœur de leur mise en récit, notamment au travers de la – ou des – centralité(s).

Les deux formes de centralité définies par Laurent Matthey, Christophe Mager et David Gaillard se retrouvent conjuguées dans le projet Bordeaux Euratlantique dans la métropole bordelaise. La

[773] À partir de 2013-2014 environ
[774] STÉBÉ, Jean-Marc, « Utopies urbaines », *in* STÉBÉ, Jean-Marc, MARCHAL, Hervé, *Traité sur la ville*, Paris, PUF, 2009, p.612
[775] CHAPUIS, Jean-Yves, « Rennes : La Ville archipel et son corollaire : La Ville des proximités », *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, vol. 52, no. 4, 2008, pp. 37-43
[776] GROSJEAN, Bénédicte, *Urbanisation sans urbanisme. Une histoire de la « ville diffuse »*, Wavre (Belgique), Mardaga, 2010
[777] SIEVERTZ, Thomas, *Entre-ville, Une lecture de la Zwischenstadt*, Marseille, Parenthèses, 2001 (2004)

première est la centralité « canonique », au cœur même de la ville compacte, formant un lieu de concentration, favorisant :

> […] l'échange, la circulation des biens et des services. En somme, son propre est d'être un marché ; un lieu où des flux s'entremêlent, des offres et des demandes se rencontrent, des liquidités circulent ; un lieu vers lequel on converge de loin en loin pour se mettre en rapport, échanger, transformer. […] La ville est une forme matérielle qui organise la cohérence du proche et du lointain[778].

La deuxième forme de centralité, dite apocryphe, serait « l'incarnation de mouvances transversales, sans début identifiable ni fin prédictible, se déployant à l'instar d'un rhizome[779]. »

Le mégaprojet Bordeaux Euratlantique, grâce à la gare, devient un pôle central par son historicité, par sa capacité à concentrer des personnes, des flux, des emplois et des aménagements. Depuis le début du lancement de l'OIN, toutes les plaquettes, discours, dossiers de presse, positionnent le projet en partant de l'infrastructure ferroviaire et des solutions de mobilité métropolitaine prévues, qui composent les « fondamentaux » du projet urbain :

> Plus que nulle part ailleurs à Bordeaux, ce site est à la convergence entre la Garonne d'une part et les infrastructures à portée métropolitaine d'autre part. Avec la proximité de quatre franchissements (pont de pierre, pont Saint-Jean, pont ferroviaire, passerelle Eiffel et le futur pont Jean-Jacques Bosc prévu pour 2018) réunissant à terme toutes les mobilités et toutes les vitesses (piétons, vélos, voitures, TC, trains et TGV), c'est à cet endroit que se situe le franchissement majeur du fleuve[780].

Par ailleurs, selon la théorie de « l'espace mobile » de Denis Rétaillé, l'individu porte la mobilité et non les espaces et le temps ; c'est donc lui qui tisse les liens de proximité et la centralité, « elle est là où se situe le rassemblement des êtres humains[781]. » La déterritorialisation de la mobilité crée une centralité décalée. Cette centralité, comme nouveau lieu d'une concentration urbaine d'activités, se pose en évidence vu la place du projet dans les projets métropolitains, par sa gouvernance « extra-ordinaire », sa superficie (738 hectares) et son portage politico-économique. C'est une concentration qui évoque le morceau de ville en (re)construction, qui ne se fait plus uniquement par la puissance publique mais via des partenariats avec les acteurs privés (investisseurs, promoteurs, entreprises). L'accent mis sur les centralités interroge alors la forme polycentrique et le phénomène de métropolisation.

---

[778] MATTHEY, Laurent, MAGER, Christophe, GAILLARD, David, « La centralité à l'épreuve de l'espace mobile — Berlin, Genève », *Faces - Journal d'architecture*, no. 72, 2013, p.44
[779] MATTHEY, MAGER, GAILLARD, *op. cit.*, 2013, p.45
[780] Plaquette présentant le projet Garonne-Eiffel Bordeaux par l'agence de maîtrise d'œuvre mandataire TVK, 2015, p.7
[781] MATTHEY, MAGER, GAILLARD, *op. cit.*, 2013, p.45

8.2.1 Symbolique et imaginaire des centres : des images à réinventer

Faire de la centralité un enjeu des métropoles contemporaines n'est pas nouveau et Euratlantique n'invente pas une forme ou des processus ; la centralité s'intègre complètement dans les logiques de métropolisation. De plus, en tant que projet particulier et extraordinaire, il couvre pratiquement toutes les problématiques de la fabrication de la ville.

Dans cet objectif, la mise en récit du mégaprojet porte sur deux imaginaires que l'on pourrait concevoir comme opposés et qu'il arrive à concilier : l'imagerie du centre ancien et patrimonial bordelais, sa référence principale, et un cœur actif et dynamique grâce l'implantation de sièges d'entreprises et de services liés, de clusters spécialisés « dans l'air du temps » autour du numérique.

Le premier imaginaire convoqué s'appuie sur un passé industriel et ferroviaire. La première équipe du plan guide avait axé ses arguments sur les traces patrimoniales en employant des anecdotes architecturales comme repères : les citernes et des façades des anciens entrepôts ferroviaires, ou encore un bout de la halle Debat-Ponsan[782], vestige de l'activité des abattoirs, en sont des exemples, qu'on retrouve dans l'imagerie diffusée largement par le compte *Instagram* de Bordeaux Euratlantique[783] au côté du patrimoine plus ordinaire des échoppes [Fig. 67], ou plus extraordinaire de la verrière de la gare Saint-Jean.

Figure 67 - Deux captures du compte Instagram de Bordeaux Euratlantique : 1. La Halle Debat-Ponsan en travaux avec le bâtiment Atlantica (Caisse d'Epargne) en arrière-plan ; 2. Une des échoppes de Belcier mise en avant.

Dans le même temps, l'EPA n'hésite pas à couvrir la suppression de ce même patrimoine avec, en quatre jours, quatre images de démolition sur le compte *Instagram* (octobre 2016) [Fig. 68].

[782] Rebaptisée halle Boca

[783] Le compte *Instagram* de Bordeaux Euratlantique, recense au 23 août 2019, 494 publications et 1249 abonnés ; https://www.instagram.com/bordeauxeuratlantique/

Figure 68 - Captures du compte Instagram de Bordeaux Euratlantique, visualisé depuis un ordinateur

Euratlantique, comme d'autres projets bordelais (Brazza), met en avant l'image de la ville de pierre, qui a valu à Bordeaux d'être classée en 2007 au patrimoine mondial de l'UNESCO, car elle dénote une qualité architecturale et une ambiance urbaine attractive. Par exemple, sur le secteur Saget du mégaprojet, l'imagerie pour attirer les investisseurs et les usagers dans cette future rue commerçante se réfère au cours de l'Intendance, comme « caractéristique de la Ville de Pierre » [Fig. 69].

Figure 69 - Extrait du dossier de concertation « secteur Saget » de Bordeaux Euratlantique, janvier 2019, p.10. Crédits : EPA Bordeaux Euratlantique

Ce raccourci sémantique entre l'ancien et le nouveau est aussi très utilisé par les promoteurs qui invitent la place de la Bourse comme imagerie phare de Bordeaux pour promouvoir leurs opérations à Bordeaux Euratlantique, où, paradoxalement, la ville de pierre est de moins en moins visible avec l'évolution des chantiers.

L'imagerie spécifique de Bordeaux est donc principalement utilisée comme levier d'attractivité. Le récit produit ne veut pas se séparer d'une image efficace de la ville de pierre, contrairement aux Bassins à Flot, autre quartier bordelais, qui a fait le pari d'un projet urbain aux allures contemporaines, en rupture ; un projet qui réinterroge, dans une certaine mesure, les formes industrielles et portuaires. Bassins à Flots donne l'impression d'une exposition un peu artificielle de multiples programmes de logements sans référence au passé.

Les acteurs (publics et privés) du mégaprojet Bordeaux Euratlantique jouent plutôt sur la symbolique du centre urbain patrimonial, réhabilité dans les années 1990-2000, pour donner l'illusion que le projet s'intègre dans l'urbanisme bordelais. Nous pouvons faire un parallèle avec certaines communes périphériques qui tentent, dans un autre contexte, des « reconstitutions patrimoniales du centre [pour] redonner une apparente homogénéité à un espace urbain trop indéterminé, en recréant de cette manière une image symbolique de la ville à partir de son passé dont il ne reste guère de traces[784]. » On peut dresser un constat similaire sur le territoire de l'OIN.

L'imaginaire de la centralité élargie n'est pas le seul employé pour le projet. Un imaginaire de centralités connexes, lié à ce qui se passe autour de la gare de Bordeaux, se décline autour des projets du Belvédère, de la technopole Bordeaux Technowest à Bègles ou encore de la Cité Numérique sur les boulevards.

Bénéficiant d'une « accessibilité élevée[785] » dans un territoire aux multiples connexions, Bordeaux confirme une attractivité touristique et résidentielle. Le mégaprojet doit donc « conforter son attractivité économique en développant notamment la filière du tertiaire supérieur[786] » qui génère des emplois dans d'autres métropoles. Le récit produit autour d'une des plus grandes opérations d'aménagement de France avec son « ambitieux » programme, met en avant de manière systématique, dans chaque document réglementaire et de communication, sa localisation extrêmement privilégiée grâce à une forte connexion à d'autres territoires nationaux et locaux. Ce

[784] JEUDY, Henri-Pierre, *L'imaginaire des architectes (Paris 2030)*, Paris, Sens&Tonka, 2012, p.43
[785] Extrait du livret de communication « Bienvenue à Bordeaux Euratlantique, *business friendly* », EPA Bordeaux Euratlantique, 2017
[786] Site internet de Bordeaux Euratlantique sur la page « Une métropole attractive » dans l'onglet « Choisir Euratlantique », extrait en mars 2019

haut lieu de connexion l'érige en grande polarité métropolitaine [Fig. 70 et 71] légitimant un centre tertiaire et financier, constitué de quartiers d'affaires, d'un quartier créatif, du quartier du Belvédère.

Figure 70 - Extrait du livret de communication « Bienvenue à Bordeaux Euratlantique, business friendly *», 2017, p.1*

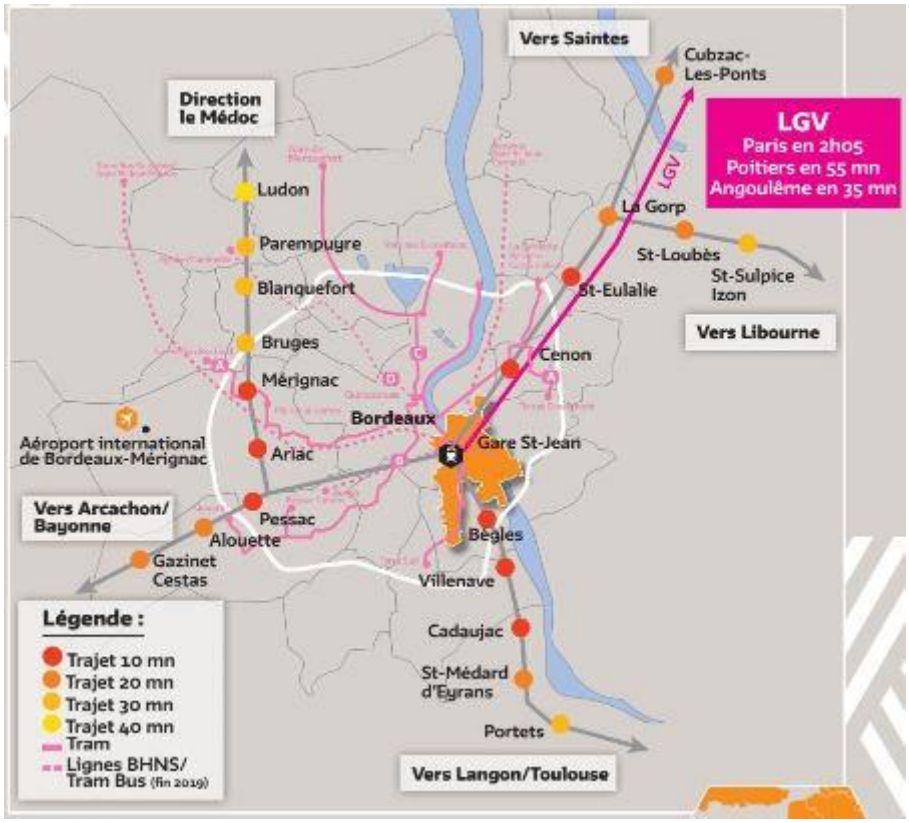


Figure 71 - Extrait du livret de communication « Bienvenue à Bordeaux Euratlantique, business friendly *», 2017, p.7 ; mettant en avant les connexions entre l'OIN et le reste du territoire à l'échelle du bassin métropolitain notamment.*

Sur la page du site internet « Investir à Euratlantique », l'ambition d'une centralité métropolitaine est ouvertement affichée. Euratlantique en possède tous les atouts : localisation dans une métropole sur le point de devenir une « agglomération millionnaire, [avec un] tramway reliant les différents territoires centraux, labellisation de pôles de compétitivité, ville embellie[787] ». Le contexte du projet est aussi favorable : disponibilités foncières mobilisables à moyen et long termes au sein de l'OIN,

[787] Page du site internet de Bordeaux Euratlantique « Investir à Euratlantique », dans l'onglet « Choisir Euratlantique », extrait en mars 2019

nœud de mobilités « lointaines et proches », sur un territoire en intra-rocade voire en intra-boulevard, dans un cadre de vie « agréable qui caractérise l'agglomération » aussi nommé « ville paysages[788] ». Imposer cet imaginaire d'une place forte de la vie bordelaise et métropolitaine grâce à la forme urbaine de la centralité, a comme objectif :

- Un retour des habitants en cœur métropolitain, notamment les jeunes familles, les cadres et classes moyennes ;
- La création d'un centre tertiaire à l'échelle européenne, pouvant concurrencer d'autres grands quartiers d'affaires de grandes métropoles ;
- La pérennisation de l'attractivité bordelaise en offrant services, équipements, et une « bonne » qualité de vie.

Bordeaux Euratlantique tente, dans une mise en récit insistante, de faire basculer, au moins dans les imaginaires, le cœur du nœud des mobilités, des Quinconces à la gare, ce qui dans les faits et dans l'aménagement « justifie pleinement l'apport de population dans une certaine densité[789]. »

8.2.2 Une métropole polycentrique en devenir ?

Les centralités métropolitaines offrent une autre vision de Bordeaux qui n'est pas encore entrée dans une logique polycentrique comme peuvent l'être l'aire méditerranéenne d'Aix-Marseille, avec ses difficultés de gouvernance, ou la métropole multipolaire de Lille (MEL), qui se déploie autour de plusieurs centres urbains périphériques, ce qui participe à créer de nouvelles dynamiques entre les territoires, en repensant les logiques d'interdépendance des modes de vie et des mobilités sur des ensembles élargis.

Pour Henri-Pierre Jeudy, la recherche incessante et l'affichage quasiment constant des concepteurs et aménageurs des « pôles d'attraction[790] », des « pôles intenses[791]» ou encore des « substances urbaines[792] », montre que les architectes et plus largement les concepteurs de la fabrication de la ville cherchent à transformer leur périmètre d'action en quelque chose de grand, d'extraordinaire, de visible. Ils en oublieraient presque que l'individu est en capacité de porter « ses propres repères et [d']inventer ainsi le cadrage symbolique des territoires sur lesquels il se déplace[793] ». Ce que H.-P.

[788] Page « Investir à Euratlantique », *op. cit.*, mars 2019
[789] epa2, *op. cit.*, 2017
[790] JEUDY, *op. cit.*, p.58
[791] Antoine Grumbach cité par Henri-Pierre Jeudy, 2012, p.58
[792] Djamel Klouche cité par Henri-Pierre Jeudy, 2012, p.58
[793] JEUDY, *op. cit.*, p.58

Jeudy cherche finalement à nous montrer, est que la recherche de polarité est plus rassurante que nécessaire. Le concepteur-narrateur ou l'aménageur-narrateur peut ainsi justifier sa pratique et son action.

La métropolisation est pour certains « un développement sur le mode de la crise, nous entendons qu'elle implique une configuration de contradictions, de conflits et de violences, certes à des degrés divers[794] » ou pour d'autres, une remise en cause des « systèmes de territoires et des territorialités héritées[795] ». En nuançant les propos d'Henri-Pierre Jeudy, on peut avancer que la recherche de centralités, comme celles de nouvelles proximités, est une façon de produire un équilibre entre les enjeux de territorialisation et ceux de déterritorialisation dus à la montée en puissance des réseaux comme « forme de spatialité alternative au territoire "continu"[796] ». Les acteurs de la fabrication métropolitaine « s'accrochent aux territorialités héritées et surinvestissent les vertus territoriales[797] », même si celles-ci ne sont plus toujours pertinentes.

Bordeaux Euratlantique participe au virage de la construction métropolitaine, territoire dans lequel il est devenu aussi facile d'habiter « *loin* que d'habiter *à côté »*, avec par exemple une accessibilité à la culture qui n'est plus limitée aux habitants de l'hyper centre. Elle est destinée

> […] aux jeunes des classes moyennes qui étaient dans le périurbains et qui viennent au centre, ça redonne de la valeur foncière à la proximité de zones périurbaines et ça, ça ne va pas s'arrêter donc on a quand même ce phénomène assez complexe de confortation de l'attractivité centrale et l'augmentation de la valeur sur le périurbain, et sur le centre-ville bien sûr[798].

L'imaginaire de la centralité, encore plus que celui de la proximité, semble se manifester comme un levier d'attractivité plutôt que sur de nouvelles formes urbaines même si nous ne pouvons l'affirmer, le projet étant encore en chantier, en phase d'étude pour certains secteurs et en phase de construction pour d'autres. C'est par la transformation *de l'image* que le territoire devient centre avant que cela ne soit le cas par le biais des aménagements réalisés.

---

[794] BASSAND, Michel, « Métropoles et métropolisation », *in* BASSAND, Michel, KAUFMANN, Vincent, JOYE, Dominique, (dir.), *Les enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, PPUR, 200, p.31
[795] VANIER, Martin, « La métropolisation ou la fin annoncée des territoires ? », *Métropolitiques*, 22 avril 2013
[796] VANIER, *op. cit.*
[797] VANIER, *op. cit.*
[798] exp2, *op. cit.*, janvier 2018

8.3 De Montparnasse à Euratlantique : émergence d'un mégaquartier

À travers les deux imaginaires de la proximité et la (re)mise en avant de la forme et de la notion de quartier autour d'une centralité urbaine d'une part, et des centralités connexes porteuses de dynamiques économiques et résidentielles d'autre part, Bordeaux Euratlantique tient une place privilégiée dans la métropole. Le mégaprojet décline un référentiel d'action « augmentée » et formate des morceaux de ville répondant aux attentes des modes de vie des habitants et des usagers métropolitains, ainsi qu'aux attentes des investisseurs. Pourtant, des agents de Bordeaux Métropole et autres experts de la mobilité[799] regrettent des décalages de calendrier entre des projets d'infrastructures et d'autres d'équipements ou d'aménagements sur le périmètre de l'OIN, conséquences d'un manque de communication entre les équipes de l'EPA et celles de la métropole.

Bordeaux Euratlantique se positionne à des échelles qui dépassent parfois le territoire métropolitain et les habitudes existantes. Par exemple, le fait de marquer une centralité décalée avec des enjeux qui diffèrent des logiques traditionnelles de grandes villes radioconcentriques – du plus concentré au moins concentré – est une nouveauté dans le paysage bordelais. L'idée d'une pluralité de centres participe au processus de métropolisation, en passant d'une forme radioconcentrique à polycentrique ; la création ou la transformation de plusieurs centres dans un territoire métropolitain appelle une redistribution des équilibres socio-spatiaux qui diffère des traditionnelles oppositions centres-périphéries, ou plus anciennes, urbain-rural.

Les sauts d'échelle produits par la confrontation entre vitesse, via la LGV, et lenteur, au prisme de la mobilité métropolitaine et des territoires (passer de Paris, territoire capitale, à Bordeaux, métropole provinciale en devenir), sont perçus à la fois comme une réelle opportunité d'actions, d'investissements, de développement de nouvelles formes de travail, de modes de vie mais aussi comme une contrainte. De nombreux cadres prévoyant l'installation de leur entreprise, avant l'ouverture de la ligne LGV Paris-Bordeaux, abordaient le fait que les contrastes de vitesse entre la LGV et le tramway ou le réseau de bus pouvaient devenir contraignants pour leur installation, pour leurs déplacements professionnels, car même si on rapproche Bordeaux de Paris, Bordeaux n'allait pas devenir du jour au lendemain une partie de Paris[800].

[799] Notamment les exp3, exp4, exp5

[800] Journée d'échanges et d'informations organisée par Bordeaux Métropole et l'EPA Bordeaux Euratlantique à la Cité du Vin le 16 septembre 2016 « LGV N-1 : Quelles opportunités pour les entreprises ? », les acteurs du développement local et les entreprises étaient conviés pour échanger sur les enjeux de cette ouverture ferroviaire pour les entreprises à l'échelle métropolitaine.

Imaginer un mégaprojet comme celui-ci amène à poser la question de la façon de vivre demain[801] dans ce territoire en particulier et dans un réseau de territoires différents : comment nous déplacerons-nous ? Comment les modes de vie évolueront-ils en fonction des aspirations individuelles, des changements de société, du contexte socio-économique ? L'EPA mise sur des figures d'imaginaire de la mobilité – donc des modes de vie – « vertueuse », « optimisée » et « intelligente ». Ce choix est basé sur l'évolution des habitudes et des modes de vie dans les quartiers bordelais intra-boulevard, grâce aux réseaux de TCSP à partir de 2003, qui a permis de transformer les imaginaires de la mobilité : d'une vision omnipotentes de la voiture, l'on est passé à des modes de vie plus variées, où le choix des moyens de mobilité est rendu possible grâce aux équipements publics et à un espace public qualitatif. L'EPA s'en est donc emparé pour transformer ce territoire (les deux ZAC Bordeaux Saint-Jean Belcier et Garonne-Eiffel) en un quartier – ou des quartiers – dit attractif :

> […] dans quelques années, une offre exceptionnelle dans ce quartier-là, va générer une nouvelle grille de lecture à la fois chez les habitants mais aussi pour les nouveaux habitants, je pense que pour un quartier pas forcément attractif il y a 10-15 ans c'est en train de devenir un quartier attractif parce que aussi quand on est ici, on n'a pas besoin de prendre sa voiture pour aller travailler dans le centre-ville ou un peu plus loin[802].

Pour dépasser la peur de la rupture de vitesse entre transport ferroviaire national et transports en commun locaux, Euratlantique mise sur la concentration d'entreprises dans un grand quartier vivant, qui rappellerait le dynamisme et le centralisme parisien. L'installation d'équipements culturels métropolitains (MECA, Arena), d'équipements sportifs (piscine), de parcs urbains (parc des berges, le jardin de l'Ars) ainsi que de grands espaces dédiés à la restauration (Halle Boca), à l'hôtellerie de haut standing (hôtel Hilton), des auberges de jeunesse et des résidences étudiantes, favorisent l'établissement d'entreprises qui valorisent un vivier urbain où la qualité de travail et de vie dominerait.

Le changement d'habitudes de mobilité ainsi que l'aménagement de quartiers mixtes nous amèneraient vers un grand quartier qui dépasserait les frontières métropolitaines en se rattachant aux mobilités et pratiques individuelles quotidiennes : un mégaquartier « Euratlantique Montparnasse » pourrait voir le jour. Il serait plus que l'émanation d'une volonté politique ou le produit d'une organisation rigoureuse de sa production, il deviendrait une construction culturelle avec des habitants aux mêmes modes et rythmes de vie. Ce phénomène est renforcé par les « pratiques spatiales totalement débridées[803] » de certaines populations, ainsi que des pratiques de mobilité

[801] exp2, *op. cit.*, janvier 2018
[802] epa2, *op. cit.*, octobre 2017
[803] exp2, *op. cit.*, janvier 2018

déterritorialisée : « les limites de l'espace ne limitent pas les expériences humaines puisqu'il y a un effet de compensation par des expériences numériques de coprésence à l'autre[804] ».

L'imaginaire en devenir d'un mégaquartier « Euratlantique-Montparnasse » laisse toutefois entrevoir certaines limites. En premier lieu, la difficulté de l'EPA, dès le début du projet, à vendre terrains et surfaces de bureaux ou de logements : l'offre semble surdimensionnée. Au début des années 2010, l'ambition d'Euratlantique de contraindre le stationnement automobile a freiné les ardeurs des potentiels habitants et entreprises, même si le transfert du siège de la Caisse d'Épargne a lancé le mouvement en démontrant que cet aspect n'était pas un problème : aujourd'hui l'entreprise n'utilise pas toutes les places de stationnement de son parking.

De plus, même si la situation de Bordeaux Euratlantique est privilégiée, notamment à travers la grande offre de mobilités, elle n'arrive pas à être complètement compétitive avec les autres projets urbains : par exemple le projet des Bassins à Flot a réussi à attirer les principales écoles privées de la métropole, a concentré l'activité festive nocturne autour des bassins, alors que l'activité nocturne présente culturellement et traditionnellement sur les quais de Paludate est vouée à disparaître.

En parallèle, un urbaniste regrette le peu d'ambition du quartier d'affaire au niveau de la hauteur des constructions : même si des tours sont prévues ou déjà construites (la Tour Hyperion, l'hôtel Hilton et la Caisse d'Épargne), elles restent d'une envergure timorée et respectent l'horizontalité caractéristique de l'architecture bordelaise. Les élus ont d'ailleurs promis dès le départ de ne pas dépasser la hauteur symbolique de la flèche Saint-Michel[805]. Ce praticien craint que, sur le long terme, l'effet ne soit pas aussi imposant et impressionnant que ce qu'exige une entrée de métropole :

> En fait je me dis qu'à la fin, ils vont se dire, on aurait pu faire plus. Ils ont quand même vendu les meilleurs emplacements dès le début, MECA et tout, je trouve que les bâtiments ont des formes atypiques et sont plutôt réussi, mais avec une envergure assez limitée, on aurait pu faire plus[806].

Enfin, la mise en place du nouveau mégaquartier participe à l'éviction des populations originelles (ouvriers, classe populaire) et renforce donc l'hégémonie socio-économique de formes de quartier où l'être mobile – c'est-à-dire en capacité socio-spatiale de se déplacer ayant une forte motilité[807] – relègue l'être immobile au-delà des boulevards, l'excluant d'une centralité métropolitaine.

Les ambitions de la maîtrise d'ouvrage de Bordeaux Euratlantique comme celles des usagers de ce mégaquartier se cristallisent autour d'un objectif : que ce territoire propose les avantages d'un centre

[804] exp2, *op. cit.*, janvier 2018
[805] Panneaux explicatifs présents à la maison du projet de Bordeaux Euratlantique
[806] Entretien semi-directif, exp6, urbaniste et géographe, directeur de projet, novembre 2018
[807] Concept défini par Vincent Kaufmann, cf Chapitre 2. La mobilité, un grand récit unificateur

métropolitain avec ses équipements, services et réseaux de mobilité tout en privilégiant un rapport qualité-prix du logement et une accessibilité accrue à d'autres territoires. Comme le soulignent les experts de la mobilité de l'association Mouvable et de la FNAUT, « il ne faudrait pas que l'attractivité de la ville se retourne[808] » et dégrade l'imaginaire positif que participe à créer Bordeaux Euratlantique pour l'attractivité de la métropole bordelaise.

Pertinence d'une gouvernance *ad hoc* ?

Bordeaux Euratlantique perturbe et intrigue la construction métropolitaine. Situé autour de la gare Saint-Jean, sur trois communes et sur 738 ha, sur les deux rives de la Garonne, comprenant trois ponts (dont un ferroviaire), c'est-à-dire un peu moins de la moitié des ponts présents dans la métropole, le mégaprojet impressionne par sa superficie, le nombre de mètres carrés construits et projetés ainsi que le nombre d'équipements et d'espaces publics. Il inquiète aussi par son côté « bulldozer » avec des « morceaux de ville qu'ils sont en train de faire[809] » représentés par les grandes maquettes qu'on peut observer à la maison du projet. Le côté opaque de sa maîtrise d'ouvrage au cœur d'une métropole en construction questionne. Le vocabulaire est guerrier : l'EPA est une « machine de guerre[810] », ils ont une « force de frappe[811] » impressionnante dans la construction et l'avancement du projet, ce sont des « militaires[812] » dans leur façon de tenir leur troupe (leur équipe) ; mais ils sont aussi dans leur « tour d'ivoire[813] » où ils produisent sans que personne ne puisse les déranger. C'est enfin une « montée en puissance du gigantesque projet Bordeaux Euratlantique[814] » au niveau des transactions immobilières d'entreprise, particulièrement en 2017. L'image que renvoie le mégaprojet et sa gouvernance joue sur une dualité entre gigantisme des ambitions spatiales, temporelles, immobilières et milieu fermé de la gouvernance et des processus d'actions où l'État essaie encore de produire un – son – urbanisme. Dans les logiques de métropolisation, les formes déterritorialisées de fabrication de la ville ne devraient-elles pas disparaître pour laisser les instances métropolitaines, SEM et autres sociétés publiques-privées s'organiser pour penser un urbanisme cohérent sur l'ensemble du territoire métropolitain et au-delà, au travers des échanges et des

[808] exp4, *op. cit.*, février 2018
[809] Entretien semi-directif, exp6, urbaniste et géographe, directeur de projet, nov 2018
[810] Entretien semi-directif, exp2, chef d'équipe du projet urbain à l'a-urba, janvier 2018
[811] exp6, *op. cit.*, nov 2018
[812] Paroles extraites d'un entretien, dont nous ne citerons pas la source pour ne pas perturber les relations professionnelles entre les différents acteurs.
[813] *Ibid.*
[814] DÉJEAN, Jean-Philippe, « Immobilier d'entreprise : Bordeaux explose les compteurs », *La Tribune*, 6 février 2018

coopérations territoriales bilatérales : Bordeaux Métropole avec la Communauté d'agglomération du libournais[815] ou plus récemment une coopération avec la communauté de communes Val de Garonne[816]?

Une des questions que le mégaprojet soulève, concerne le décalage dans la communication métropolitaine. Le projet imposant et important est repris dans le marketing urbain de la métropole mais n'en est pas forcément son levier principal et son fleuron. On peut se demander si le fait que la maîtrise d'ouvrage ne soit pas locale est un frein à cette communication urbaine de l'unité métropolitaine ainsi que dans la recherche d'une cohérence globale et une lisibilité d'ensemble. Ce n'est par exemple pas le cas dans d'autres métropoles, comme Nantes ou Lille, qui ont conçu de grands projets grâce à une maîtrise d'ouvrage locale (SEM ou SPL), ces projets étant toujours identifiés comme étant représentatif du renouveau de ces ensembles urbains.

Les experts de la mobilité métropolitaine sont assez critiques sur la gouvernance *ad hoc* et sur son apport dans leur domaine d'expertise. Le fait qu'il n'y ait pas toujours de spécialistes transports-mobilité à l'EPA et que les projets au sein du périmètre ne soient pas toujours en accord avec ceux de la métropole, n'évoluant pas au même rythme ou bien étant moins flexible, est un point négatif. Par conséquent, du point de vue du lien urbanisme-mobilité, la gouvernance par un EPA sous une forme juridique d'OIN ne semble pas réellement compatible avec la construction urbaine à l'échelle métropolitaine. La force de ce mégaprojet réside ailleurs, dans la construction d'imaginaires désireux de transformer les pratiques, usages et modes d'actions.

[815] Signée en septembre 2017, la coopération se traduit par des projets de mobilité notamment une ligne de car express, de tourisme fluvial ainsi qu'autour du commerce alimentaire, et des implantations d'entreprises attractives bordelaise sur le territoire libournais

[816] Signée le jeudi 11 octobre 2018, le protocole de coopération concerne la logistique alimentaire, l'attractivité territoriale et doit essayer de répondre aux problématiques de mobilité (ferroviaire et routière)

Compendium Partie III

La dernière partie révèle la teneur, le contenu des récits de mobilité, la façon dont ils nourrissent les imaginaires individuels et collectifs, et les dynamiques qui sont à l'œuvre.

Au travers des composantes et des logiques individuelles constituant les imaginaires de la mobilité, nous avons perçu la force des « expériences passées » comme mémoire de ces imaginaires. À ce propos, Henri Bergson parle de « pénétration mutuelle[817] » entre le passé, le présent et le futur ; alors qu'on pourrait imaginer que ces moments sont dissociés, « chacun se love dans l'autre, le passé et le futur créant le présent[818] ». Comme les parcours individuels informent les imaginaires, ceux-ci influencent les imaginaires en construction. De même, parcours et imaginaires sont conditionnés par les récits politiques et urbains au travers des projets qui transforment la vie quotidienne et métropolitaine. Les projets et leur processus de mise en scène publique font alors réagir les habitants et les citoyens, contre ou pour, consciemment ou inconsciemment. Finalement, John Urry rappelle que,

> La mémoire ne peut donc jamais être une simple représentation mais doit être envisagée d'un point de vue temporel. Il s'agit d'un entassement du passé sur du passé, de sorte qu'aucun élément n'est simplement présent, mais évolue au fur et à mesure que de nouveaux éléments s'accumulent sans fin[819].

Les figures de l'imaginaire des individus ne sont pas indépendantes du moment et du contexte où elles émergent et se consolident. En s'inspirant de la chronologie opérée par Jean-Marc Offner sur les âges de la mobilité, certains imaginaires, selon les modes de vie des individus, se sont parfois *arrêtés* à une étape. Par exemple, la vision du temps des transports comme une ressource et non comme une contrainte, marqueur du 3ème âge de la mobilité[820], n'est pas toujours une réalité prise en compte, surtout dans les figures d'un imaginaire de la mobilité « intelligente » ou « optimisée ».

La typologie d'imaginaires soulignée dans cette thèse illustre des tendances contemporaines influençant les modes de vie des ménages et des individus. L'humain hypermobile existe, mais n'est pas devenu la norme pour autant. On le perçoit dans l'observation des stratégies résidentielles. Même si certains pensent encore leur mobilité comme un art de vivre autour d'un logement dont le choix est capital, et ne portent pas trop d'intérêt aux distances entre domicile et lieu de travail, les trois autres figures montrent l'enjeu des stratégies résidentielles comme le suggère Emre Korsu quand il étudie les

---

[817] BERGSON, Henri, *Matière et Mémoire*, Paris, PUF, 1993 ; cité par URRY, 2000, p.121
[818] URRY, John, *Sociologie des mobilités*, Paris, Armand Colin, 2000 (2005), p.121
[819] URRY, *op. cit.*, p.121
[820] OFFNER, Jean-Marc, « Les mobilités », *in* PAQUOT, Thierry, (dir.) *Repenser l'urbanisme*, Gollion, Folio, 2013, pp. 53-71

choix résidentiels et professionnels[821]. Aussi bien pour les habitants du périurbain que du centre-métropolitain, l'enjeu de proximité et de réduction de temps de déplacement devient un objectif de vie : via une mobilité virtuelle qui réduirait considérablement les déplacements physiques ; via une recherche d'efficacité et de performance dans ces derniers ; via la recherche d'une proximité spatio-temporelle entre les lieux de vie, où la vie de quartier devient un idéal de vie. La distance domicile-travail est cruciale pour les ménages car elle est quotidienne : elle doit être la plus confortable possible en acceptant des compromis autour de la proximité entre ces lieux. Les mutations des imaginaires de la mobilité ne vont pas toujours de soi, car « en effet, l'imaginaire de la mobilité demeure avant tout un imaginaire social, lié étroitement à la réalisation de soi et à la recherche d'un certain bien-être[822]. »

Comme le souligne Patrice Godier, Thierry Oblet et Guy Tapie dans leur ouvrage *L'éveil métropolitain*, l'enjeu du développement métropolitain est confronté à deux défis :

> En son cœur, on espère l'avènement d'un usager éclairé, utilisateur de modes doux de déplacement et partisan de la sobriété énergétique et, en périphérie, au-delà de la rocade, on vise à réduire le règne sans partage de la pratique de la voiture[823].

La mobilité est davantage problématique pour les périurbains et les usagers de l'automobile. La tension devient de plus en plus forte entre une représentation datée du déplacement et les « déplacements doux », surtout lorsque la population de l'extra-rocade est peu entendue, particulièrement dans des projets tels que Bordeaux Euratlantique. Il est toutefois intéressant de noter une évolution dans l'imaginaire de la mobilité : la lenteur dans les modes de vie et le ralentissement de l'être mobile sont aujourd'hui perçus comme des objectifs à intégrer dans la conception des projets urbains sous couvert de la ville durable. Ce n'est pas pour autant que l'être mobile est déclassé. L'évolution actuelle intègre une dialectique entre l'imaginaire de la mobilité et celui de l'immobilité.

Du côté des aménageurs et des acteurs institutionnels, leurs imaginaires tendent vers une mobilité optimisée et/ou intelligente en proposant de nouveaux modes et moyens qui permettraient de faire évoluer les pratiques et usages. L'imaginaire de la mobilité se conçoit alors au prisme des visions de la rationalité technique des experts qui imaginent une mobilité sans peine, rationnellement organisée en fonction des pratiques, fluide, en gérant les fréquences et les services, une véritable machine qui trame les territoires à de multiples échelles, du local au mondial. Pourtant la mobilité réelle impose son lot

[821] KORSU, Emre, « La proximité domicile-travail dans les choix résidentiels et professionnels de l'individu hypermoderne », *in* MASSOT, Marie-Hélène (dir.), *Mobilités & modes de vie métropolitains. Les intelligences du quotidien*, Paris, L'Œil d'or, 2010, pp. 75-92
[822] FEILDEL, BAILLEUL, LAFFONT, *op. cit*., p. 156
[823] GODIER, OBLET, TAPIE, *op. cit*., 2018, p.212

de contraintes et d'effets pervers : la congestion urbaine, la sur-fréquentation de trajets, la fraude, l'insécurité ressentie, l'augmentation des prix de carburants ou des transports en commun.

L'originalité de notre thèse tient dans le relevé des liens et influences mutuelles entre, d'une part, les nouvelles tendances et mutations dans les imaginaires de la mobilité à l'échelle individuelle, et d'autre part, les imaginaires collectifs en gestation dans le mégaprojet. Ainsi la recherche de proximité individuelle est-elle prise en compte dans Bordeaux Euratlantique par la notion de « quartier à échelle humaine ». L'interconnexion entre des territoires attractifs à l'échelle nationale (métropoles parisiennes et bordelaises) et des territoires compétitifs à l'échelle régionale (Angoulême, Poitiers, Bayonne) via une grande offre de mobilité, promet des opportunités d'emplois et de nouveaux modes de vie. La concentration de ressources et d'activités aux portes du territoire métropolitain offre de nouvelles perspectives de développement optimisant une nouvelle façon de penser la dichotomie vitesse-lenteur. Cette vision est particulièrement promue pour et par les classes socio-économiques moyennes de niveau élevé :

> Désormais la vitesse, l'automobile et la longue distance ne sont plus unilatéralement valorisées dans les déplacements. La recherche de proximité, de décélération, de lenteur (œuvres de Lamouroux et Zarka), voire de sédentarité, apparaît comme une tendance émergente chez les personnes à capital social et culturel élevé. Cela peut expliquer le paradoxe selon lequel, alors que l'accès aux systèmes de transports rapides est capital pour l'insertion sociale, des personnes socialement bien dotées les utiliseraient moins (Kesselring et Sherrer)[824].

Une autre revendication individuelle dans la recherche de proximité et de ralentissement des modes de vie tient dans les relations éthiques et environnementales aux lieux de vie, qui impliquent une mobilité sobre et durable. Les auteurs Benoit Feildel, Hélène Bailleul et Georges-Henri Laffont synthétisent cette pensée :

> Dès lors, ce qui formait les totems de la mobilité en temps de modernité est aujourd'hui largement remis en question, avec en premier lieu un refus et une dénonciation de l'accélération de la vie quotidienne, mais aussi, pour partie, de l'éloignement aux êtres et aux biens qui peut y être associé. Cette transformation des attributs positifs de la mobilité révèle alors un renversement de valeur à l'œuvre dans nos sociétés, sous l'effet notamment d'une critique du modèle libéral et de ses effets pervers sur l'environnement[825].

Les imaginaires de la mobilité à l'œuvre dans la construction métropolitaine portent ainsi les tendances contemporaines des changements de société comme la transition écologique tout en continuant de promouvoir des grands clusters économiques concentrés dans des territoires hyperurbains.

---

[824] GAY, Christophe, KAUFMANN, Vincent, LANDRIÈVE, Sylvie, VINCENT-GESLIN, Stéphanie, *Mobile immobile. Quels choix, quels droits pour 2030*, Paris, L'Aube, 2011, p.161-162
[825] FEILDEL, BAILLEUL, LAFFONT, *op. cit*., p.147

CONCLUSION GÉNÉRALE

Ce travail de thèse a débuté à l'aune d'une vaste question : comment imagine-t-on la ville ? Elle découlait de notre formation au paysage, qui sensibilise à la manière dont les représentations de l'espace agissent sur les perceptions que l'on s'en fait, et d'un travail de fin d'étude qui avait pour ambition d'interroger les images et les représentations virtuelles produites dans le cadre de projets à l'échelle d'un quartier, d'un espace public. À l'ère de la communication tous azimuts, nous baignons dans un nombre incommensurable d'images de la ville qui forment et informent nos imaginaires. Il s'agissait moins d'interroger ce qui est produit que la façon dont cela est produit. Cette question en appelait une autre : comment ces imaginaires influent à leur tour sur la fabrication de la ville ?

Le projet urbain peut prendre de multiples atours, mais se construit aujourd'hui, de manière systématique, sur une riche mise en récit. Nous avons pris le parti de nous positionner sur un grand projet urbain qui fait le pari d'une transformation urbaine à grande échelle, et s'accompagne d'une mise en récit tout aussi ambitieuse, traversée par des enjeux de mobilité pour fabriquer, dans les esprits comme sur le terrain, un véritable morceau de ville.

Notre hypothèse principale était la suivante : nous avons postulé que les imaginaires individuels de la mobilité nourrissaient la production des projets urbains, et par là même, les imaginaires collectifs. En d'autres termes, il nous semblait pertinent d'analyser l'articulation et l'interaction entre deux échelles d'imaginaires qui ne se mesurent pas à l'aune des types de publics (habitants, faiseurs de ville), mais par les processus mis en œuvre : les individus possèdent leurs imaginaires propres, catalysés par des expériences, des aspirations, et par un imaginaire collectif qui est lui-même la somme de ces imaginaires individuels, fruit d'une boucle de rétroaction. Nos sous-hypothèses se concentraient donc d'une part, sur la possibilité d'établir une typologie des imaginaires individuels métropolitains de la mobilité ; d'autre part, sur la capacité du projet urbain à proposer des imaginaires collectifs ciblés, alimentant la vision de la ville de demain.

Le choix du terrain de cette étude, la métropole de Bordeaux et plus précisément l'OIN Bordeaux Euratlantique, catalysée par le projet de LGV et le renouvellement urbain de la fin des années 1990, découle de deux autres sous-hypothèses, à savoir : une mise en récit qui serait tout entière fondée sur le couple urbanisme-mobilité (voire métropolisation-mobilité), élément-phare de la construction urbaine contemporaine ; un mégaprojet qui, par son ambition et sa gouvernance *ad hoc*, se distinguerait des autres projets urbains et mettrait tout en œuvre pour contrôler sa mise en récit et attirer publics et investisseurs.

Force de la littérature scientifique : une recherche pluridisciplinaire par l'objet

Le champ de la fabrication de la ville relève d'une recherche pluridisciplinaire ; elle peut néanmoins être influencée par une discipline principale : dans notre cas, la sociologie urbaine. Notre parcours de formation et professionnel nous a invité à faire appel à d'autres domaines : notre point de départ s'inscrit dans le paysage, dont découle l'étude des images et des représentations, une recherche des sens et des signes (sémantique, sémiologie) ; les recherches en urbanisme et en aménagement ont éclairé les processus de fabrication de la ville ; la science politique et la géographie ont complété notre approche des systèmes de gouvernance et de l'articulation entre métropoles et territoires. C'est en croisant nos lectures avec des disciplines connexes à la sociologie urbaine que nous avons pu construire notre cadre théorique : un contexte et un processus sur lesquels notre thèse se porte, ceux du projet urbain et de la métropolisation ; la mobilité comme objet et phénomène socio-spatial ; et enfin un modèle d'analyse, les imaginaires dans le contexte de la mise en récit urbaine. La pertinence de notre cadre d'analyse tient dans l'entrecroisement de cette problématique tripartite.

En sociologie, le concept d'imaginaire est complexe, car peu développé ; il faut se rattacher à la philosophie (Castoriadis, Taylor, Anderson), ou à la géographie urbaine (Debardieux) pour saisir les prémices de son développement. Après tout, comment saisir une *réalité* de fabrication en faisant appel aux émotions, aux croyances, aux idéaux ? Nous avons pu démontrer que les imaginaires ne renvoient pas seulement à un irréel mais sont également ancrés dans des pratiques, une histoire personnelle et des aspirations à de futurs modes de vie.

Ces imaginaires n'émergent pas de manière spontanée. Le tournant communicationnel des années 1980 a renouvelé la production urbaine et territoriale. La mise en compétition des villes et notamment des plus grandes a développé une large mise en récit de l'action et des politiques urbaines pour attirer entreprises, investisseurs et futurs habitants. En parallèle, des projets et opérations urbaines se multiplient pour répondre à ces enjeux. La prise de conscience de l'importance du développement durable des années 2000-2010 a participé à produire des opérations de logements, de bureaux et d'équipements misant sur la densité pour contrer l'étalement urbain. Cette densification de l'espace urbain se structure notamment autour des pôles de mobilité intermodale, des gares centrales ou annexes.

Au cœur de la mise en récit, la mobilité, phénomène contemporain de notre société, est un objet d'étude fréquemment mobilisé par les chercheurs car à la croisée de plusieurs problématiques urbaines, politiques, sociales et économiques. Au travers de la sociologie de Michel Bassand, de Vincent Kaufmann ou de John Urry, la mobilité se révèle être un objet dépassant les frontières techniques des transports et de la science du trafic, ainsi que de la mobilité sociale de la tradition

sociologique. Par la combinaison d'une double approche sociale et spatiale, la mobilité devient une capacité individuelle, une norme régissant la vie des populations urbaines et territoriales (hypermobilité) et le travail (pendularité résidentielle), une valeur positive (liberté, ressource) ou négative (pollution, nuisances). Parler de mobilité n'indique donc pas automatiquement un mouvement positif : l'immobilité choisie ou contrainte est un phénomène majeur du début du XXIème siècle, aussi bien dans les aménagements que dans les politiques luttant contre les inégalités sociales et spatiales.

Influence du projet sur les imaginaires de la mobilité dans la métropole

Le cas de la métropole bordelaise illustre bien la façon dont la mobilité offre un prisme d'analyse à forte valeur heuristique de sa construction socio-spatiale. Nous avons démontré que le couple urbanisme-transports avait accompagné la Reconstruction jusqu'aux années 2000 avec des périodes politiques marquées, chacune, par la mise en avant d'une infrastructure particulière : Chaban 1 et la voiture comme unique mode de déplacement, Chaban 2 et son projet de métro avorté, Juppé et le tramway. Le couple métropolisation-mobilité émerge au XXIème siècle, dans les territoires métropolitains en général et particulièrement dans celui de Bordeaux, avec un « effet TGV » promis comme un renouveau. L'arrivée de la LGV a en effet transformé d'autres métropoles, avec la création de hubs européens d'affaires et de commerces : Lille et Lyon en tête, Marseille ou à plus petite échelle, Nantes. La nouvelle proximité à Paris et donc au réseau nord-européen en est un premier levier. Bordeaux, qui accueille la LGV avec 15 à 20 années de retard sur ces autres métropoles, peut donc légitimement anticiper les effets suivants : une augmentation des offres d'emploi avec l'installation de sièges de grandes, petites et moyennes entreprises ; le développement d'une offre de commerces en conséquence et l'installation de nouvelles familles, habitants, usagers et consommateurs du territoire.

Un aspect phare dans notre cas d'étude est la dynamique entre les imaginaires individuels de la mobilité et ceux mis en récit par le projet urbain. Nous avons montré dans la partie III en quoi ces deux catégories d'imaginaires s'articulent dans un processus circulaire, une boucle de rétroaction : les acteurs du projet sont empreints d'imaginaires individuels, s'insèrent dans une culture professionnelle, répondent à des référentiels d'actions. Ce collectif hétérogène conçoit un projet qui lui-même produit de nouvelles histoires formant des imaginaires collectifs qui influencent en retour les imaginaires individuels des publics. Notre étude à un temps T expose un des segments de ce processus remarquable : le projet Bordeaux Euratlantique participe, peut-être plus que les autres projets urbains bordelais, à modifier, nuancer, influer sur les imaginaires urbains et plus particulièrement les imaginaires de la mobilité.

L'articulation entre ces deux formes d'imaginaire révèle à la fois des convergences et des divergences. Ces dernières sont perceptibles dans la représentation même de la mobilité. Le mégaprojet porte une valeur positive de la mobilité, vue comme un facteur d'accessibilité et d'attractivité pour les futurs quartiers, équipements, espaces de travail et de vie, ce qui contraste avec les imaginaires individuels qui ont tendance à la considérer comme contraignante, chère, ou encore facteur d'inégalités. Par ailleurs, Bordeaux Euratlantique expose la mobilité au prisme de la vitesse *et* de la lenteur, mettant en exergue un nouveau couple conceptuel, alors qu'à l'échelle individuelle les imaginaires de la lenteur et de la vitesse n'apparaissent pas encore complètement compatibles et synchrones. Nous avons montré que la mise en récit de ces opérations ne touche par les publics de la même façon selon leur réception des dispositifs de communication (paratextes et métatextes). De plus, certains vivent cette demande de mobilité sur le mode du conflit, notamment les co-dépendants de la voiture – ceux qui vivent en extra-rocade, dans les territoires périphériques ; d'autres réinjectent la lenteur dans leur mode de vie quotidien tout en profitant des équipements et progrès liés à la vitesse déjà-là.

Émergent aussi des convergences : la proximité est un *item* qui revient aussi bien dans les problématiques des figures des imaginaires individuels (optimisé, *smart* et vertueux) que dans la communication du projet urbain[826]. La situation de projet répond particulièrement à la question du rapprochement géographique des lieux de vie – dans le centre métropolitain, autour de la gare ferroviaire et d'un pôle intermodal (tramway, bus, vélo, taxi, stationnement) – ainsi que d'un rapprochement temporel via la nouvelle ligne de TGV reliant Bordeaux à Paris en 2h. Les nouvelles centralités, principales et connexes, créées ou renouvelées, soulignent le besoin de proximité comme facteur d'attractivité et levier de développement économique.

En ressortent deux tendances : à l'échelle individuelle, la mobilité est une histoire de compromis entre d'une part des contraintes familiales, professionnelles et économiques, d'autre part des aspirations à plus de lenteur et d'éthique dans l'usage et les choix résidentiels ; à l'échelle collective, la prise en compte du cadre de vie, dont fait entièrement partie la mobilité, devient un levier d'attractivité de l'échelle métropolitaine. L'injonction au développement durable impose à la mobilité de suivre le mouvement : d'abord via des lois au caractère prescriptif, puis grâce à des documents stratégiques à l'échelle des territoires comme l'expérience du Grenelle des mobilités. Les documents réglementaires les retranscrivent à l'échelle locale en exigeant des aménageurs une plus grande prise en compte des mobilités douces. Ces recommandations mettent encore du temps à être appliquées : le stationnement réglementé peine à dépasser les boulevards, l'usage de la voiture est toujours un sujet de problèmes (congestion, prix, sécurité), l'utilisation du vélo n'est pas évidente (stationnement,

[826] Notamment à travers le livret « Plus de proximité pour des quartiers à vivre », 2017

manque de voies dédiées). Le récit narré par les acteurs de la fabrique métropolitaine précède la réalisation des promesses attendues. L'importance d'une meilleure qualité urbaine se traduit dans les discours par des qualificatifs qui mettent l'accent sur le caractère durable de la métropole et de la mobilité : la métropole « solidaire, stimulante, sobre, sensible, singulière[827] », « connectée[828] » et la mobilité « fluide, raisonnée, régulée[829] ».

Le mégaprojet, création d'un récit dominant

Une de nos sous-hypothèses envisageait les mégaprojets comme les catalyseurs d'une mise en récit prolifique, qui se revendiquent comme des espaces d'innovations technologiques, processuelles, formelles. Ces grands projets urbains ont des capacités financières et techniques différentes des opérations classiques, ce qui les place dans une position d'exception dans le paysage de la fabrique métropolitaine. De fait, le récit de communication, composé de plusieurs histoires, participe à créer un récit institutionnel dominant les possibles alter-récits des publics. Le mégaprojet Bordeaux Euratlantique crée un consensus entre les acteurs publics, politiques, techniques. La masse importante des dispositifs d'information, de concertation, de médiation et de médiatisation dissuade l'opposition. Nous avons exposé les différents outils utilisés par l'EPA pour parler du projet urbain et de la mobilité : leur diversité est telle qu'ils visent toutes les cibles possibles (habitants, associatifs, professionnels, usagers). En contrôlant toutes les histoires racontées et créées, par la force du *storytelling*, le récit institutionnel de l'EPA Bordeaux Euratlantique domine ; et c'est grâce à la compartimentation de la mise en récit que l'EPA surveille ce qui est dit et fait autour de la fabrique du projet.

Nous avons supposé que les OIN, plus largement les grands projets urbains, apparaissaient comme des supports significatifs des transformations urbaines. À travers l'arrivée de la LGV, comme équipement ainsi que levier de développement de la métropole, le mégaprojet Bordeaux Euratlantique se situe dans une double filiation, entre le Projet Urbain des 3B des années 1990 et le Projet Métropolitain des années 2010. L'EPA souligne les transformations et améliorations apportées au cadre de vie des quartiers concernés ; il insiste notamment sur les innovations développées dans et autour du projet[830] :

[827] Les cinq thématiques qui ont organisé le projet métropolitain de Bordeaux publié en 2012
[828] LA CUB, « Bordeaux Métropole : 2010-2020, la décennie bordelaise », février 2014
[829] A'URBA, *Pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée, rapport Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise*, avril 2013
[830] Dans un document de communication intitulé « Retour d'expérience 2010-2019 : Innovations et bonnes pratiques », EPA, mars 2019 ; 132 pages sur 5 chapitres reprenant les principaux thèmes de la stratégie générale : aménagement, développement économique du territoire, cohésion sociale, écologie énergie et ressources naturelles, mobilités.

création d'une plateforme de réemploi des matériaux de chantier, offres de stationnement adaptées à de nouveaux besoins, accompagnement de la filière bois locale.

Nous avons qualifié cette OIN de « mégaprojet », ce n'est pas fortuit. Nous avons voulu souligner le caractère exceptionnel de l'Opération d'Intérêt National. Il ne s'agit pas d'un projet comme les autres opérations d'aménagement que nous retrouvons à Bordeaux : son périmètre est plus grand ; le nombre de mètres carrés à construire aussi ; le programme répond à des enjeux de quartiers, de villes, de la métropole, de la région et de l'État ; le nombre d'acteurs concernés et impliqués dans le projet est important ; la gouvernance de cette opération est *ad hoc* à la métropole bordelaise ; enfin, un conseil d'administration prend les décisions pour les grandes directions. Ce n'est pas non plus une opération classique dans le paysage des grandes opérations d'aménagement en France : seulement quelques-unes sont des OIN gérées par des EPA (Euroméditerranée, Saint-Etienne) car d'autres villes ont choisi des modèles de gouvernance différents comme la SPL à Euralille, ou une SEM pour l'Ile de Nantes.

L'urbanisme par OIN dépassé

Nos lectures ont fait apparaître les Établissements Publics d'Aménagement gérant les Opérations d'Intérêt National comme des acteurs désirant se démarquer de l'urbanisme centralisé pré-loi de décentralisation, en étant intégrés dans un contexte spatial, social et économique, en échange constant avec les acteurs locaux et menant à un urbanisme territorialisé. Il apparaît néanmoins que ce n'est pas le cas de toutes les OIN, notamment celle de Bordeaux Euratlantique. Notre enquête a montré que les décisions et actions menées par l'EPA et ses partenaires n'étaient pas toujours en accord avec les temporalités et processus des projets locaux (municipaux et métropolitains) ce qui rendaient les échanges compliqués, l'EPA apparaissant comme un organe hors-sol pour les acteurs classiques de l'aménagement.

Cela s'explique par une différence de rythme fondamentale entre les OIN et les projets urbains classiques portés par les collectivités et métropoles : ces derniers subissent, en bien comme en mal, les fréquents changements et aléas de la vie politique. Ils sont donc au diapason de l'évolution de la métropole, contrairement aux EPA, des organismes extraterritoriaux, qui possèdent leur propre rythme. Alors que le départ du premier directeur général de l'EPA Bordeaux Euratlantique a coïncidé avec le passage à la phase d'opérationnalisation, le départ d'Alain Juppé, figure-clé de la métropole, n'a eu aucun impact sur le mégaprojet – pour l'instant du moins.

Ainsi, la promotion métropolitaine qui devait être portée par Euratlantique prend difficilement. Même si Euratlantique est présent sur les salons professionnels (MIPIM), dans la presse et dans les brochures faisant la promotion de la fabrication urbaine, le récit métropolitain se construit en parallèle. L'effet levier d'Euratlantique n'est pas rempli, puisqu'il est en compétition avec les autres opérations urbaines plus classiques tels que le PAE Bassins à Flot ou les ZAC Brazza et Bastide-Niel. L'EPA est perçue comme un partenaire « privé » notamment à la Biennale Agora, moment fort de l'exposition des projets urbains de la métropole. Le modèle des Opérations d'Intérêt National portées par des Établissements Publics d'Aménagement parait quelque peu dépassé par rapport à celui du projet urbain plus itératif. Le mégaprojet via la démarche OIN est-il vraiment un nouveau modèle de planification ou bien le descendant direct de l'urbanisme de plan ? La question de la subsistance des OIN concernant les opérations d'aménagement se pose alors : sont-elles en fin de vie ? Ne faudrait-il pas penser à une autre forme de mégaprojet plus ancrée dans les gestions métropolitaines ?

Considérations prospectives

Nous nous sommes positionnés dès le départ dans l'aire métropolitaine, lieu de développement de récits multiples liés à la concentration de ressources, de projets et d'acteurs ; notre cas d'étude se concentre dans les limites de l'intra-rocade. Le mouvement populaire des Gilets Jaunes fin 2018-2019 a montré que la fracture entre d'un côté, les Bordelais, de l'autre le reste de la métropole et le département (périphéries métropolitaines) n'était pas adoucie mais restait au contraire très prégnante. Elle a « explosé » aux yeux des élus, des aménageurs, urbanistes et citoyens. Se positionner dans le cœur métropolitain était pertinent au début de cette thèse de doctorat ; aujourd'hui, une prise en considération du bassin métropolitain dans son ensemble serait plus juste. Quelle ingénierie déployer pour répondre aux attentes des habitants de ces bassins de vie ? Quels sont ou seraient les référentiels d'actions ? Se positionner dans les territoires périphériques et s'interroger sur les relations entre leurs récits et ceux du cœur métropolitain pourrait donner lieu à un projet de recherche, notamment autour de la mobilité qui a cristallisé les grandes problématiques de ces derniers mois. Quels sont les imaginaires individuels de la mobilité et des modes de vie portés par les usagers de ces territoires, comment bouleversent-ils la dichotomie intra-extra métropolitain au-delà de la simple rocade ? Ces questions sont déjà abordées par des chercheurs comme Olivier Bouba-Olga qui évoque les « impasses du récit métropolitain[831] » et cherche à comprendre ce nouveau récit territorial sans catégoriser les autres territoires (petites et moyennes villes) ; l'enjeu principal « consiste donc à identifier ces complémentarités productives et territoriales, à s'interroger sur la façon de les

[831] BOUBA-OLGA, Olivier, « Pour un nouveau récit territorial », conférences POPSU, novembre 2018, p.11

entretenir, sur les transformations à l'œuvre et la façon de les accompagner, plutôt que d'opposer les territoires[832]. » Le couple d'analyse récit-imaginaire semble, à ce titre, particulièrement adapté pour continuer des recherches sur ce récit en déplaçant notre point de vue de chercheuse urbano-centrée vers d'autres territoires.

[832] BOUBA-OLGA, o*p. cit*., p.17

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages et chapitres d'ouvrages

ABRIC, Jean-Claude (dir.), *Méthodes d'étude des représentations sociales*, Toulouse, ERES, 2005

ADAM, Jean-Michel, *Le récit*, Paris, PUF, 1984

ASCHER, François, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 1995 (2010)

AUTHIER, Jean-Yves, **BACQUÉ**, Marie-Hélène, **GUÉRIN-PACE**, France, (dir.), *Le quartier*, Paris, La Découverte, 2007

- AUTHIER, Jean-Yves, FIJALKOW, Yankel, PHILIFERT, Pascale, « I. Le quartier : constructions savantes, constructions politiques, Introduction », pp. 15-19
- GRAFMEYER, Yves, « 1. Le quartier des sociologues », pp. 21-31
- HUMAIN-LAMOURE, Anne-Lise, « 3. Le quartier comme objet en géographie », pp. 41-51
- RAMADIER, Thierry, « 10. Mobilité quotidienne et attachement au quartier : une question de position ? », pp. 127-138

AUTHIER, Jean-Yves (dir.)*, Du domicile à la ville. Vivre en quartier ancien*, Anthropos-Economica, Paris, 2001

AVITABILE, Alain, *La mise en scène du projet urbain. Pour une structuration des démarches*, Paris, L'Harmattan, 2005

BARONI, Raphaël, *La tension narrative. Suspense, curiosité, surprise*, Paris, Seuil, 2007

BARRÈRE, Céline, **ROZENHOLC**, Caroline, (dir.), *Les lieux de mobilité en question. Acteurs, enjeux, formes, situations*, Paris, Karthala, 2018

BARTHES, Roland, *Mythologies*, Paris, Seuil, 1957

BASSAND, Michel, **BRULHARDT**, Marie-Claude, *Mobilité spatiale*, St Saphorin, Georgi, 1980

BASSAND, Michel, **KAUFMANN**, Vincent, **JOYE**, Dominique, (dir.), *Les enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, PPUR, 2001

- BASSAND, Michel, « Métropoles et métropolisation », pp. 15-31
- KAUFMANN, Vincent, « La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain ? », pp. 171-188

BÉGOUT, Bruce, *Lieu commun*, Paris, Allia, 2003 (2011)

BERTAUX, Daniel, *Le récit de vie*, 3ème édition, Paris, Armand Colin, 1997 (2010)

BLANCHET, Alain, **GOTMAN**, Anne, *L'entretien*, Paris, Armand Colin, 2007 (2015)

BOLTANSKI, Luc, **CHIAPELLO**, Ève, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard, 1999

BONNET, Michel, **AUBERTEL**, Patrice, (dir.), *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF, 2006

- DESJEUX, Dominique, ALAMI, Sophie, MARNAT, Daphné, « Les sens anthropologiques de la mobilité ou la mobilité comme brouilleur des bornes de la vie », pp. 33-45
- BERROIR, Sandrine, MATHIAN, Hélène, SAINT-JULIEN, Thérèse, SANDERS, Léna, « Mobilités et polarisations : vers des métropoles polycentriques. Le cas des métropoles francilienne et méditerranéenne » pp. 71-82
- MONDOU, Véronique, « Transports urbains : ceux qui ne les prennent jamais… et ceux qui les prennent parce qu'ils ne peuvent pas faire autrement », pp. 251-259

BOURDIN, Alain, **IDT**, Joël, (dir.), *L'urbanisme des modèles. Références, benchmarking et bonnes pratiques*, Paris, L'Aube, 2016

- GODIER, Patrice, « Chapitre 5. Le projet d'agglomération bordelais au tournant des années 2010 : un référentiel partagé ? », pp. 119-137

- ROY, Élise, « Chapitre 6. Bonnes pratiques à l'œuvre dans le gouvernement urbain : enquête sur de nouvelles mœurs de l'action publique », pp. 139-157

BOUSSAGUET, Laurie, **JACQUOT**, Sophie, **RAVINET**, Pauline*, Dictionnaire des politiques publiques*, Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), 2014 (4e éd.)

- MULLER, Pierre, « Référentiel », pp. 555-562
- RADAELLI, Claudio M., « Récits (*policy narrative*) », pp. 548-554

CASTELLS, Manuel, *La société en réseaux* (Tome 1 de *L'ère de l'information*), Paris, Fayard, 1998 et 2001

CASTORIADIS, Cornelius, *L'institution imaginaire de la société*, Paris, Seuil, 1975

CHADOIN, Olivier, **GODIER**, Patrice, **TAPIE**, Guy, *Du politique à l'œuvre : Bilbao, Bordeaux, Bercy, San Sébastian. Système et acteurs des grands projets urbains et architecturaux*, Paris, L'Aube, 2000

CHALAS, Yves, *L'invention de la ville*, Paris, Economica, 2000

CHALAS, Yves (dir.), *L'imaginaire aménageur en mutation*, Paris, L'Harmattan, 2004

CHASSERIAU, Aude, « Les projets de régénération urbaine ou comment recréer la proximité » *in* RALLET, Alain, TORRE, André, (dir.), *Les nouvelles proximités urbaines*, Paris, L'Harmattan, 2008, pp. 181-190

DEBARDIEUX, Bernard, *L'espace de l'imaginaire. Essais et détours*, Paris, CNRS éditions, 2015

DEBORD, Guy, *Société du spectacle*, Paris, Gallimard, 1967 (1992)

DELPONT, André, **GILLES**, Jean-Bernard, *Bordeaux, business et grande vitesse. Nouveaux paradigmes économiques*, Bordeaux, Mollat, 2017

DONZELOT, Jacques, *La ville à trois vitesses et autres essais*, Paris, la Villette, 2009

DUCHESNE, Sophie, **HAEGEL**, Florence, *L'enquête et ses méthodes. L'entretien collectif*, Paris, Armand Colin, 2014

DUREAU, Françoise, **HILY**, Marie-Antoinette, (dir.), *Les mondes de la mobilité*, Rennes, PUR, 2009

- DUREAU, Françoise, HILY, Marie-Antoinette, « Introduction », pp. 13-20
- LÉVY, Jean-Pierre, « Mobilités urbaines : des pratiques sociales aux évolutions territoriales », pp. 107-136

ESCAFFRE, Fabrice, **JAILLET**, Marie-Christine, *Une trajectoire métropolitaine. L'exemple de Toulouse*, Paris, Le Moniteur, 2016

FLONNEAU, Mathieu, **GUIGUENO**, Vincent, (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR, 2009

- GALLEZ, Caroline, KAUFMANN, Vincent, « Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine », pp. 41-55

GARAT, Isabelle, « Chapitre 9 – Les métamorphoses de la centralité », *in* CAILLY, Laurent *et al.*, *La France, une géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 2010, pp. 169-190

GAY, Christophe, **KAUFMANN**, Vincent, **LANDRIÈVE**, Sylvie, **VINCENT-GESLIN**, Stéphanie, *Mobile immobile. Quels choix, quels droits pour 2030*, Paris, L'Aube, 2011

- CROZET, Yves, « Mobilité : les gains de temps ne sont plus ce qu'ils étaient… », VOL. 1, pp. 68-79
- KESSELRING, Sven, « Travail mobile : de l'exception à la règle », VOL. 1, pp. 132-141
- SHELLER, Mimi, « Assurer une mobilité durable et juste », VOL. 2, pp. 113-123

GENETTE, Gérard*, Palimpsestes. La littérature au second degré*, Paris, Seuil, 1982

GENETTE, Gérard, *Discours du récit*, Paris, Seuil, 1972, 1983 (2007)

GIUST-DESPRAIRIES, Florence, *L'imaginaire collectif*, Toulouse, ERES, 2009,

GODIER, Patrice, **SORBETS**, Claude, **TAPIE**, Guy, (dir.), *Bordeaux métropole, un futur sans rupture*, Marseille, Parenthèses, 2009

- MARIEU, Jean, ROULAND, Peggy, « Tramways et modèles de ville », pp. 50-65

GODIER, Patrice, **OBLET**, Thierry, **TAPIE**, Guy, *L'éveil métropolitain. L'exemple de Bordeaux*, Paris, Le Moniteur, 2018

- OBLET, Thierry, « La politique des transports urbains : fabrique de la conscience métropolitaine », pp. 19-61
- TAPIE, Guy, de AJAURO LIMA, Cristina, « La mobilité en question : les enseignements de Cincinnati (États-Unis) et de Curitiba (Brésil) », pp. 171-206

GRAFMEYER, Yves, *Sociologie urbaine*, Paris, Nathan, 1994

GRASSI, Valentina, « L'imaginaire », *in* GRASSI, Valentina (dir.), *Introduction à la sociologie de l'imaginaire. Une compréhension de la vie quotidienne*, Toulouse, ERES, 2005

HEINICH, Nathalie, *Des valeurs. Une approche sociologique*, Paris, Gallimard, 2017

HONORÉ, Carl, *Éloge de la lenteur*, Paris, Marabout, 2007

HURÉ, Maxime, *Les mobilités partagées. Nouveau capitalisme urbain*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2017

INGALLINA, Patrizia, *Le projet urbain,* Paris, PUF, 2010

JEUDY, Henri-Pierre, *L'imaginaire des architectes (Paris 2030)*, Paris, Sens&Tonka, 2012

JODELET, Denise (dir.), *Les représentations sociales,* Paris, PUF, 1989 (2009)

JODELET, Denise, « Représentation sociale. Phénomènes, concept et théories », *in* MOSCOVICI, Serge (dir.), *Psychologie sociale*, Paris, PUF, 1997

JONAS, Stéphane, « La métropolisation de la société dans l'œuvre de Georg Simmel », *in* REMY, Jean (dir.), *Georg Simmel, ville et modernité*, Paris, L'Harmattan, 2000

JOSEPH, Isaac, **GRAFMEYER**, Yves, *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Champs essais, 1979 (2004)

KAUFMANN, Vincent*, Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne, PPUR, 2008 (2017)

KAUFMANN, Vincent, **VINCENT-GESLIN**, Stéphanie, (dir.), *Mobilité sans racines. Plus loin, plus vite… Plus mobiles ?*, Paris, Descartes & Cie, 2012

KLEIN, Étienne, *D'où viennent les idées (scientifiques) ?,* Paris, Manucius, 2013

LEFÈVRE, Christian, **ROSEAU**, Nathalie, **VITALE**, Tommaso, *De la ville à la métropole, les défis de la gouvernance*, Paris, L'Œil d'or, 2013

LE BRETON, Éric, *L'urgence du sens. Mobilité, la fin du rêve ?*, Rennes, Apogée, 2019

LEGROS, Patrick, **MONNEYRON**, Frédéric, **RENARD**, Jean-Bruno, **TACUSSEL**, Patrick, *Sociologie de l'imaginaire*, Paris, Armand Colin, 2006

LYNCH, Kevin, *L'image de la cité*, Paris, Dunod, 1999

MAITRE, Juliette, **RACINEUX**, Nathalie, **DROUY**, Florence, **BACHELARD**, Olivier, « 24 heures dans la vie d'un écoquartier en 2020. Récits des collectivités candidates à l'appel à projets EcoQuartier 2011 », *in* DEBIZET, Gilles, GODIER, Patrice (dir.), *Architecture et urbanisme durables. Modèles et savoirs*, Paris, La Villette, Cahier RAMAU n°7, novembre 2015, pp. 88-99

MANGIN, David, **PANERAI**, Philippe, *Projet urbain*, Marseille, Parenthèses, 1999 (2009)

MARCHAL, Hervé, **STÉBÉ**, Jean-Marc, *Les grandes questions sur la ville et l'urbain*, Paris, PUF, 2011

MASSOT, Marie-Hélène, (dir.), *Mobilités & modes de vie métropolitains. Les intelligences du quotidien*, Paris, L'Œil d'or, 2010

- KORSU, Emre, « La proximité domicile-travail dans les choix résidentiels et professionnels de l'individu hypermoderne », pp. 75-92

MATTHEY, Laurent, **MAGER**, Christophe, **GAILLARD**, David, **GALLEZOT**, Hélène, (dir.), *Faire des histoires ? Du récit d'urbanisme à l'urbanisme fictionnel : faire la ville à l'heure de la société du spectacle*, Genève, Fondation Braillard architectes, 2013

MATTHEY, Laurent, *Building up stories. Sur l'action urbanistique à l'heure de la société du spectacle intégré*, Genève, A.Type, 2014

MOLINER, Pascal, **GUIMELLI**, Christian, *Les représentations sociales. Fondements historiques et développements récents*, Grenoble, PUG, 2015

MOLINER, Pascal, *Psychologie sociale de l'image*, Grenoble, PUG, 2016

MULLER, Pierre, *La société de l'efficacité globale*, Paris, PUF, 2015

OFFNER, Jean-Marc, « Les mobilités », *in* PAQUOT, Thierry, (dir.) *Repenser l'urbanisme*, Folio, 2013, pp. 53-71

ORFEUIL, Jean-Pierre, **RIPOLL**, Fabrice*, Accès et mobilités, les nouvelles inégalités*, Gollion, Infolio, 2015

PAQUOT, Thierry*, L'espace public*, Paris, La découverte, France, 2009

PICON, Antoine, *La ville des réseaux. Un imaginaire politique*, Paris, Manucius, 2014

PINSON, Gilles, *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Paris, Presses de Science Po, 2009

PINSON, Gilles, **MOREL-JOURNEL**, Christelle, « Néo-management et néolibéralisme des politiques urbaines : analyse de "l'outil EPA" et de son acclimatation stéphanoise », *in* GUENOD, Jean-Michel, *Desseins de villes : un retour de l'État aménageur*, La Tour d'Aigues, L'Aube, 2012, pp. 172-216

REIGNER, Hélène, **BRENAC**, Thierry, **HERNANDEZ**, Frédérique, *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Rennes, PUR, 2013

ROGER, Alain, *Court traité du paysage*, Paris, éditions Gallimard, 1997

ROSEMBERG, Muriel, *Le Marketing Urbain en Question. Production d'espace et de discours dans quatre projets de villes*, Paris, Anthropos, 2000

SALLEZ, Alain, « L'imaginaire des projets urbains », *in* DERYCKE, Pierre-Henri, HURIOT, Jean-Marie, PUMAIN, Denise, *Penser la Ville, Théories et modèles*, Paris, Anthropos, 1996

SALMON, Christian*, Storytelling, la machine à fabriquer des histoires et à formater les esprits*, Paris, La Découverte, 2007

SIEVERTZ, Thomas, *Entre-ville, Une lecture de la Zwischenstadt*, Marseille, Parenthèses, 2001 (2004)

STÉBÉ, Jean-Marc, **MARCHAL**, Hervé, *La sociologie urbaine,* Paris, PUF, 2007

STÉBÉ, Jean-Marc, **MARCHAL**, Hervé, *Traité sur la ville*, Paris, PUF, 2009

- FIJALKOW, Yankel, « Politiques urbaines », pp. 153-205
- STÉBÉ, Jean-Marc, « Utopies urbaines », pp. 561-623
- KAUFMANN, Vincent, MARCHAL, Hervé, STÉBÉ, Jean-Marc, « Théories », pp. 625-666

TERRIN, Jean-Jacques (dir.), *Gares et dynamiques urbaine. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille, Parenthèses, 2011

- AMPE, Francis, « Lille : gare d'Euralille », pp. 52-67

TERRIN, Jean-Jacques, *Le projet du projet. Concevoir la ville contemporaine*, Marseille, Parenthèses, 2014

TSIOMIS, Yannis, **ZIEGLER**, Volker, (dir.), *Anatomie de projets urbains. Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg*, Paris, La Villette, 2007

URRY, John, *Sociologie des mobilités, Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris, Armand Colin, 2000 (2005)

VICTOIRE, Émile, *Sociologie de Bordeaux*, Paris, La Découverte, 2014

VINCENT-GESLIN, Stéphanie, *Altermobilités, mode d'emploi. Déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture*, Lyon, CERTU, 2009

WUNENBURGER, Jean-Jacques, *L'imaginaire,* Paris, PUF, 2003 (2010)

Articles académiques dans des revues

ATKINSON, Rob, « Les aléas de la participation des habitants à la gouvernance urbaine en Europe », *Les annales de la recherche urbaine*, No. 80-81, 1998

AUGÉ, Marc, « De l'imaginaire au "tout fictionnel" », *Recherches en communication*, n°7, 1997, pp. 105-120

BACQUÉ, Marie-Hélène, **FOL**, Sylvie, « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction », *Revue suisse de sociologie*, 33 (1), 2007, pp. 89-104

BAILLEUL, Hélène, « Les nouvelles formes de la communication autour des projets urbains : modalités, impacts, enjeux pour un débat participatif », *Métropoles* [En ligne], 3 | 2008, mis en ligne le 22 septembre 2008, consulté le 30 septembre 2016, pp. 98-139, URL : http://metropoles.revues.org/2202

BAILLY, Émeline, « Poétique du paysage urbain », *Métropolitiques,* 13 février 2013. URL : http://www.metropolitiques.eu/Poetique-du-paysage-urbain.html

BARRÈRE, Anne, **MARTUCCELLI**, Danilo, « La modernité et l'imaginaire de la mobilité : inflexion contemporaine », *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 118, 2005/1, pp. 55-79

BAUDELLE, Guy, **DARRIS**, Gérard, **OLLIVRO**, Jean, **PIHAN**, Jean, « Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité : pratiques et représentations des ménages », in *Cybergeo : Revue européenne de géographie*, N° 287, 15 octobre 2004

BOJE, David. M., « *The storytelling organization: a study of storytelling performance in an office-supply firm* », *Administrative Science, Quaterly*, vol. 36, n°1, mars 1991, pp. 106-126

BOUBA-OLGA, Olivier, « Pour un nouveau récit territorial », conférences POPSU, novembre 2018

BOUDON, Raymond, « Théorie du choix rationnel ou individualisme méthodologique ? », La Découverte, *Revue du MAUSS*, 2004/2 no 24, pp. 281-309

BOUDRY, Christophe, **AGOSTINI**, Clémence, « Étude comparative des fonctionnalités des moteurs de recherche d'images sur Internet », *Documentaliste-Sciences de l'Information*, Vol. 41, 2004/2, pp. 96-105

BOULDOIRES, Alain, **MEYER**, Michaël, **REIX**, Fabien, « Introduction. Méthodes visuelles : définitions et enjeux », *Revue française des méthodes visuelles,* n°1, 2017, URL : https://rfmv.fr/numeros/1/introduction/

BOURDAGES, Jade, **CHAMPAGNE**, Éric, « Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Hors-série 11 | mai 2012, mis en ligne le 07 mai 2012, consulté le 29 octobre 2018. URL : http://journals.openedition.org/vertigo/11713

CHANOUX, Maëva, **SERVAL**, Sarah, « État des lieux et perspectives du marketing urbain. Une approche par la littérature », portail ResearchGate, 2016, URL :

https://www.researchgate.net/publication/267566073_Etat_des_lieux_et_perspectives_du_marketing_urbain_Une_approche_par_la_litterature

CHAPUIS, Jean-Yves, « Rennes : La Ville archipel et son corollaire : La Ville des proximités », *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, vol. 52, no. 4, 2008, pp. 37-43

CLARKE, Phoebe, « Esthétique des ruines : poïétique de la destruction », recension, *Critique d'art,* [en ligne], 2015

CUIN, Charles-Henry, « Durkheim et la mobilité sociale », *Revue française de sociologie*, 1987, 28-1, pp. 43-65

D'ANDREA, Anthony, **CIOLFI**, Luigina, **GRAY**, Breda, « Methodological Challenges and Innovations in Mobilities Research », Mobilities, 6:2, pp. 149-160, 2011

DUBOIS, Nicole, « Autour de la norme sociale », *Les cahiers psychologie politique* [En ligne], numéro 2, Octobre 2002,
URL : http://lodel.irevues.inist.fr/cahierspsychologiepolitique/index.php?id=1640

FANG, Xiao-Ling, « Intervention éphémère in situ, génératrice et formatrice de l'imagination - selon les expériences corporelles avec Jacques Simon », *Projets de paysage,* 17/07/2016, URL : http://www.projetsdepaysage.fr/fr/intervention_ph_m_re_in_situ_g_n_ratrice_et_formatrice_de_l_u2019imagination_selon_les_exp_riences_corporelles_avec_jacques_simon

FEILDEL, Benoît, **BAILLEUL**, Hélène, **LAFFONT**, Georges-Henry, « Les imaginaires de la mobilité. De possibles ressorts pour la mise en durabilité des espaces périurbains ? », *Recherche Transports Sécurité*, Vol. 30, n°2-3, 2014, pp. 143-160 (p.1 à 19 en format numérisé)

FOL, Sylvie, « Encouragement ou injonction à la mobilité », *Revue Projet,* n°314, 2010/1

FRÉTIGNÉ, Cédric, « Boltanski Luc, Chiapello Ève, *Le nouvel esprit du capitalisme* » (recension), *Revue française de sociologie*, 2001, 42-1, pp. 171-176

GENESTIER, Philippe, « La mixité : mot d'ordre, vœu pieux ou simple argument ? », *Espaces et sociétés*, n° 140-141, 2010/1, pp. 21-35, URL : https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2010-1-page-21.htm

GODIER, Patrice, **TAPIE**, Guy, « Les projets urbains, générateurs de savoirs inédits », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, vol. Février 2008, n°1, 2008

GOLDTHORPE, John, « Mobilité sociale et intérêts sociaux », *Sociologie et sociétés*, 8(2), 1976, pp. 7–36, URL : https://doi.org/10.7202/001305ar

GRAZIANI, Serge, « Mobilité », *Quaderni*, n°63, 2007, pp. 66-67, URL : http://www.persee.fr/doc/quad_09871381_2007_num_63_1_1783?q=mot+d%27ordre+mobilit%C3%A9

GRELLIER, Delphine, « recension : La sociologie de l'imaginaire », *Observatoire des Mondes Numériques en Sciences Humaines*, 2007, URL : http://www.omnsh.org/ressources/440/recension-de-louvrage-sociologie-de-limaginaire-de-patrick-legros-frederic-monneyron

GROSSIN, William, « Les bienfaits de la lenteur », *Social Science Information*, *39(2)*, 2000, pp. 219-232

GWIAZDZINSKI, Luc, « Des tramways nommés désirs. Les réseaux de transports collectifs, nouveaux instruments de l'urbanisme fictionnel », *Métropolitiques*, 13 février 2015

HEINICH, Nathalie, « La sociologie à l'épreuve des valeurs », *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 121, 2006/2, pp. 287-315, URL : https://www.cairn.info/revue-cahiers-internationaux-de-sociologie-2006-2-page-287.htm

JENKINS, Henry, « La Licorne origami contre-attaque », *Terminal*, n°112, 2012, pp. 11-27

KAPLAN, Frédéric, « Mobilités imaginaires : les trois villes du cinéma de science-fiction », 2000

LÉVY, Jacques, « La mobilité comme bien public », *Métropolitiques*, 21 septembre 2011, URL : http://www.metropolitiques.eu/La-mobilite-comme-bien-public.html

LILLA, Pina, « Représentations sociales et communication », *Hermès, La Revue*, n°41, 2005/1, pp.59-64 [en ligne]

LUSSAULT, Michel, « Des récits et des lieux : le registre identitaire dans l'action urbaine », *in Annales de Géographie*, t. 106, n°597, 1997

LUSSAULT, Michel, « L'urbain-métropolisé français dans la mondialisation - état des lieux et problématiques » *in* DATAR, « Des systèmes spatiaux en perspective », *Territoires 2040 n°3*, La Documentation française, 2011, pp. 7-26

MANCEBO, François, « Le développement durable en question(s) », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], mis en ligne le 09 octobre 2007, consulté le 25 juin 2018. URL : http://journals.openedition.org/cybergeo/10913

MARTOUZET, Denis**,** « Systèmes de valeurs *vs* pragmatisme dans les choix de pratiques spatiales : la place de la durabilité », *Norois* [En ligne], 231 | 2014, mis en ligne le 30 juin 2016, consulté le 25 octobre 2018. URL : http://journals.openedition.org.docelec.u-bordeaux.fr/norois/5119

MASBOUNGI, Ariella, « Projet urbain. De la planification au dessin urbain. De l'intention aux réalisations », non daté, non paginé

MATTHEY, Laurent, « Urbanisme fictionnel : l'action urbaine à l'heure de la société du spectacle », *Métropolitiques*, 28 octobre 2011, URL : https://www.metropolitiques.eu/Urbanisme-fictionnel-l-action.html

MATTHEY, Laurent, **MAGER**, Christophe, **GAILLARD**, David, « La centralité à l'épreuve de l'espace mobile — Berlin, Genève », *Faces - Journal d'architecture*, no. 72, 2013

MATTHEY, Laurent, « Gouverner par l'évènement. Quand l'action sur la ville s'empare de la critique artiste », *L'observatoire – la revue des politiques culturelles*, n° 48, 2016, pp. 87-90

MATTHEY, Laurent, « L'urbanisme qui vient », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Débats, *Les valeurs de la ville*, mis en ligne le 08 décembre 2014, consulté le 02 octobre 2017, URL : http://cybergeo.revues.org/26562

MAZEAUD, Alice, **NONJON**, Magali, **PARIZET**, Raphaëlle, « Les circulations transnationales de l'ingénierie participative », *Participations,* 2016/1, n° 14

MONTULET, Bertrand, « Au-delà de la mobilité : des formes de mobilités », *Cahiers internationaux de sociologie*, n°118, 2005/1, p. 138

OCCHIUTO, Rita, « Imaginaire et différ(a)nce : générateurs de paysages », *Projets de paysage*, [en ligne], 02/09/2016
URL : http://www.projetsdepaysage.fr/fr/imaginaire_et_diff_r_a_nce_g_n_rateurs_de_paysages

ORFEUIL, Jean-Pierre, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *SociologieS*, 2010

PINSON, Gilles, « Projets de ville et gouvernances urbaines. Pluralisation des espaces politiques et recomposition d'une capacité d'actions collectives dans les villes », *Revue française de sciences politiques*, 2006/4, vol. 56, pp. 619-651

POUSIN, Frédéric, « La création de paysage, au risque de l'urbain », *in Les annales de la recherche urbaine*, n°85, dossier « Paysage en ville », janvier 2000, pp. 33-41

RICOEUR, Paul, « Architecture et narrativité ». Ce texte est la reprise d'une communication délivrée à Paris en 1996 sous le titre : « De la mémoire ». Cet article est présent dans *Études Ricoeuriennes / Ricoeur Studies*, Vol 7, No 2, 2016, pp. 20-30

ROCHE, David, « "You know, when you suspect something, it's always better when it turns out to be true" : Mémoire et média dans l'épisode "The Entire History of You" (S01E03) de *Black*

Mirror (2011-) », *TV/Series* [En ligne], 14 | 2018, mis en ligne le 31 décembre 2018, consulté le 01 février 2019, URL : http://journals.openedition.org/tvseries/3094

ROUSSEAU, Max, « La ville comme machine à mobilité. Capitalisme, urbanisme et gouvernement des corps », *Métropoles* [en ligne], 3/2008, mis en ligne le 12 septembre 2008, consulté le 10 octobre 2012

VANIER, Martin, « La métropolisation ou la fin annoncée des territoires ? », *Métropolitiques*, 22 avril 2013, URL : http://www.metropolitiques.eu/La-metropolisation-ou-la-fin.html

VIAL, Stéphane, « De la spécificité du projet en design : une démonstration », *Communication et organisation*, n°46, 2014,
URL : https://journals.openedition.org/communicationorganisation/4699

VITALIS, Louis, **GUÉNA**, François, « Narrer pour concevoir, concevoir pour narrer — enjeux épistémologiques croisés », *Revue française des sciences de l'information et de la communication* [En ligne], 10 | 2017, mis en ligne le 08 février 2017, consulté le 20 octobre 2018, URL : http://journals.openedition.org/rfsic/2603

Thèses de doctorat et mémoire de master

AIMÉ, Julien, *La ville et les quartiers en train de se faire au rythme des projets urbains : Une sociologie de l'expérience socio-spatiale des nouveaux quartiers*, Thèse de Sociologie, Université de Lorraine, 2018

AVIDE, Élise, *La fabrique des « gares du quotidien » : imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris*, Thèse en Architecture, Aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 2018

GHELLI, Roberta*, Éduquer les enfants à l'architecture : médiations à l'école*, Thèse de Sociologie, Université de Bordeaux, 2017

GODIER, Patrice, *Fabrication de la ville contemporaine : processus et acteurs. Le cas de l'agglomération bordelaise*, Thèse de Sociologie, Université de Bordeaux, 2009

LUCE, Marine, *Les mobilisations urbaines contre les grands projets d'aménagement : Le cas d'Euratlantique à Bordeaux*, Mémoire de master, Sciences Po Bordeaux, juin 2019

Rapports et programmes de recherche

FITZSIMONS, J. Kent, **GODIER**, Patrice, **TAPIE**, Guy, **GERBEAUD**, Fanny, **LEROY**, Jeanne, *et al.*, *Métropoles et mobilités durables à l'épreuve d'un nouveau paradigme énergétique*, Ministère de la culture et de la communication / Bureau de la recherche architecturale, urbaine et paysagère (BRAUP) ; Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie ; Atelier du Grand Paris ; École Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage Bordeaux / Profession Architecture Ville et Environnement (PAVE) ; University of Cincinnati (États-Unis) ; Universidade Federal do Paraná (Brésil), 2013

FORUM VIES MOBILES, « Aspirations liées à la mobilité et aux modes de vie », enquête internationale, synthèse, 2015-2016

TAPIE, Guy, **OBLET**, Thierry, **GODIER**, Patrice, (dir.) *Plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines (POPSU 2) de Bordeaux*, Rapport Final, Mai 2014 ; ouvrage publié en 2018 *L'éveil métropolitain. L'exemple de Bordeaux*, Paris, Le Moniteur

- MONNERAUD, Lise, « La fabrication, problématique d'un horizon métropolitain », pp. 207-228

Rapports d'acteurs, d'experts

A'URBA, *Pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée, rapport Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise*, avril 2013

A'URBA, « Les migrations résidentielles en Nouvelle-Aquitaine, données 2015 », juin 2019

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AMÉNAGEMENT, *Biennale d'architecture, d'urbanisme et de design de Bordeaux. AGORA 2004/2006/2008/2010/2012*, Bordeaux, août 2012

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AMÉNAGEMENT, *Biennale d'architecture, d'urbanisme et de design de Bordeaux. AGORA 2012/ 2014, Bordeaux*, février 2015

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AMÉNAGEMENT DE BORDEAUX MÉTROPOLE, *Biennale d'architecture, d'urbanisme et de design de Bordeaux. AGORA 2017*, Bordeaux, décembre 2017

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AMÉNAGEMENT, Dossiers de presse AGORA 2004 ; 2006 ; 2008 ; 2010 ; 2012 ; 2014 ; 2017

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AMÉNAGEMENT, Programmes AGORA 2004 ; 2006 ; 2008 ; 2010 ; 2012 ; 2014 ; 2017

FELTESSE, Vincent, « Notre ambition » *in* CUB, « Bordeaux Métropole 2010-2020 », février 2010

LA CUB, *5 sens pour un Bordeaux métropolitain,* Bordeaux, octobre 2012

LA CUB, « Bordeaux Métropole : 2010-2020, la décennie bordelaise », février 2014

LA CUB, « Vers une métropole sobre, préservons nos ressources », 2014

Communications

AMBAL, Julie, « La mise en récit au jour le jour du projet urbain Bordeaux Euratlantique via ses plateformes communautaires virtuelles. Les cas des comptes *Twitter* et *Instagram »,* actes du séminaire du laboratoire PAVE : *L'usage des images dans la recherche : objets ou outils ?,* octobre 2017, 2019

LACROIX, Guillaume, « Intégrer le développement durable dans la commande publique d'aménagement : origines, traductions et effets d'un mot d'ordre », séminaire doctoral *Les mots d'ordre urbains et la construction de l'objet de recherche*, Université de Saint-Denis, 11 décembre 2015

PELGRIMS, Claire, « Aménager la vitesse et la lenteur dans la seconde moitié du XXème siècle : grammaire d'aménagement et de vivre-ensemble », séminaire conjoint franco-belge PAVE-SASHA, 6-7 mars 2018

ROUDIER, Émilie, « Métropoles et villes moyennes : mêmes mots d'ordre ? Une approche par les projets de réaménagements de gares et quartiers de gares », séminaire doctoral *Les mots d'ordre urbains et la construction de l'objet de recherche*, Université de Saint-Denis, 11 décembre 2015

Bibliographie documentaire : articles de presse

Auteur inconnu, « Bordeaux-Paris : ce que la LGV va changer », *latribune.fr*, 7 janvier 2017

Auteur inconnu, « Bordeaux en tête des villes de France où il fait bon vivre », *sudouest.fr Gironde*, 29 juin 2017

Auteur inconnu, « Une année exceptionnelle », *Investissement Conseils*, 1 juillet 2018

Auteur inconnu, « Le TGV Atlantique a transporté 40 millions de personnes en un an », *Le figaro.fr*, 2 juillet 2018

BARTHÉLÉMY, Simon, « Un plan d'urgence et trois angles morts pour les transports à Bordeaux Métropole », *Rue89 Bordeaux*, 28/04/2018

BOSREDON, Mickaël, « Pour le Front de libération bordeluche, "Bordeaux ville la plus tendance du monde, c'est une farce" », *20minutes.fr*, 29 novembre 2017

CÉSAR, Nicolas, « Investissez à Bordeaux, la LGV arrive bientôt ! », *La Tribune.fr*, 17 octobre 2014

CLERIMA, Ludovic, « Craquez pour une résidence secondaire », Mieux vivre votre argent, 1er juillet 2018

COIGNAC, Thomas, « Palmarès : Bordeaux toujours en tête des villes où il fait bon travailler », *Francebleu.fr*, 15 janvier 2018

DÉJEAN, Jean-Philippe, « SNCF : en 2017 le TGV Bordeaux-Paris a fait des étincelles », *La Tribune Bordeaux*, 22 janvier 2018

DÉJEAN, Jean-Philippe, « Immobilier d'entreprise : Bordeaux explose les compteurs », *La Tribune.fr*, 6 février 2018

DÉJEAN, Jean-Philippe, « Quand Bordeaux Métropole entend siffler le TGV », *La Tribune.fr*, 06 juillet 2018, Entretien avec Cécile Rasselet, directrice du service socio-économie à l'a-urba, https://objectifaquitaine.latribune.fr/infrastructures/2018-07-06/quand-bordeaux-metropole-entend-siffler-le-tgv-784176.html

DELNESTE, Yannick, « Euratlantique fait des vagues dans la majorité », *Sud-Ouest*, 2 juin 2010

de **DIEULEVEULT**, Guillaume, « Bordeaux au top du classement mondial des villes, selon Lonely planet », *Le Figaro.fr*, publié le 27 octobre 2016 et mis à jour le 28 octobre 2016

EDWARDS-VUILLET, Céline, « Le nouveau visage de Bordeaux », *Le Figaro*, 19 décembre 2003

HÉMON, Chloé, « Slow city : ces villes qui ont érigé la lenteur en art de vivre », *Qo ! Créons la ville*, 28/11/2017, URL : https://www.qo.fr/vivre-autrement/slow-city-ces-villes-qui-ont-erige-la-lenteur-en-art-de-vivre

IBELAÏDENE, Jessica, « PPRS 2018 : la loi d'orientation sur les mobilités présentée en mai », *Le Moniteur.fr*, 26 mars 2018, https://www.lemoniteur.fr/article/pprs-2018-la-loi-d-orientation-sur-les-mobilites-presentee-en-mai-35437111

LASSERRE, Benoît, « Nouvelle-Aquitaine : le Syndicat mixte des transports en piste le 10 juillet », *Sud-Ouest*, 4 juin 2018

LOZANO, Mikaël, « Un an après, qu'a changé la grande vitesse ? », *La Tribune Hebdo*, 29 juin 2018

PERROUD, Marion, « Télétravail : quels sont vos nouveaux droits après la réforme du Code du travail ? », *Challenges*, 30 octobre 2017

PEYREL, Benjamin, « La vague Euratlantique », *L'Express*, n°3204, 28 novembre 2012

STEINMANN, Lionel, « Le paradoxe de la nouvelle ligne TGV Paris-Bordeaux », *LesEchos.fr*, 29/06/2017

STEINMANN, Lionel, « Ajustements de calendrier pour la future loi sur les mobilités », *Les Echos*, 6 mars 2018, URL : https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/0301382382624-ajustements-de-calendrier-pour-la-future-loi-sur-les-mobilites-2158843.php

Revues de presse « Mobilité » et « Transport.s » :

AïT, Eddie, « Le transport public : bon pour l'environnement, bon pour la santé », *Le Huffington Post*, 24 août 2015

ALBERT, Laurence, « Les vols avec violence se multiplient dans les transports franciliens », *Les Echos*, 31 décembre 2010

Auteurs associés, « Comment évoluent les syndicats mixtes de transport ? », *La Gazette.fr*, 28 août 2015

Auteur inconnu, « Urbain et périurbain Quid de la cohabitation ? », *Bus&Car*, 19 mai 2012

BENABED, Shahinez, « Transports publics : 4 points clés pour faire la transition énergétique », *La Gazette.fr*, 9 novembre 2015

CHIQUELIN, Jean-Jacques, « Le grand embouteillage », *Le Nouvel Observateur,* 5 février 2004, pp. 27-30

Circulaire du 3 janvier 2013, « Accessibilité aux personnes handicapées », *Le Moniteur des travaux public et du bâtiment*, 22 février 2013

C. R., « Comment l'écotaxe sortira-t-elle de sa mise entre parenthèses ? », *Droit de l'environnement*, 1er janvier 2014, n° 219, pp. 32-38

CHRISTOPHE, Jean-Claude et auteur associé, « Transport et lutte contre le réchauffement climatique », *La Gazette.fr*, 28 octobre 2015 (publié le 01 août 2011 et mis à jour le 28 octobre 2015)

DELHOMMAIS, Pierre-Antoine, « Le budget que les ménages consacrent aux transports est désormais supérieur à celui de l'alimentation », *Le Monde*, 13 septembre 2005

GAYSSOT, Jean-Claude, « Transports : de nouveaux enjeux de société », *Le Monde*, 15 septembre 2000

IBELAÏDENE, Jessica, « PPRS 2018 : la loi d'orientation sur les mobilités présentée en mai », *Le Moniteur.fr*, 26 mars 2018

JOATTON, René, « Les transports doivent participer au développement durable », *Les Echos*, 21 mars 2000

MOREAUX, Raphaël, « Transports - les régions aux commandes », *Acteurs Publics*, 10 juin 2014

RAYNAL, Alain, « Les Français se déplacent plus vite, plus souvent et plus loin », *L'Humanité*, 15 février 2003

ROBERT, Martine, « Marier urbanisme et transport », *Les Echos*, 22 mai 2000

SERES, Aude, **VETIL COMELLAS**, Virginie, **FINEZ**, Ludovic, « Dans les transports, la sécurité devient un enjeu financier de poids », *Le Figaro Économie*, 23 novembre 2004

Service Régions et Sciences, « Des plans de déplacements urbains obligatoires pour diminuer le trafic », dans le dossier « Horizons – enquête : Comment réduire la pollution de l'air en ville », *Le Monde*, 15 novembre 1997

STEINMANN, Lionel, « Ajustements de calendrier pour la future loi sur les mobilités », *Les Echos*, 6 mars 2018

TUR, Gérard, « Les cœurs de villes ont besoin de transports en mode doux », *Econostrum*, 2 décembre 2010

TABLE DES ANNEXES

Annexe 0.1 : Méthodes mixtes

Annexe 4.0 : La métropole bordelaise et ses projets

Annexe 4.1.2 : La communication de la CUB de 2008 à 2014

Annexe 4.2.1 : Imagerie et renouvellement urbain

Annexe 4.3.1 : Tableau des horaires et tarifs ligne SEA en offre TGV, TGV inOUI et Ouigo entre Paris et Bordeaux

Annexe 4.4 : Cartes et documentations sur le projet Bordeaux Euratlantique

Annexe 5.2.1 : Analyse iconographique des images du site internet Bordeaux Euratlantique

Annexe 8.1.1 : Livret « Plus de proximité pour des quartiers à vivre »

Annexe 0.1 : Méthodes mixtes

a. Entretiens

Des entretiens semi-directifs des acteurs du projet et des experts de la mobilité

Chercher à comprendre les imaginaires de la mobilité et leur création dans le projet urbain implique de faire émerger les discours d'individus sur la question, pour « faire apparaître les processus et les "comment"[833] ». Dans un premier temps, nous avons expérimenté l'entretien exploratoire pour « faire émerger au maximum les univers mentaux et symboliques à partir desquels les pratiques se structurent, [il est] plutôt à dominante modale, avec une consigne type : "Qu'est-ce que cela représente pour vous ?"[834] ». Ces discours ont fait émerger des questions plus précises sur notre objet, ainsi que le prisme de l'imaginaire par lequel nous souhaitions l'analyser. Nous avons pu construire un guide d'entretien que nous avons déployé auprès de différents acteurs : les experts de la mobilité, les experts de la métropole et de l'urbanisme, les acteurs du projet Bordeaux Euratlantique mais aussi les acteurs-habitants (associations, entreprises, habitants, etc.). Au total, nous avons mené 16 entretiens avec 18 personnes que nous avons synthétisés dans le tableau ci-dessous.

[833] BLANCHET, Alain, GOTMAN, Anne, *L'entretien*, Paris, Armand Colin, 2007, p.37
[834] BLANCHET, GOTMAN, *op. cit*., p.39

catégorie	code	fonction	lieu de l'entretien	date
habitant installé sur Euratlantique	habEur7	habitante quartier Sacré Coeur	chez l'habitant	2013
	habEur8	habitante quartier Sacré Coeur	en ville	oct. 2016
	habEur9	habitante quartier Belcier	en ville	oct. 2016
association sur périmètre Euratlantique	AssoEur1	Président centre d'animation Bordeaux Sud	centre d'animation Bordeaux Sud	déc. 2017
	AssoEur2	porte-parole du collectif du Grand Belcier	jardin Carle Vernet	2013
	AssoEur3	paysagiste	agence	2013
entrepreneur installé sur Euratlantique	TravEur1	Club des entreprises de Bordeaux Euratlantique	cabinet d'avocat	oct. 2017
expert métropole de Bordeaux	exp1	directeur général de l'A-Urba	A'Urba	fév. 2017
	exp2	directeur équipe Projet urbain A'Urba	A'Urba	janv. 2018
expert mobilité	exp3	directeur pôle Mobilité à Bordeaux Métropole	Bordeaux Métropole	mars 2018
	exp4	président de la FNAUT	en ville	fév. 2018
	exp5	salarié de l'association Mouvable	en ville	fév. 2018
expert Euratlantique	exp6	urbaniste et géographe	agence	nov. 2018
	exp7	urbaniste	agence	nov. 2018
EPA*	epa1	directeur général de l'EPA Bx Euratlantique	EPA	sept. 2013
	epa2	Directeur général adjoint pôle aménagement EPA Bx Euratlantique	EPA	oct. 2017
	epa3	Pôle stratégie et innovation, responsable communication et concertation et Responsable des relations extérieures	EPA	oct. 2017
Maîtrise d'œuvre	conc1	paysagiste	agence	2013

Figure 72 - Liste des personnes interrogées en entretien semi-directif

Ce type d'enquête a mis en avant les façons de penser les fabrications de la ville des acteurs, mais aussi l'évolution du concept de mobilité (référentiels d'action publique, représentations) ; elle a révélé les aspirations des uns et les pratiques des autres, les contradictions entre actions et projets et réalités des habitants. Nos entretiens successifs ont aussi dévoilé et illustré les façons dont le projet Bordeaux Euratlantique était appréhendé par les différents acteurs, mettant en avant des visions plus ou moins fragmentées, ancrées dans des réalités propres aux catégories d'acteurs en présence.

Nous avons mené des entretiens semi-directifs auprès des acteurs et experts tout au long de notre thèse, ce qui nous a permis de révéler les évolutions de la réflexion autour de la mobilité et du projet urbain, de montrer – ou démontrer – les imaginaires en construction, de nuancer notre approche de la création et de la diffusion du récit de communication du projet.

Nous avons complété ces entretiens individuels par des entretiens collectifs.

Entretiens collectifs des publics

Le processus d'enquête de terrain pour comprendre la structure et l'évolution des imaginations, et a fortiori des imaginaires de la mobilité, a consisté en une série d'expérimentations méthodologiques autour de l'entretien collectif.

Nous avons couplé la méthode de l'entretien à l'usage des méthodes visuelles et notamment à l'image, via la question de l'imagerie qui est un des éléments – avec le discours – qui permet à l'imaginaire de se mettre en forme et d'être diffusé. Nous avons donc accordé une place toute particulière à l'image dans notre guide d'entretien final. Pour arriver à ce dernier, une phase observatoire et d'expérimentation a été mise en place pour fabriquer les hypothèses de terrain.

Ce processus d'enquête se décompose en quatre étapes de terrain entre novembre 2015 et mars 2018. Nous avons mené 16 entretiens avec 38 enquêtés.

nbre entretien	catégorie	nbre individu	code	lieu	date
5	habitant métropolitain	11	ind 1 à ind 11	Cap Sciences	nov. 2015
3	habitant métropolitain	11	ét1 à ét11	ENSAP Bx	mars 2016
3	habitant métropolitain	10	habMet1 à habMet10	multi-lieux	juin 2016
3	habitant Euratlantique	6	habEur1 à habEur6	multi-lieux	2017-2018
14		**38**			

Figure 73 - Tableau synthétique des 4 dispositifs d'enquête sur les imaginaires individuels de la mobilité

Nous avons utilisé la méthode de l'entretien collectif dans une optique plus expérimentale que le cadre traditionnel de son usage, très demandeur au niveau des moyens à mettre en place. Comme Sophie Duchesne et Florence Haegel, et contrairement à D. L. Morgan, nous avons perçu l'entretien collectif comme la possibilité de « saisir ce qui est dit dans le cadre d'une discussion : le corpus qu'il permet de constituer est le produit d'interactions sociales[835] ». De même que dans l'entretien semi-directif, une interaction sociale entre le chercheur et l'interviewé prend place dans l'entretien collectif : « tout discours produit par entretien est co-construit par les partenaires du dialogue, en fonction des enjeux de la communication et des interactions à l'œuvre dans l'interlocution[836]. ». Le chercheur introduit les questionnements pour déceler pratiques, aspirations, représentations et imaginaires, mais c'est bien

[835] DUCHESNE, Sophie, HAEGEL, Florence, *L'enquête et ses méthodes : l'entretien collectif*, Paris, éd Armand Colin, 2014, p.19
[836] BLANCHET, GOTMAN, *op. cit*., p.115

l'interaction entre les personnes interrogées qui leur permet de prendre du recul sur leurs propres expériences, quotidiens, et imaginaires.

Dispositif d'enquête exploratoire n°1 : indicateurs et dimensions de la mobilité

Grâce au Forum Urbain[837], nous avons pu mettre en place une première série de dispositifs observatoires dans le cadre du Laboratoire des usages ou *Living lab'* à l'espace 127° de Cap Sciences[838]. Nos intuitions de départ étaient que les imaginaires étaient différents selon les acteurs, et qu'il existait deux imaginaires de la mobilité : l'un général, universel, l'autre plus spécifique au contexte étudié, ici Bordeaux. Les personnes interviewées sont des « métropolitains », c'est-à-dire des individus habitant et/ou travaillant dans la métropole bordelaise et passant ce jour-là à Cap Sciences. Un animateur du 127° les a orientés vers notre atelier, les dimanches 8 et 20 novembre 2015 de 15h à 19h. Les publics étaient plus diversifiés que prévu, l'espace 127° étant à l'origine plutôt réservé aux jeunes (15-25 ans) : l'amplitude des âges était comprise entre 7 ans et 40 ans, ce qui a rendu certaines expérimentations compliquées car elles n'étaient pas prévues pour des enfants par exemple. Cap Sciences est peu connu pour la valorisation et les expérimentations en sciences sociales, et cela a perturbé les individus interrogés. Après discussion, une moitié du panel a été réceptive au dispositif, mais deux adultes et leur enfant n'ont pas réussi à rentrer dans le dispositif car ils avaient besoin de comprendre à quoi il servait.

Nous nous sommes servis, pour cette série de dispositifs, d'un outil numérique en test dans l'espace 127°, l'outil ThingLink[839] permettant de dessiner sur une image choisie avec une tablette, et d'ajouter des informations textuelles. Nous avions à disposition une tablette numérique et un stylet dont les individus interrogés pouvaient se saisir. Nous avons également imprimé les mêmes images en format A3 que nous avons plastifié pour que ces mêmes individus puissent les utiliser en complément ou à la place de l'outil numérique, pour faire le même travail. Les images étaient préalablement choisies par l'interviewer. Pour cette première expérimentation, nous avons choisi des images en prenant l'emblème de la mobilité bordelaise depuis 10 ans : le tramway. Nous avons proposé des images de plusieurs centres-villes avec leur tramway, en Europe et à l'international, dans les villes suivantes :

[837] Le Forum Urbain est un Centre d'Innovation Sociétale de l'Initiative d'Excellence de l'Université de Bordeaux. Spécialisé dans les problématiques liées aux villes et aux territoires, ce CIS est un espace de rencontre entre acteurs socio-économiques et universitaires en sciences humaines et sociales, dont l'un des objectifs est de valoriser les travaux de chercheurs auprès des publics.

[838] Cap Sciences est un centre d'exposition de la culture scientifique faisant partie du réseau national des cités de la science. Le 127° est un lieu d'échange et d'innovation composé de 3 espaces dont le *Living Lab'*. C'est un laboratoire des usages qui permet au visiteur de prendre connaissance de projets de différents programmes de recherche ou encore de tester des idées auprès des publics présent. Nous avons pu monter des dispositifs d'enquête dans les premiers mois de mise en service de cet espace.

[839] Cet outil permet de créer des images interactives à partir d'images fixes, l'ajout de « boutons numériques » permet d'ajouter des liens URL, des informations ou encore une autre image. L'idée ici est de renseigner une image avec d'autres formes d'images ; https://www.thinglink.com/

Nantes (France), Helsinki (Finlande), Lisbonne (Portugal), Malaga (Espagne), Messine (Sicile - Italie), Minsk (Biélorussie) ainsi que Adelaïde (Australie), Calgary (Canada), Casablanca (Maroc), Dubaï (Emirats-Arabes-Unis), Istanbul (Turquie), Le Caire (Egypte), Rio de Janeiro (Brésil), Seattle (États-Unis), Shanghai (Chine), avec une image comparative de Bordeaux. Contrairement à ce qui était prévu dans le guide du dispositif, nous avons laissé le choix des images aux personnes : ils pouvaient en sélectionner une à l'aide des images imprimées et l'interrogé choisissait soit de répondre à mes questions en informant le papier, soit d'y répondre grâce à l'outil ThingLink. Les jeunes (moins de 25 ans) ont plutôt choisi l'outil numérique, quand les 25-40 ans ont eu tendance à lui préférer la version physique.

Les images choisies par les interviewés parmi la sélection ont été les plus exotiques, les plus vivantes et les plus colorées (Rio de Janeiro et Istanbul) et une de Bordeaux car le lieu, ou l'imagerie, était connu.

Figure 74 - Le tramway de Rio de Janeiro (Brésil). Source : Google image

Figure 75 - le tramway d'Istanbul (Turquie). Source : Google image

Figure 76 - Le tramway de Bordeaux (France). Source : Google image

Ce dispositif nous a permis de prendre conscience de plusieurs éléments : la mobilité, objet large, est bien sûr un concept polysémique même pour le métropolitain, que ces individus définissaient par

plusieurs éléments que nous avons d'abord rassemblés en indicateurs puis, comme on le verra dans le prochain dispositif, en dimensions. Ces indicateurs concernent par exemple les espaces de la mobilité ou encore la question des valeurs associées aux imaginaires, les services de mobilité, les modes de déplacement.

Nous avons aussi pu tester une imagerie, liée au tramway, qui nous a montré ses limites. En consultant les diverses images pour en choisir une, les personnes interrogées comprenaient que le thème principal concernait le tramway, voire plus largement les transports, alors que nous ne leur avions pas indiqué notre objet de recherche, maintenant un certain flou en affirmant que nous posions des questions sur la ville. De plus, les cadrages des images ne montraient finalement que des centres urbains : aurait-on obtenu les mêmes récits si ces images étaient prises en périphérie, dans des zones commerciales ou industrielles ? Enfin, le tramway n'englobe pas à lui tout seul la définition de la mobilité : ces images ont peut-être resserré voire étouffé les imaginaires exprimés.

Au niveau de l'hypothèse catégorisant les imaginaires selon l'âge des individus, nous avons remarqué que les jeunes adultes (20-25 ans) faisaient plus facilement référence aux voyages et à leurs expériences à l'étranger alors que les plus de 25 ans prenaient comme base d'expérience leur espace de vie et de travail, leur quotidien, qui peut être plus routinier que ne l'est celui d'étudiants ou jeunes actifs.

Une autre limite de ce type de dispositif tenait dans le fait que les personnes interrogées ne l'avaient pas prévu dans leur emploi du temps : le temps que nous passions ensemble n'était pas défini à l'avance, et nous ne savions pas réellement jusqu'où nous pouvions aller.

Dispositif d'enquête exploratoire n°2 : 8 profils d'imaginaire de la mobilité

Le deuxième dispositif consiste en des entretiens collectifs préparatoires. Nous avons voulu tester une série d'indicateurs pour formuler dans un second temps des hypothèses de profils d'imaginaire que nous avons expérimentés dans un troisième dispositif d'entretiens collectifs. Nous avons aussi expérimenté l'entretien semi-directif collectif en complément de la photo-élicitation, contrairement au premier dispositif qui était plus aléatoire (entretien collectif et entretien individuel). Notre choix s'est porté sur 27 images qui représentaient pour nous toutes les composantes déjà repérées de la mobilité : différents réseaux, espaces, modes de déplacements, services publics, privés et communautaires, mais aussi des analogies de valeurs qui pouvaient être associées aux images précédentes telles que la question environnementale ou économique. Nous avons réuni des images libres de droit. Dans ce dispositif et ceux qui suivent, aucune des images n'était commentée, légendée ou titrée. Leur choix est, comme pour toute image prise pour ce type de dispositif, subjectif et comprenant de nombreux biais que nous assumons : le premier est que ces images ont été choisies

aléatoirement sur Google Image, même si nous avons privilégié les images sortant sur la première page de résultats. Les mots lancés sur le moteur de recherche correspondaient aux hypothèses d'indicateurs et dimensions. Nous n'avons pas choisi un type de représentation graphique : nous avons rassemblé des photographies, des illustrations, des schémas, des affiches ou documents de communication, des captures d'écran de site internet. Cette multitude de représentations graphiques a pu perturber les interviewés mais a aussi permis de montrer que la mobilité était polysémique sans le formuler en amont, ce qui initié le débat.

La première hypothèse de terrain tient dans l'association des images aux dimensions de la mobilité : spatiale, valorielle et servicielle [Fig. 77].

code image	dimension	composante	quoi	où	source
1	spatiale	mode de déplacement	tramway - voiture - piéton	pont de pierre - Bordeaux	internet - google
		réseau	piste cyclable - réseau tramway		
2	spatiale	mode de déplacement	modes doux : roller - skate - pied - vélo - course		internet - google
3	spatiale	mode de déplacement	bus électrique de ville	place des Quinconces -	internet - google
4	spatiale	mode de déplacement	emprises de personnes à mobilité réduite		internet - google
5	spatiale	mode de déplacement	voiture google sans chauffeur	Etats-Unis	internet - google
6	spatiale	mode de déplacement	Kochi Métro Rail Limited	Kerala - Inde	internet - google
		réseau	train aérien		
7	spatiale	réseau	extrait plan réseau Tbc	Bx nord - Bruges - Le Bouscat	site @ Tbc
8	valorielle	environnementale - économique	semaine de la mobilité de la gare - covoiturage - intermodalité		sncf
9	spatiale	mode de déplacement	voiture - voirie classique	Cincinnati (Etats-Unis)	Ignis Mutat Res
		réseau	autoroute 2x7 voies		
10	servicielle	classique	tramway - vélo en libre service TBC	métropole bordelaise	internet - google
11	spatiale	lieu	gare - pôle multimodal	gare St Jean	internet - google
12	valorielle	environnementale - énergétique	affiche du ministère de l'Ecologie, du Dvpt durable et de l'Energie - semaine de la mobilité		internet - google
13	servicielle	service privé innovant	E-mobility consulting		internet - google
	spatiale	mode de déplacement	voiture électrique		
14	valorielle	multimobilité - environnementale	challenge mobilité - affiche CCI 2015		internet - google
15	valorielle		covoiturage indices environnementaux		internet - google
16	valorielle	environnementale	terre bleu avec éléments transports et bâtiments et arbres verts		internet - google
	spatiale	multimobilité			
17	valorielle	économique	4 personnes qui partagent une voiture - campagne de publicité		internet - google
18	servicielle	service privé - leader du covoiturage	image d'une personne se servant de l'application mobile blablacar - campagne de publicité		internet - google
19	servicielle	service public départemental	Rezo pouce - réseau public d'auto-stop encadré		imprime écran site internet rezopouce
20	servicielle	service privé en ligne	Tayo blog - optimisation des trajets		imprime écran site internet Tayo
21	servicielle	service public communautaire	Carte du réseau TBC		site internet TBC
22	spatiale	infrastructure autoroutière complexe	nœud autoroutier à Shanghai	Shanghai	internet - google
23	servicielle	application communautaire d'informations du réseau viaire	Waze - réseau communautaire		imprime écran site internet Waze
24	valorielle	économique	tirelire		internet - google
25	spatiale	liens lieux de vie et extensions infrastructurelles	plan stylisé des extensions des lignes de tramway dans les nouveaux quartiers au nord et à l'ouest ainsi que les nouveaux équipements		internet - google
26	valorielle	technologique - sécuritaire	illustration du contrôle automatique de franchissement de feux rouges		internet - google
28	valorielle	proximité - accessibilité	écusson à un arrêt de tram pour indiquer l'ouverture d'une nouvelle station de tram liée au nouveau quartier des Berges du lac	station de tramway "Berge du Lac"	photo personnelle

Figure 77 - Tableau codage des images utilisées pour dispositif d'enquête préparatoire n°2

La deuxième hypothèse imagine 8 profils d'imaginaires de la mobilité selon les trois dimensions de la mobilité. Notre objectif était, à la suite de ces entretiens, de réduire le nombre de profils, pour qu'ils soient plus riches mais aussi plus nuancés.

package	images	profil ?
A	26	entrepreunarial - individuel
	9	
	27	
B	2	vertueux - hyperurbain
	12	
	10	
C	8	intermodalité - classique
	11	
	18	
D	28	péri-urbain - économique/résidentiel - cadre de vie
	25	
	7	
E	4	mobilité comme une contrainte
	22	
	1	
F	5	smart - innovante pour gagner du temps
	23	
	24	
G	13	vertueux
	3	
	16	
H	14	partage - civique
	19	
	15	

Figure 78 - Hypothèses de profils selon package d'images

Nous avons donc fait trois séries d'entretiens avec des guides différents. Voici les tableaux récapitulatifs des réponses. Nous avons utilisé la ressource de population qui était la plus proche, c'est-à-dire les étudiants de l'école nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux. Même si le biais consistait en une homogénéité évidente, ce panel était intéressant car les pratiques sont différentes d'un individu à un autre, de même que les imaginaires.

qui	choix d'images	mots clés / image	pratique de mobilité	mot clé Mobilité
ét1	17	plaisir	voiture - rocade - boulevard	voiture
	1	diversité / pluralité		
	21	organisation		
ét2	6	flux	voiture - soft 3 km «j'ai honte»	mouvement
	14	enjeu / changement		
	23	solution		
ét3	28	liaison	marche - tram - bus ou voiture en covoit une fois par semaine	bouger / déplacer
	7	desservir		
	10	pôle / regrouper / rassembler		
ét4	25	imaginaire réel	tramway - marche depuis centre ville	partage
	14	partage		
	21	grande échelle		

Figure 79 - tableau synthèse des réponses au premier groupe d'entretien - dispositif préparatoire n°2

Le premier groupe d'entretien s'est positionné sur la définition de la mobilité : ce que ce terme évoque, ce qu'elle représente, quelles sont les valeurs qui y sont associées dans le présent et dans l'avenir. Les participants devaient choisir 3 images parmi les 27 présentes devant eux, puis apposer un mot-clé par image, définir ce qu'ils comprenaient de leur pratique quotidienne de la mobilité, et enfin donner un mot clé qui définirait la mobilité.

qui	choix package et titre donné au package	profil lié	mots clés	pratique de mobilité
ét5	E- Rapport d'échelle	mobilité comme une contrainte	croisement d'échelles - difficultés - exclusif	évite le tram B donc prend le bus n°10 pour son confort personnel et le vélo
	D- notion d'appartenance aux réseaux	périurbain - économique/ résidentiel - cadre de vie	Potentiels d'impact du tram	
ét6	B- choix de ne pas prendre la voiture / moyens	vertueux - hyperurbain	la mobilité c'est avoir le choix	varie selon besoins - développe des systèmes D
ét7	F- lié à l'argent / partage	*smart* - innovant pour gagner du temps	économie d'impacts financiers, énergie, de temps	à pied - tram - bus, n'aime pas attendre
ét8	H- enchaînement de mobilités	partage - civique	état de penser - démarche > à faciliter - agréable	vélo tout le temps > culture du vélo

Figure 80 - tableau synthèse des réponses au deuxième groupe d'entretien - dispositif préparatoire n°2

Le deuxième guide d'entretien proposait des lots avec les mêmes images que dans le premier, mais cette fois-ci pré-classées. Nous avons émis l'hypothèse de l'émergence de plusieurs profils selon ce que les images renvoyaient comme représentations, valeurs, notions. La pratique quotidienne des individus interrogés est un bon fil rouge pour comprendre leurs choix.

qui	questions	réponses	mots clés	pratiques de mob'
ét10	image 1)	6	domination	pied - tram - bus > rapide
	image 2)	10	inidirectionnel	
	images 3)	2	corps humain / santé	
	images 4)	22 - 16	Mad Max - chaos - outrance	
ét9	image 1)	E	trame - masterplan	à pied - bus - tram > contraint, subit
	image 2)	10	intermodalité	
	images 3)	9 (présent) / 2 (futur)	pollution et liberté >> présent	
ét11	image 1)	6	multiplicité	pied - tram - bus > facile, coût de la dépendance
	image 2)	21	limites - convergences	
			redécouverte de la proximité	
			fracture	

Figure 81 - tableau synthèse des réponses au troisième groupe d'entretien - dispositif préparatoire n°2

Pour le troisième groupe, les individus interrogés devaient choisir entre deux et quatre images qui les renvoyaient à leur mobilité actuelle et surtout à leurs aspirations de leur mobilité future dans la ville, à Bordeaux par exemple.

Nous avons travaillé tout au long de ce dispositif en nous appuyant sur l'hypothèse de l'existence de 7 profils d'imaginaire de la mobilité [Fig. 82]. Cependant, ce dispositif nous a permis de constater que nous avions trop d'images, ce qui perturbait les enquêtés : face à trop de possibilités, ils n'avaient pas le temps de toutes les regarder avec attention. Certaines images renvoyaient aux mêmes représentations, descriptions et valeurs, ce qui permettait d'en réduire le nombre en évitant certaines répétitions : par exemple les captures d'écran des applications ou sites internet de services communautaires pouvaient n'être représentées qu'avec une seule image et non quatre. Nous avons aussi pu nous rendre compte de la pertinence de certains verbes. Demander ce qu'*évoque* la mobilité plutôt que ce qu'elle *représente* pour l'interviewé ne revient pas à la même chose : le premier renvoie à la question du ressenti personnel quand le deuxième dénote une représentation collective, sociale, plus normée.

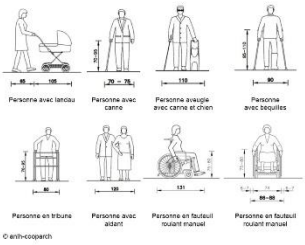
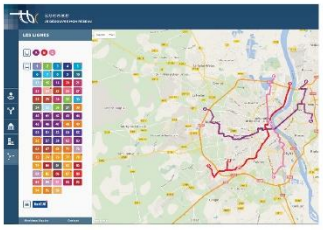
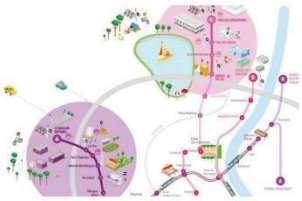
hypothèses de profils d'imaginaire de la mobilité \ Dimensions d'analyse des imaginaires de la mobilité	DIMENSION SPATIALE	DIMENSION VALORIELLE	DIMENSION SERVICIELLE
PROFIL INDIVIDUEL - ARCHAÏQUE			
PROFIL CLASSIQUE - INTERMODALITÉ			
PROFIL MOBILITÉ PERÇU COMME UNE CONTRAINTE			
PROFIL ÉCONOMIE - CONFORT CADRE DE VIE			
PROFIL VERTUEUX - ÉCOLOGIQUE (POUR HYPER-URBAIN)			
PROFIL *SMART* - INNOVANT -> GAGNER DU TEMPS			
PROFIL CIVIQUE - PARTAGE			

Figure 82 - Hypothèse de 7 profils d'imaginaire de la mobilité (la référence des images étant présente dans la figure 77)

Dispositif d'enquête n°3 : entretiens collectifs et hypothèse de 4 profils d'imaginaires

Ces deux premiers dispositifs nous ont permis de formuler une hypothèse fondée sur l'existence de quatre profils[840]. En gardant trois images par profil, nous avons proposé 12 images : trois images par profils selon les trois dimensions de la mobilité.

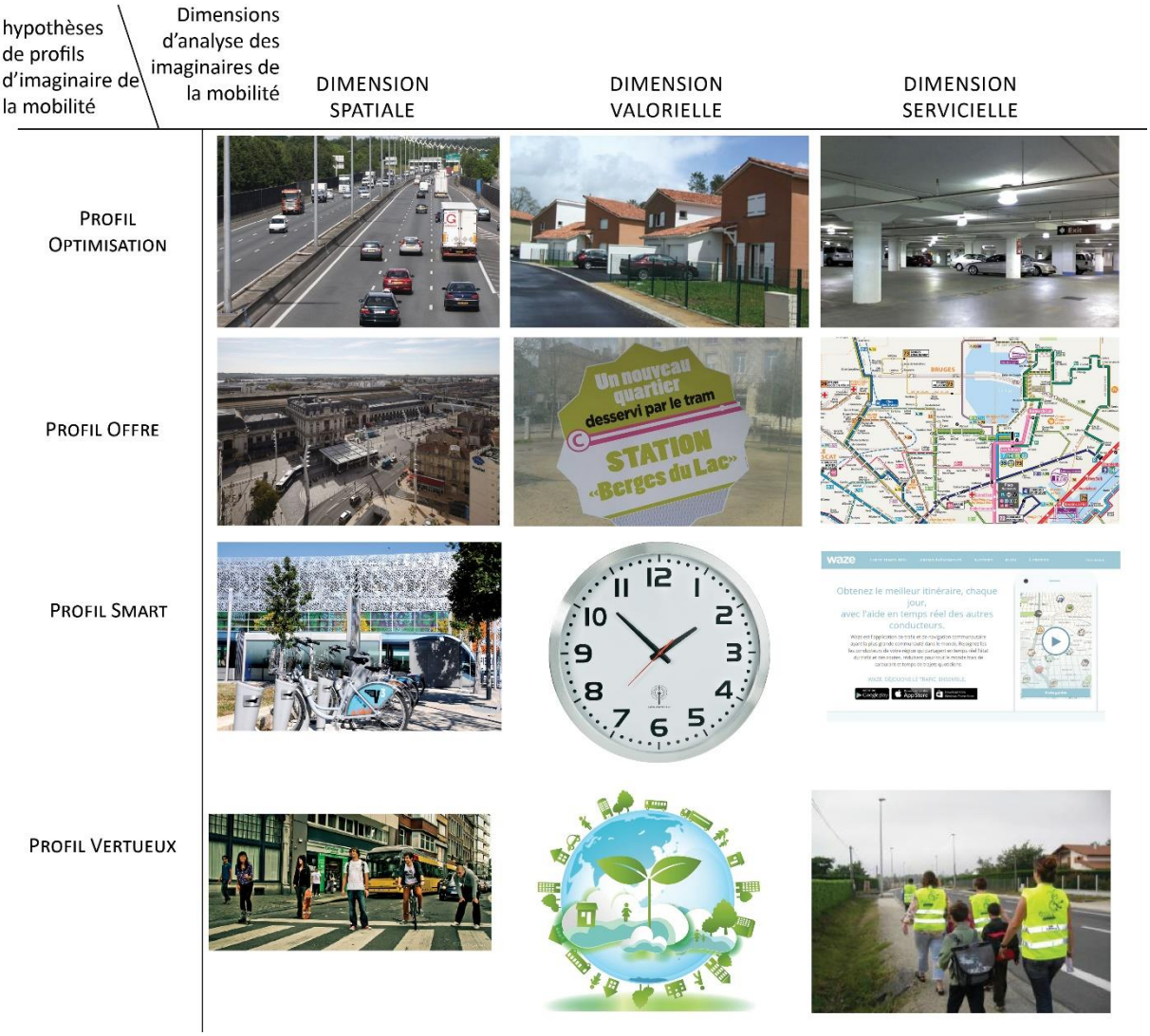


Figure 83 - Hypothèse de 4 profils d'imaginaire de la mobilité (la référence des images étant présente dans la figure 4)

Nous avons mené deux entretiens collectifs mobilisant quatre personnes chacun et un entretien collectif mobilisant 2 personnes. Nous avons conservé une de nos hypothèses de départ qui supposait que les expériences de vie et imaginaires n'étaient pas les mêmes selon les tranches d'âge ; nous avons donc continué à mener des entretiens avec des tranches d'âge homogènes : trois femmes et un homme ont constitué le premier groupe, de 23 à 31 ans ; la même proportion d'homme et de femmes pour le deuxième avec des tranches d'âge allant de 49 à 57 ans ; et un homme et une femme de 27 et 26 ans respectivement.

[840] Nommé comme cela pendant l'enquête. Lors de l'analyse et dans le texte du manuscrit, nous parlons de figure.

Notre guide d'entretien a quelque peu évolué entre les trois entretiens collectifs car nous nous sommes rendu compte que nous n'avions pas assez insisté sur la question des trajectoires, même si les personnes interrogées en ont parlé d'elle-même. Les pratiques quotidiennes peuvent être, dans la plupart des cas, corrélées à ce qui était fait dans l'enfance ou à la mobilité des parents. Il est apparu, au fil de ces entretiens, que la mobilité individuelle était parfois perçue en opposition ou en concordance par rapport à leur parcours personnel. Nous avons donc pris en compte cette dimension pour la suite des entretiens, notamment dans le quatrième dispositif.

À la suite de ces entretiens nous avons émis l'hypothèse que la construction des imaginaires individuels de la mobilité s'opérait autour de différents critères :

- Parcours/ trajectoires
- Pratiques quotidiennes
- Récits collectifs urbains et politiques : on se pose en pour ou en contre
- Références socio-culturelles
- Effet de génération

De plus nous avons compris que la dimension valorielle appelait peut-être un peu plus l'individu à s'interroger sur ses envies et désirs pour une mobilité future.

Dispositif d'enquête n°4 : entretiens collectifs et habitants du périmètre de l'OIN Bordeaux Euratlantique

En partant du même guide d'entretien que pour le précédent dispositif, nous avons ajouté le contexte du projet urbain Bordeaux Euratlantique. Nous avons appréhendé la question de la mobilité des individus interrogés au travers de ce prisme, qui a territorialisé les pratiques, les modes de vie et plus largement le récit de mobilité. Nous nous sommes servi des images de projet pour comprendre quelle était la vision du projet chez les interviewés ainsi que la façon dont ils imaginaient les modes de vie et usages des nouveaux aménagements.

Nous avons mené trois entretiens collectifs avec deux personnes par entretien, selon les tranches d'âges suivantes : 15-18 ans ; 25-35 ans ; 55-65 ans, ce afin de continuer à tester notre hypothèse sur les imaginaires répartis selon les âges.

Une des hypothèses de ce dispositif interrogeait les connaissances des habitants sur le projet. Après notre entretien avec un des agents de l'EPA sur les dispositifs de communication et de concertation, nous pensions que la multitude de dispositifs permettait à tous les habitants, travailleurs et usagers du site, de connaître le projet même de façon minime. Ces derniers entretiens collectifs ont infirmé cette hypothèse : certains ne connaissaient pas le projet ou ne l'avaient pas compris dans son

ensemble ; de plus, s'ils le connaissaient, ils en avaient un imaginaire morcelé, sectorisé selon leur activité, leur lieu de vie, etc.

b. Dispositifs de diffusion du récit de communication

Les paratextes mis en place dans le cadre du projet urbain Bordeaux Euratlantique sont nombreux : ils permettent d'en expliquer le contenu, et sont un support de diffusion des informations et plus largement du récit de communication mis en place par le projet. Nous avons aussi analysé les dispositifs déployés par l'EPA pour concerter, médiatiser mais aussi faire de la médiation. Tous ces dispositifs sont des supports différenciés de diffusion du *storytelling*. L'analyse de ces dispositifs nous a permis d'approfondir l'hypothèse d'une fragmentation de la lecture du projet et donc le morcellement de l'imaginaire général du projet par les différents acteurs et publics dans et autour du projet.

Nous avons pu participer à un grand nombre de dispositifs mis en place par l'EPA : réunions publiques, ateliers de concertation, expositions et conférences, animations, visites de chantier, mobilisant à chaque fois une observation participante, qui « repose sur la capacité d'objectivation du regard du chercheur sur la réalité analysée[841]. » Nous n'étions pas toujours dans une situation où les organisateurs connaissaient notre statut de chercheur ; nous avons néanmoins collecté des données qui étaient rendus publiques par le dispositif lui-même. Nous avons porté une attention particulière aux interactions des acteurs entre eux, au lexique et vocabulaire utilisés dans les différents types de discours, mais aussi aux enchaînements d'argumentaires, aux non-dits.

Notre terrain incluait aussi les documents iconographiques produits dans et autour du projet, qui rendent comptes des imaginaires des acteurs.

[841] TAPIE, Guy, *Guide méthodologique de recherche*, Bordeaux, ENSAP de Bordeaux, 2011, p.49

Catégorie de données	Type de dispositifs	détails	sources
documentaire	Réunions publiques et ateliers de concertation,	Comptes-rendus	produits par l'EPA
			produits par l'autrice
	documentations réglementaires	enquêtes publiques, chartes	produits par l'EPA
	visites de chantiers et de sites	Comptes-rendus	produits par l'autrice
		images (photographies, docs de présentation)	produits par l'EPA
	événements AGORA	ouvrages d'expositions	produits par la DGA
		comptes-rendus de conférence	produits par l'autrice
		images (photographies)	produits par l'autrice
technique	présentations des projets urbains, des opérations d'aménagement et d'architecture	plaquettes	produits par les promoteurs, constructeurs
		documents de présentations	produits par les concepteurs et EPA
iconographique	images de projet	plans guides	produites par les concepteurs (Reichen&Robert, BASE Paysage ; TVK)
		opérations d'architecture/ d'infrastructure	produites par les concepteurs (OMA, BIG)
		photos de chantiers, opérations finies	produites par l'autrice
	charte graphique des travaux		produite par l'EPA
numérique	plateformes communautaires virtuelles	compte *Instagram*	produit par l'EPA
		compte *Twitter*	produit par l'EPA
	site internet	site internet de Bordeaux Euratlantique	produit par l'EPA

Figure 84 - Tableau synoptique des dispositifs de diffusion du récit de communication du projet Bordeaux Euratlantique

c. Dispositifs documentaires, archivistiques : Bordeaux et ses projets urbains

Enfin nous avons aussi mené une enquête documentaire et archivistique plus large sur la mobilité, le contexte bordelais, métropolitain et ses projets urbains. Des revues de presse ont été constituées pour comprendre l'évolution de la perception du concept des transports, et sa transition vers celui de mobilité ; nous avons aussi mené une revue de presse moins importante sur la LGV et Bordeaux qui a confirmé notre hypothèse des effets directs entre l'arrivée de la LGV et l'économie et l'attractivité de la capitale girondine. Nous avons participé à des conférences et réunions sur la question de la mobilité, notamment sur les pratiques des Bordelais et plus largement sur celles des métropolitains, qui interrogeaient les modes de vie des habitants et des travailleurs sur l'arrivée de la LGV et sur les perspectives des changements apportés, sur les droits à la mobilité mais aussi sur les inégalités créées. Nous avons également fait des recherches sur les différents projets menés dans l'agglomération bordelaise depuis l'après-guerre pour révéler le couple urbanisme-mobilité qui se déploie en un récit structurant de la requalification de Bordeaux. Nous avons consacré une grande part de cette recherche à l'analyse de documents techniques et iconographiques produits par et autour des projets urbains. Ils racontent bien des façons de penser la ville et son avenir, et dévoilent des

imaginaires en création, des rêves et ambitions, des discours en construction. Enfin, nous avons trouvé pertinent d'analyser les documents produits par les institutions métropolitaines, notamment ceux de Bordeaux Métropole (anciennement la CUB) : son journal trimestriel, sa charte graphique ou encore les discours de ses élus et les documents de communication. Le tableau ci-dessous synthétise les différentes données et dispositifs que nous avons pu analyser.

Thématiques	Type de données	sur quoi	détails	sources
sur la mobilité	revues de presse	Deux revues de presse, sur la temporalité suivante : du 1-01-1980 au 31-12-2015 avec les mots clés « mobilité » pour la première et « transport.s » pour la deuxième, réalisées en 2017 et complétées en mai 2018		avec Europresse
		Mots-clés : "LGV" & "Bordeaux", du 01-01-2012 au 31-08-2018, réalisée en août 2018		avec Europresse
	conférences	Assises de la mobilité (atelier territorial de Bordeaux 24-10-2017)	comptes-rendu	produits par l'autrice
			présentation de la démarche	ministère de la transition écologique
		Journée de la mobilité (sept 2017)	compte-rendu	produits par l'autrice
		Réunion du club de la mobilité (2015)	compte-rendu	produits par l'autrice
		"LGV N-1 : Quelles opportunités pour les transports ?" (16/09/2017) organisée en partenariat entre Bordeaux Métropole et EPA	compte-rendu	produits par l'autrice
	documentations techniques	sur la LGV	grilles tarifaires, horaires	sites internet de oui.sncf, ouigo
	formation	Formation Mobilité « Les déplacements quotidiens en Gironde et dans l'agglomération bordelaise : données, tendances, projets »	mars-18	a'urba
sur Bordeaux, la métropole et les projets urbains	archives	projet de métro VAL	présentations des projets, images de projet, icono techniques (plans, coupes, schémas) photographies des	sites internet, documentations techniques et rapports produits par : a'urba, CUB, Mairie de Bordeaux, concepteurs, maîtrises
		projets urbains de 1995 : les "3B"		
		projets d'infrastructures : pont d'aquitaine, rocade		
		projets urbains (Mériadeck, les Aubiers, Ginko, ZAC, etc.)		
		Imagerie de Bordeaux	analyse qualitative des images trouvées et quantitative	Google Image
	rapports d'experts, littérature grise	Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise, avril 2013	rapport « Pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée»	a'urba
		Projet métropolitain (2012)	*5 sens pour un Bordeaux métropolitain*	CUB
	documentations techniques et iconographiques	Projets urbains Euralille et Euroméditerranées	présentations des projets, images de projet, icono techniques (plans, coupes, schémas) photographies des réalisations	sites internet d'Euroméditerranée et d'Euralille
		projets urbains de Bordeaux et sa métropole	présentations des projets, images de projet, icono techniques (plans, coupes, schémas) photographies des réalisations	produits par CUB puis Bordeaux Métropole, équipes de concepteurs ; sources : sites internet de ces institutions et agences
	chartes graphiques	chartes graphique de la CUB : 2008-2014 et 2014-présent		produites par CUB puis Bordeaux Métropole
	journal trimestriel local	Journaux trimestriels de la CUB puis Bordeaux Métropole	étude des couvertures (titres et iconographie) de 2012 à 2018	produits par CUB puis Bordeaux Métropole

Figure 85 - Tableau synthétique des dispositifs documentaires et archivistiques

d. Modes d'analyse

Analyse de contenu

Nous l'avons montré, les imaginaires sont individuels et ils informent les imaginaires collectifs. Un des raccourcis possibles consiste à séparer en deux voire trois catégories les acteurs du projet urbain : d'un côté ceux qui font le projet et de l'autre, ceux qui le reçoivent, avec une troisième catégorie de personnes qui l'observent (les experts thématiques ou généraux). Dans notre recherche, cette séparation est plus ambiguë car un expert ou un opérateur possède aussi un imaginaire de la mobilité, quand les habitants, associatifs ou travailleurs sur le périmètre de l'OIN s'imposent aussi comme relayeurs, diffuseurs du projet. Bien que, dans nos entretiens, nous ayons mis en place des dispositifs différents par catégorie d'individus, et que nous ayons codé les individus selon ces mêmes catégories, nous effectuons une analyse sur la globalité des panels, en croisant les thématiques et les données, pour nous ouvrir à la porosité de ces mêmes catégories.

L'analyse de contenu, mode classique de l'analyse des entretiens en sociologie, a été mobilisée dans cette thèse pour « mettre à jour les systèmes de représentations véhiculés par [les] discours[842] ».

Nous avons mené deux types d'analyse des entretiens (semi-directifs et collectifs) : d'abord thématique, puis entretien par entretien. Nous avons conduit une analyse thématique de l'enquête exploratoire pour faire émerger les critères individuels constitutifs des imaginaires (pratiques, parcours, aspirations), et plus largement des imaginaires urbains relatifs à une expérience. Ensuite nous avons continué cette analyse thématique sur les entretiens collectifs et individuels pour en faire ressortir les grands thèmes : l'injonction au développement durable, la persistance des héritages familiaux, la question économique relative aux modes de transport, le numérique comme moyen d'être plus efficace dans ses déplacements physiques et virtuels, les modes de vie et choix résidentiels.

En parallèle, nous avons également mené une analyse entretien par entretien, aussi appelé analyse thématique verticale. Pour identifier la typologie des imaginaires de la mobilité, une double analyse verticale et horizontale nous a semblé pertinente pour identifier les grands thèmes transversaux mais aussi pour caractériser les profils d'imaginaire. Nous avions besoin de lire et de comprendre le récit de mobilité et donc de vie de chaque individu interrogé pour comprendre l'enchaînement entre les critères individuels : leur passé et leur parcours familial et professionnel, leur présent et leurs pratiques, enfin leur futur et leurs aspirations. Par exemple, si une pratique se dit plutôt vertueuse, pouvons-nous retrouver dans le parcours de l'individu les étapes de cette construction ? Est-ce par opposition ou mimétisme par rapport aux usages dans l'enfance, ou bien est-ce lié à une prise de

[842] BLANCHET, Alain, GOTMAN, Anne, *L'entretien*, Paris, Armand Colin, 2007, p.89

conscience récente ? La typologie, mise en évidence dans cette thèse, « résulte en effet de la mise en évidence d'un principe de cohérence vertical (c'est un type de raisonnement) mais non pas singulier (ce n'est pas un individu), qui, de ce fait, peut agréger des individus concrets[843]. »

Analyse iconographique

Nous avons aussi collecté un grand nombre d'images qui ont appelé à une analyse particulière. L'analyse de contenu s'appuie plus particulièrement sur les discours et la parole donnée. En nous concentrant sur les images, nous n'oublions pas qu'elles sont souvent accompagnées d'une légende, d'un titre ou d'un texte, soit pour les coder (dans Google Image) soit pour les accompagner, pour mieux en apprécier le sens que le créateur ou diffuseur veut lui donner.

Nous avons placé l'image au cœur de notre thèse. D'un point de vue théorique et conceptuel, nous avons montré que l'image fait partie intégrante de la composition des imaginaires, en tant que représentation réelle, mentale ou imaginée. Nous avons utilisé les photographies prises par nous-même et par d'autres personnes ; l'image « fabriquée qui constitue un discours sur la ville elle-même[844] », et qui peut faire appel à plusieurs supports comme la photographie, l'image dessinée ou retouchée, l'image technique (plans, coupes, schémas) ; enfin l'image de projet ou image 3D, qui représentent ambiances, formes et matérialités des projets en conception, et qui donnent sinon un sens, au moins une direction de ce que devrait être le site en projet.

L'image, dans la fabrication de la ville, tient une place importante : dans toutes les phases de décision, conception et chantier, l'image est partout pour vanter les mérites des travaux réalisés ou tout simplement informer. Les équipes de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre se servent des images comme supports privilégiés pour la communication, la médiatisation ainsi que la médiation. Ayant un fort impact dans la constitution des imaginaires individuels, elles multiplient les images et leurs espaces de diffusion pour influencer, diriger les imaginaires en formation.

Nous avons fait appel aux méthodes visuelles qui nous ont permis de croiser les approches. L'image est ainsi un objet d'étude quand il est question d'analyser l'imagerie de Bordeaux, les plateformes communautaires virtuelles (comptes *Instagram* et *Twitter* de l'EPA Bordeaux Euratlantique) ou encore les images de projets produites par les concepteurs, dans une approche mixte qualitative et quantitative. L'image est aussi un outil d'enquête quand elle s'intègre au guide d'entretien, permettant

[843] BLANCHET, GOTMAN, *op. cit*., p.99
[844] ROSEMBERG, Muriel, *Le Marketing Urbain en Question. Production d'espace et de discours dans quatre projets de villes*, Paris, Anthropos, 2000, p.4

de s’appuyer sur des images produites par d’autres et libres de droit pour mener des entretiens par photo-élicitation.

Annexe 4.0 : La métropole bordelaise et ses projets

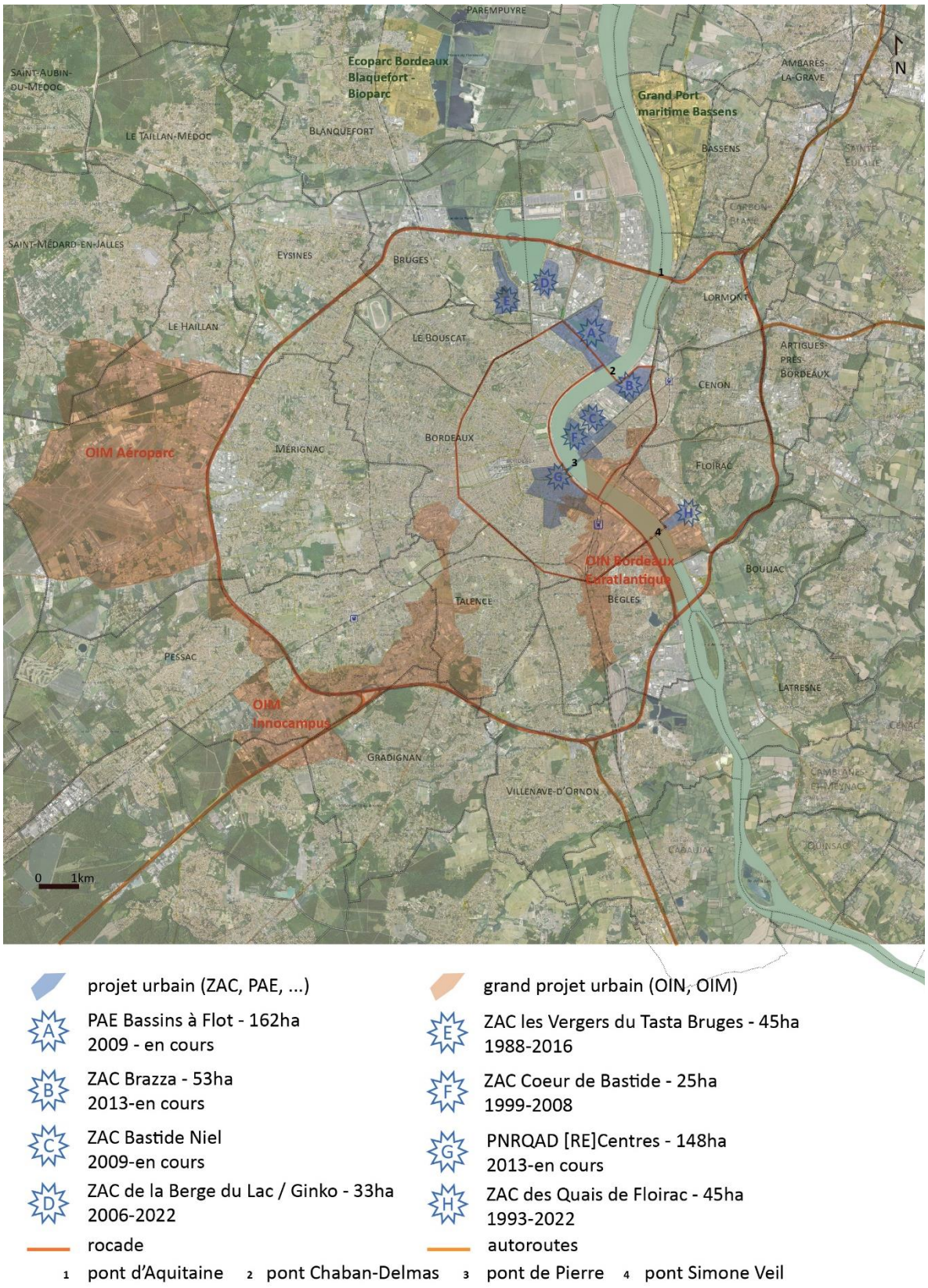


Figure 86 - Principaux projets urbains et d'aménagements cités dans cette thèse du territoire métropolitain. Source : créée par l'auteure

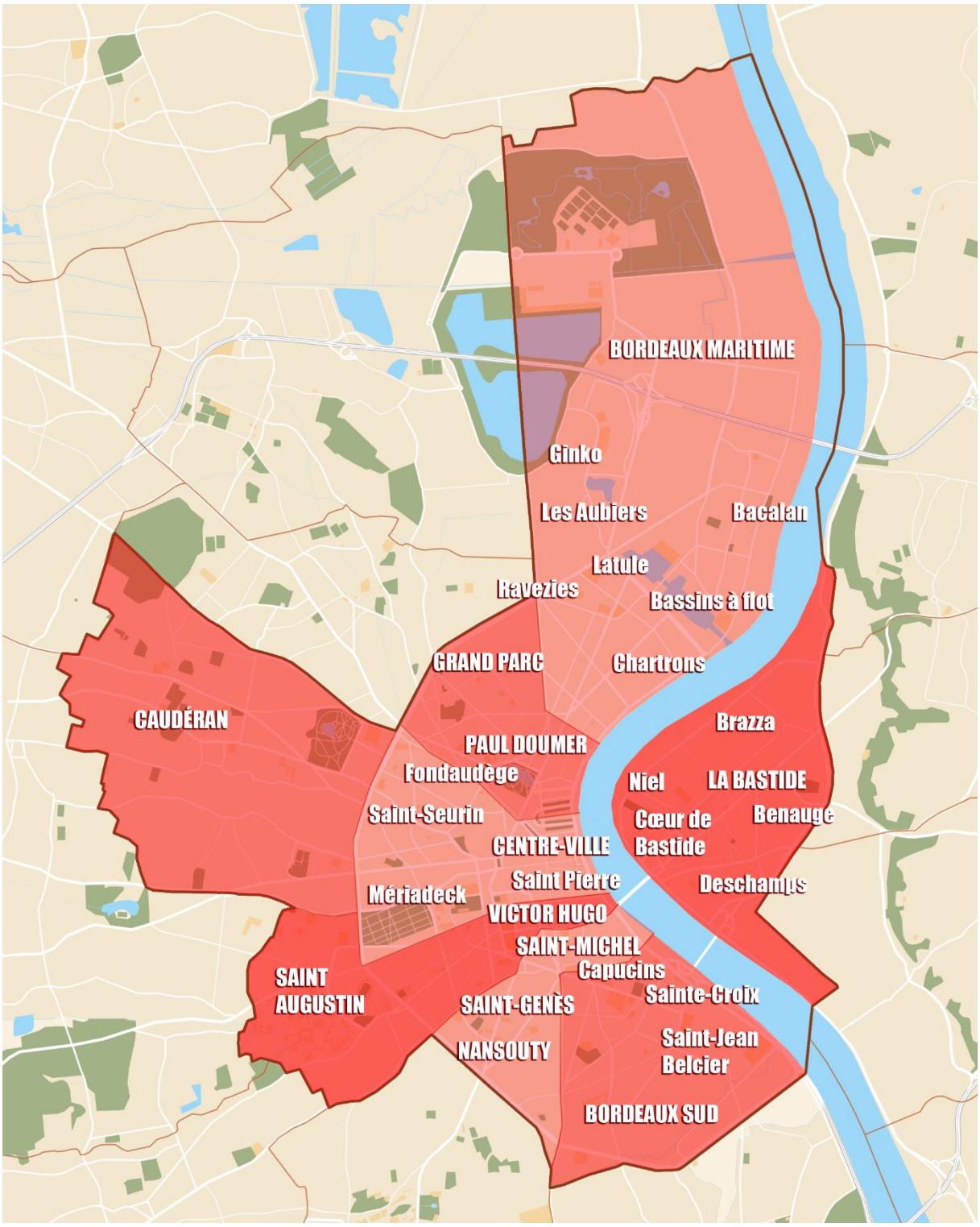


Figure 87 - Carte des quartiers culturels de Bordeaux (en majuscule, les quartiers administratifs). Source : Dark Attsios

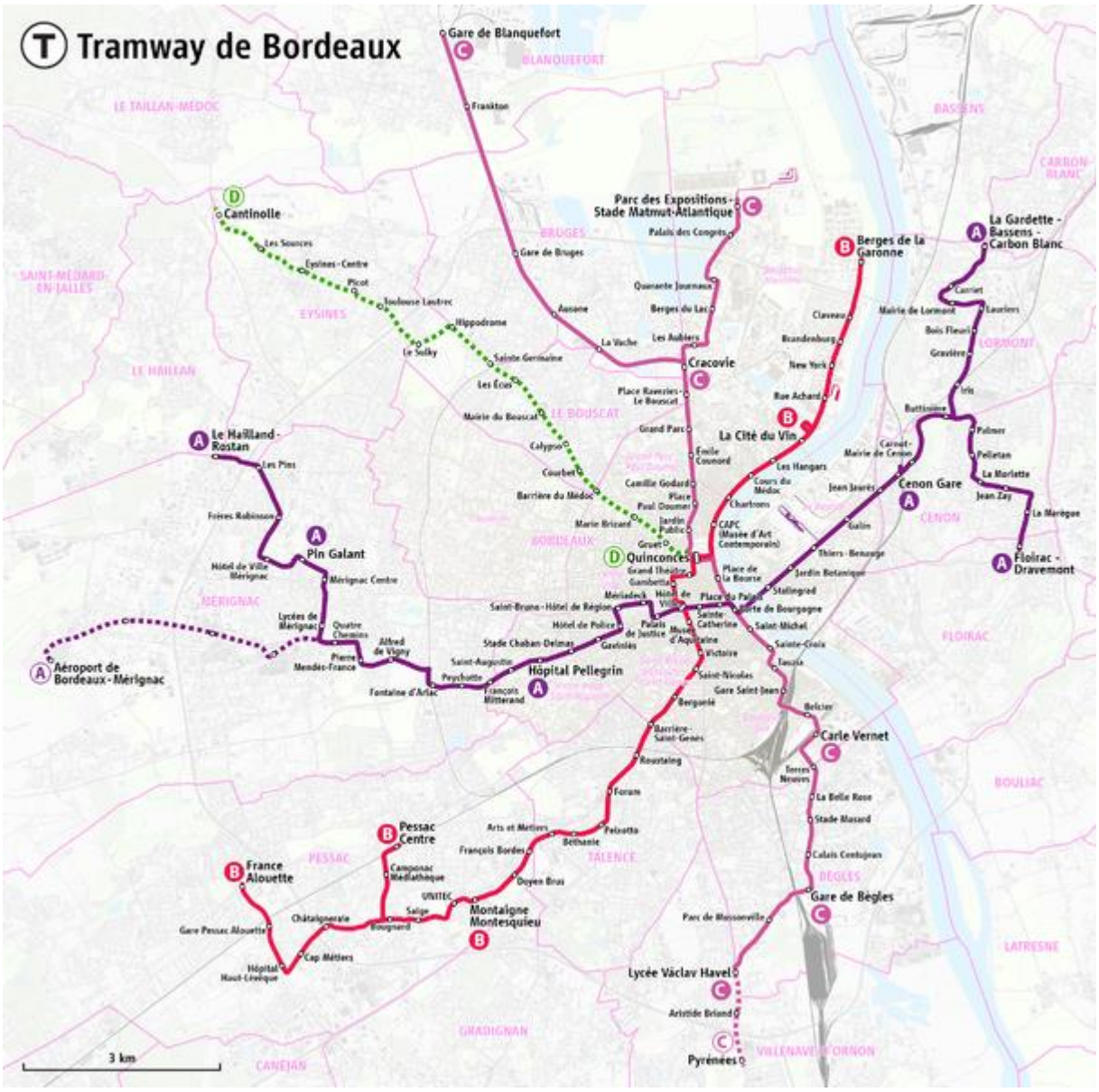


Figure 88 - Carte du réseau de tramway bordelais, les lignes A, B et C ont été réalisé entre 2000 et 2018, des prolongations sont à prévoir pour la ligne A jusqu'à l'aéroport, pour la ligne C au sud. La ligne D est en cours de construction et devrait être livrée fin 2019. Source : Maximilian Dörrbecker

Annexe 4.1.2 : La communication de la CUB de 2008 à 2014

Cette annexe expose des exemples de la communication particulière de la Communauté urbaine de Bordeaux sous la présidence de Vincent Feltesse, par l'agence de Franck Tallon.

Figure 89 - Couverture du rapport « Bilan de la participation sur le projet métropolitain : les valeurs et ambitions souhaitées pour 2030 - Compte-rendu des 3 phases de participation » publié en 2011. Identité visuelle réalisée par l'agence de Franck Tallon et la direction de la CUB

Figure 90 - Source et copyright : Agence Franck Tallon

Figure 91 : Couverture du rapport « Bordeaux Métropole : ambitions et projets 2010-2020 » publié en février 2010 par la CUB. Source : site internet de Bordeaux Métropole

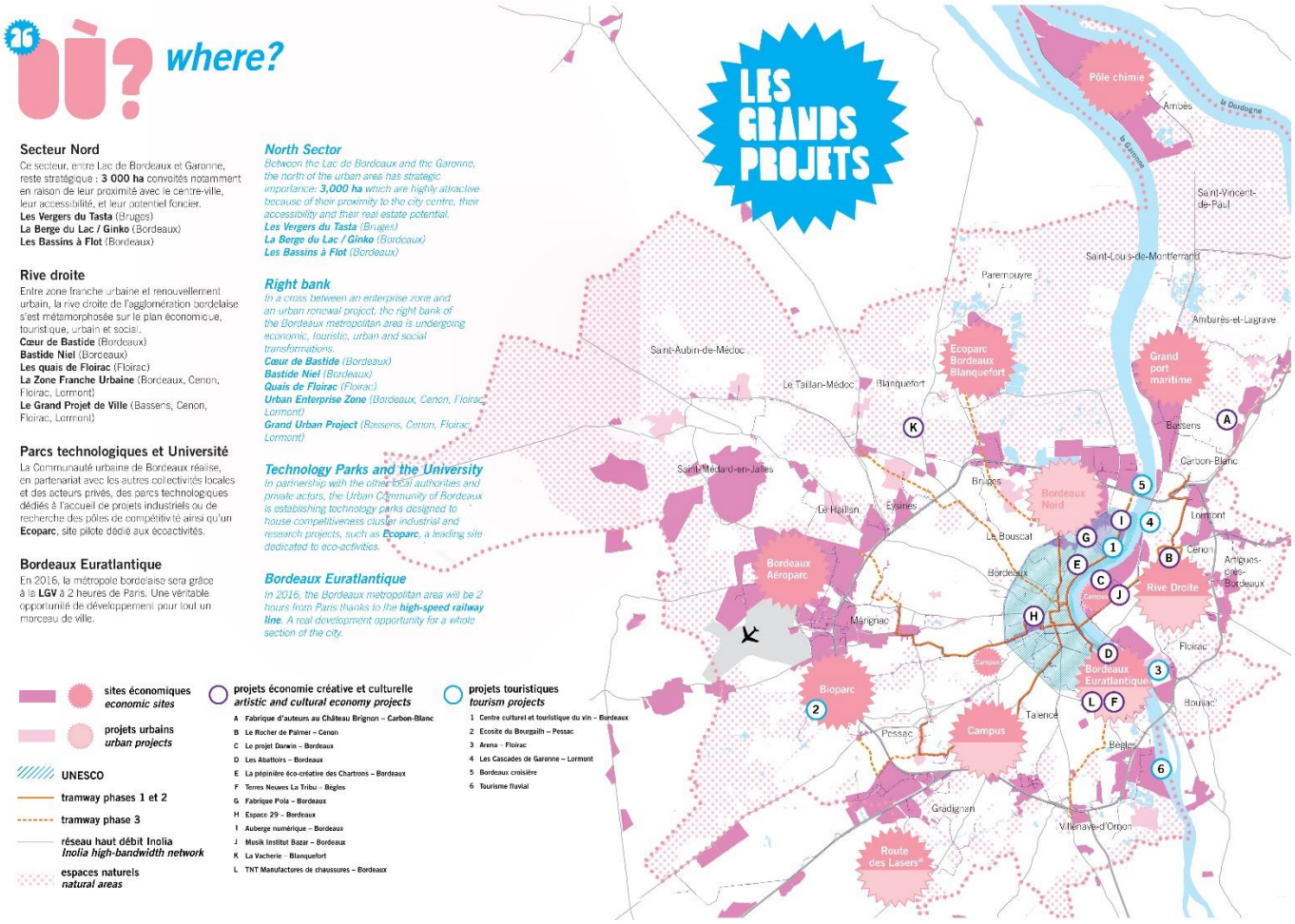


Figure 92 : Les grands projets de la CUB, pages extraites du rapport « Bordeaux Métropole : ambitions et projets 2010-2020 » publié en février 2010 par la CUB. Source : site internet de Bordeaux Métropole

38 DÉPLACEMENTS

Figure 93 : Identité visuelle, habillage, campagne de communication et objets dérivés des V3, Agence Franck Tallon associée à la direction de la communication de la CUB pour la CUB, 2010-2012. Source et copyright : Agence Franck Tallon

Figure 94 : Exposition des « 50 000 homes » à la 5ème Biennale d'architecture de Rotterdam relative au projet des 50 000 logements autour des transports en commun, conception graphique et direction artistique réalisées par l'agence Franck Tallon pour la CUB – Source et copyright : Agence Franck Tallon

Annexe 4.2.1 : Imagerie et renouvellement urbain

Nous avons fait des recherches d'images en août 2018, avec le moteur de recherche Google pour analyser l'émergence de l'imagerie bordelaise détaillée dans le chapitre 4. Ci-dessous vous trouverez des captures d'écran de ces recherches, avec environ les 35 premiers résultats, l'analyse s'est faite sur les 100 premières images à chaque mot-clé.

Figure 95 - Recherches Google Images avec le mot-clé « Bordeaux »

Figure 96 - Recherches Google Images avec le mot-clé « Bordeaux UNESCO »

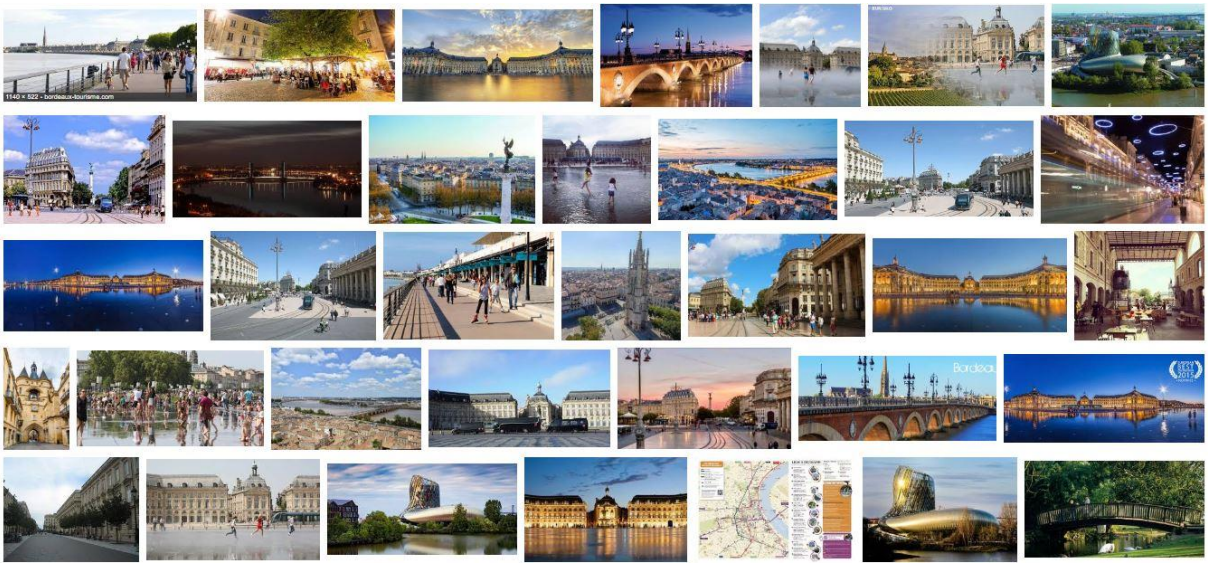


Figure 97 - Recherches Google Images avec le mot-clé « Bordeaux tourisme »

Quelques images :

Figure 98 - Capture du Miroir d'eau sur le site internet de France Info « Succès architectural : le Miroir d'eau de Bordeaux fait tache d'huile », 26/08/2014, mise à jour 06/12/2016, URL : https://www.francetvinfo.fr/culture/arts-expos/architecture/succes-architectural-le-miroir-d-eau-de-bordeaux-fait-tache-d-huile_3394033.html

Figure 99 - Capture de lieux touristiques pour le Bordeaux UNESCO sur le site internet de Prestappart (location d'appartements haut de gamme), URL : http://www.prestappart.com/236-environs/313-bordeaux-unesco.html

Figure 100 - Capture, tram et place de la Bourse, « Appel à projets pour 50.000 logements autour du tramway de Bordeaux », Le Moniteur, 03/06/2010, URL : https://www.lemoniteur.fr/article/appel-a-projets-pour-50-000-logements-autour-du-tramway-de-bordeaux.1917399

Annexe 4.3.1 : Tableau des horaires et tarifs ligne SEA en offre TGV, TGV inOUI et Ouigo entre Paris et Bordeaux

Les informations tarifaires sont à titre indicatives pour la saison estivale, exemple pris le 23 août et pour la rentrée, exemple pris le 13 septembre, écrit en gris et en italique ; les tarifs sont sans réduction, sans avantages de fidélité, pour une personne entre 26 et 59 ans, en deuxième classe. Ce relevé a été effectué le 20 août 2018.

	départ	arrivée	villes desservies (départ : Paris Montparnasse et arrivée : Bordeaux St Jean)	type train	durée du voyage	tarif non modifiable	tarif modifiable sous conditions	tarif modifiable	tarif 1ère classe
1	*6h00*	*8h48*	*St Pierre des Corps - Poitiers*	*TGV*	*2h48*	*36 €*	*49 €*	*98 €*	*40 €*
2	6h00	9h37	St Pierre des Corps - Poitiers - Angoulême - Libourne	TGV	3h37	45 €	59 €	98 €	59 €
	6h14	*9h37*	*Poitiers - Angoulême - Libourne*	*TGV*	*3h23*	*45 €*	*59 €*	*98 €*	*49 €*
3	6h48	8h56	direct	TGV	2h08		82 €	98 €	90 €
							77 €	119 €	81 €
4	*7h14*	*9h27*	*direct*	*TGV inOUI*	*2h13*	*36 €*	*49 €*	*119 €*	*46 €*
5	7h48	9h56	direct	TGV inOUI	2h08		86 €	98 €	120 €
						55 €	*65 €*	*119 €*	*77 €*
6	8h22	11h37	Poitiers - Angoulême - Libourne	TGV	3h15		77 €	98 €	93 €
						42 €	*55 €*	*119 €*	*59 €*
7	8h48	10h56	direct	TGV inOUI	2h08		89 €	98 €	93 €
							89 €	*119 €*	*112 €*
8	9h48	11h56	direct	TGV inOUI	2h08		86 €	119 €	139 €
							86 €	*119 €*	*98 €*
9	10h19	13h16	St Pierre des Corps - Poitiers - Angoulême - Libourne	TGV	2h57		89 €	98 €	120 €
	10h05	*13h16*			*3h11*		*73 €*	*119 €*	*81 €*
10	10h48	12h56	direct	TGV	2h08		99 €	119 €	120 €
							69 €	*98 €*	*86 €*
11	11h48	13h56	direct	TGV inOUI	2h08		94 €	98 €	130 €
							69 €	*98 €*	*98 €*
12	12h48	14h56	direct	TGV inOUI	2h08		86 €	98 €	93 €
							77 €	*98 €*	*103 €*
13	13h48	15h56	direct	TGV	2h08		86 €	98 €	98 €
				TGV inOUI			*73 €*	*98 €*	*90 €*
14	13h56	17h26	St Pierre des Corps - Poitiers - Angoulême - Libourne	TGV	3h30		89 €	98 €	130 €
							73 €	*119 €*	*139 €*
15	14h48	16h56	direct	TGV inOUI	2h08		86 €	98 €	90 €
							69 €	*119 €*	*86 €*
16	15h48	17h56	direct	TGV inOUI	2h08		89 €	98 €	103 €
							77 €	*119 €*	*90 €*
17	16h43	18h52	direct	TGV inOUI	2h09		99 €	119 €	130 €
							99 €	*119 €*	*120 €*
18	*17h14*	*19h27*	*direct*	*TGV*	*2h13*		*73 €*	*119 €*	*90 €*
19	17h22	20h37	Poitiers - Angoulême - Libourne	TGV	3h15		106 €	119 €	130 €
	17h05				*3h32*	*45 €*	*59 €*	*119 €*	*73 €*
20	17h48	19h56	direct	TGV inOUI	2h08		111 €	119 €	166 €
				TGV			*111 €*	*119 €*	*139 €*
21	18h14	20h42	Angoulême	TGV	2h28		99 €	119 €	139 €
				TGV inOUI			*106 €*	*119 €*	*120 €*
22	18h48	20h56	direct	TGV inOUI	2h08		99 €	119 €	103 €
							106 €	119 €	112 €
23	19h22	22h14	Poitiers - Angoulême	TGV	2h52		99 €	119 €	130 €
	18h56	*21h43*			*2h47*		*73 €*	*119 €*	*81 €*
24	*19h48*	*21h56*	*direct*	*TGV inOUI*	*2h08*		*89 €*	*98 €*	*98 €*
25	20h48	22h58	direct	TGV inOUI	2h10		77 €	98 €	86 €
						45 €	*59 €*	*98 €*	*59 €*
26	20h52	23h57	Vendôme - St Pierre des Corps - Poitiers - Angoulême	TGV	3h05		77 €	98 €	81 €
						42 €	*55 €*	*98 €*	*46 €*

Figure 101 - Tableau indicatif des trajets en TGV ou TGV inOUI au départ de Paris Montparnasse vers Bordeaux Saint Jean en direct ou avec dessertes régionales

	départ	arrivée	gare départ	villes desservies	durée du voyage	standard (pas de prise électrique) - modifiable sous conditions	avec prise	place tranquille
1	7h19	10h52	Paris Aéroport Roissy-CDG 2	Paris Marne-la-vallée-Chessy-Disneyland - Massy TGV – Poitiers - Angoulême	3h33	28 €	30 €	33 €
						16 €	*18 €*	*21 €*
2	13h16	16h03	Montparnasse 3 Vaugirard	Poitiers - Angoulême	2h47	29 €	31 €	34 €
						22 €	*24 €*	*27 €*
3	15h15	18h08	Montparnasse 3 Vaugirard	St Pierre des corps - Angoulême	2h53	29 €	31 €	34 €
						16 €	*18 €*	*21 €*

Figure 102 - Tableau indicatif des trajets de l'offre Ouigo au départ de Paris vers Bordeaux Saint Jean en direct ou avec dessertes régionales

Trajet Bordeaux St Jean – Paris :

	départ	arrivée	villes desservies (départ : Bordeaux St Jean et arrivée : Paris Montparnasse)	type train	durée du voyage	tarif non modifiable	tarif modifiable sous conditions	tarif modifiable	tarif 1ère classe
1	5h23	8h39	Libourne - Angoulême - Poitiers	TGV	3h16	45 €	59 €	98 €	59 €
						36 €	*49 €*	*119 €*	*40 €*
2	*5h46*	*8h12*	*Angoulême*	*TGV inOUI*	*2h26*	*36 €*	*49 €*	*119 €*	*40 €*
3	6h34	8h47	direct	TGV inOUI	2h13		69 €	98 €	73 €
						45 €	*59 €*	*119 €*	*103 €*
4	7h04	9h13	direct	TGV inOUI	2h09		77 €	98 €	86 €
						45 €	*59 €*	*119 €*	*81 €*
5	7h08	10h04	Angoulême - Poitiers - St Pierre des Corps	TGV	2h56		86 €	98 €	103 €
				TGV inOUI		*45 €*	*59 €*	*119 €*	*77 €*
6	*7h34*	*9h47*	*direct*	*TGV*	*2h13*	*42 €*	*55 €*	*119 €*	*46 €*
7	8h04	10h12	direct	TGV inOUI	2h08		82 €	98 €	103 €
						45 €	*59 €*	*119 €*	*73 €*
8	9h04	11h13	direct	TGV inOUI	2h09		86 €	98 €	120 €
							73 €	*98 €*	*112 €*
9	10h04	12h12	direct	TGV inOUI	2h08		99 €	119 €	112 €
				TGV			*73 €*	*98 €*	*81 €*
10	10h23	13h39	Libourne - Angoulême - Poitiers	TGV	3h16		99 €	119 €	148 €
						45 €	*59 €*	*98 €*	*73 €*
11	11h04	13h13	direct	TGV inOUI	2h09		99 €	119 €	130 €
						55 €	*65 €*	*98 €*	*73 €*
12	12h04	14h12	direct	TGV inOUI	2h08		106 €	119 €	120 €
						45 €	*59 €*	*98 €*	*59 €*
13	*13h04*	*15h12*	*direct*	*TGV inOUI*	*2h08*	*45 €*	*59 €*	*98 €*	*49 €*
14	13h08	16h04	Angoulême - Poitiers - St Pierre des Corps	TGV	2h56		106 €	119 €	166 €
							86 €	*119 €*	*103 €*
15	14h04	16h16	direct	TGV inOUI	2h09		99 €	119 €	130 €
							73 €	*119 €*	*103 €*
16	15h04	17h13	direct	TGV	2h09		106 €	119 €	112 €
				TGV inOUI			*69 €*	*119 €*	*103 €*
17	16h04	18h13	direct	TGV inOUI	2h09		111 €	119 €	166 €
							86 €	*119 €*	*120 €*
18	16h23	19h39	Libourne - Angoulême - Poitiers	TGV	3h16		99 €	119 €	120 €
		19h35			*3h12*		*73 €*	*119 €*	*120 €*
19	17h04	19h13	direct	TGV	2h09		99 €	119 €	148 €
				TGV inOUI		*45 €*	*59 €*	*119 €*	*59 €*
20	*17h34*	*19h47*	*direct*	*TGV inOUI*	*2h13*	*36 €*	*49 €*	*119 €*	*49 €*
21	18h04	20h13	direct	TGV inOUI	2h09		99 €	119 €	148 €
						45 €	*59 €*	*119 €*	*77 €*
22	*18h23*	*21h39*	*Libourne - Angoulême - Poitiers*	*TGV*	*3h16*	*45 €*	*59 €*	*98 €*	*49 €*
23	18h34	20h47	direct	TGV inOUI	2h13		99 €	119 €	139 €
				TGV		*45 €*	*59 €*	*98 €*	*49 €*
24	19h04	21h13	direct	TGV inOUI	2h09		106 €	119 €	130 €
						45 €	*59 €*	*98 €*	*77 €*
25	19h35	23h07	Libourne - Angoulême - Poitiers - St Pierre des Corps	TGV	3h32		86 €	98 €	98 €
	20h12	*23h00*	*Angoulême - St Pierre des Corps*	*TGV inOUI*	*2h48*	*25 €*	*45 €*	*98 €*	*40 €*
26	21h04	23h17	direct	TGV inOUI	2h13		86 €	119 €	112 €
						36 €	*49 €*	*98 €*	*40 €*

Figure 103 - Tableau indicatif des trajets en TGV ou TGV inOUI au départ de Bordeaux Saint Jean vers Paris Montparnasse en direct ou avec dessertes régionales

	départ	arrivée	gare d'arrivée	villes desservies	durée du voyage	standart (pas de prise électrique) - modifiable sous conditions	avec prise	place tranquille
1	11h58	14h26	Montparnasse 3 Vaugirard	Angoulême	2h28	62 €	64 €	67 €
						22 €	*24 €*	*27 €*
2	17h09	20h43	Paris Aéroport Roissy-CDG 2	Angoulême - Poitiers - St Pierre des Corps - Massy TGV - Paris Marne-la-vallée-Chessy-Disneyland	3h34	59 €	61 €	64 €
						13 €	*15 €*	*18 €*
3	18h52	21h03	Montparnasse 3 Vaugirard		2h11	62 €	64 €	67 €
						16 €	*18 €*	*21 €*

Figure 104 - Tableau indicatif des trajets de l'offre Ouigo au départ de Bordeaux Saint Jean vers Paris en direct ou avec correspondance

Annexe 4.4 : Cartes et documentations sur le projet Bordeaux Euratlantique

Ci-dessous trois cartographies présentant l'opération Bordeaux Euratlantique avec les éléments principaux cités dans la thèse.

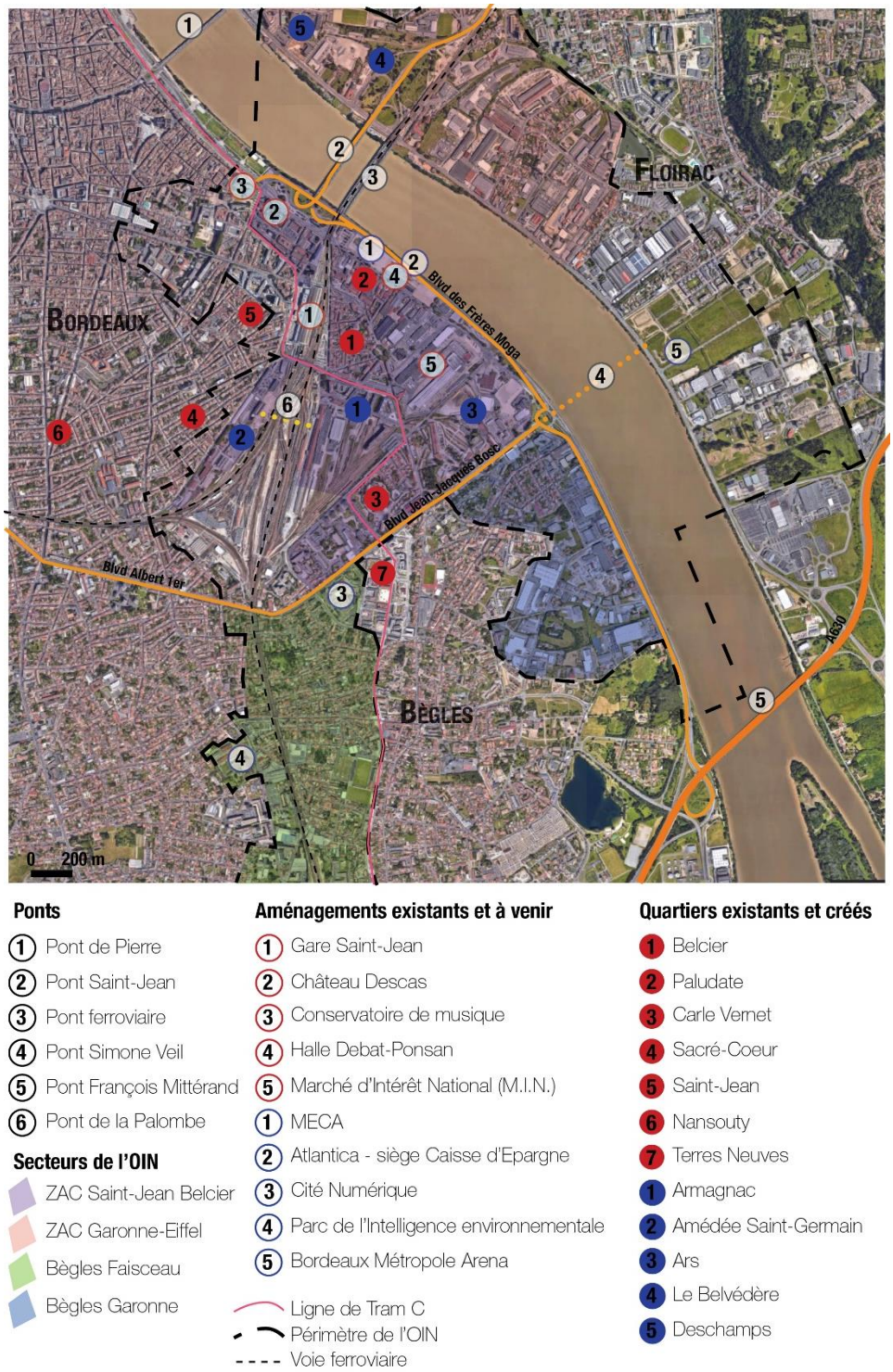


Figure 105 - Carte commentée avec aménagements, ponts et quartiers existants et futurs du périmètre de l'OIN Bordeaux Euratlantique. Source : créée par l'auteure

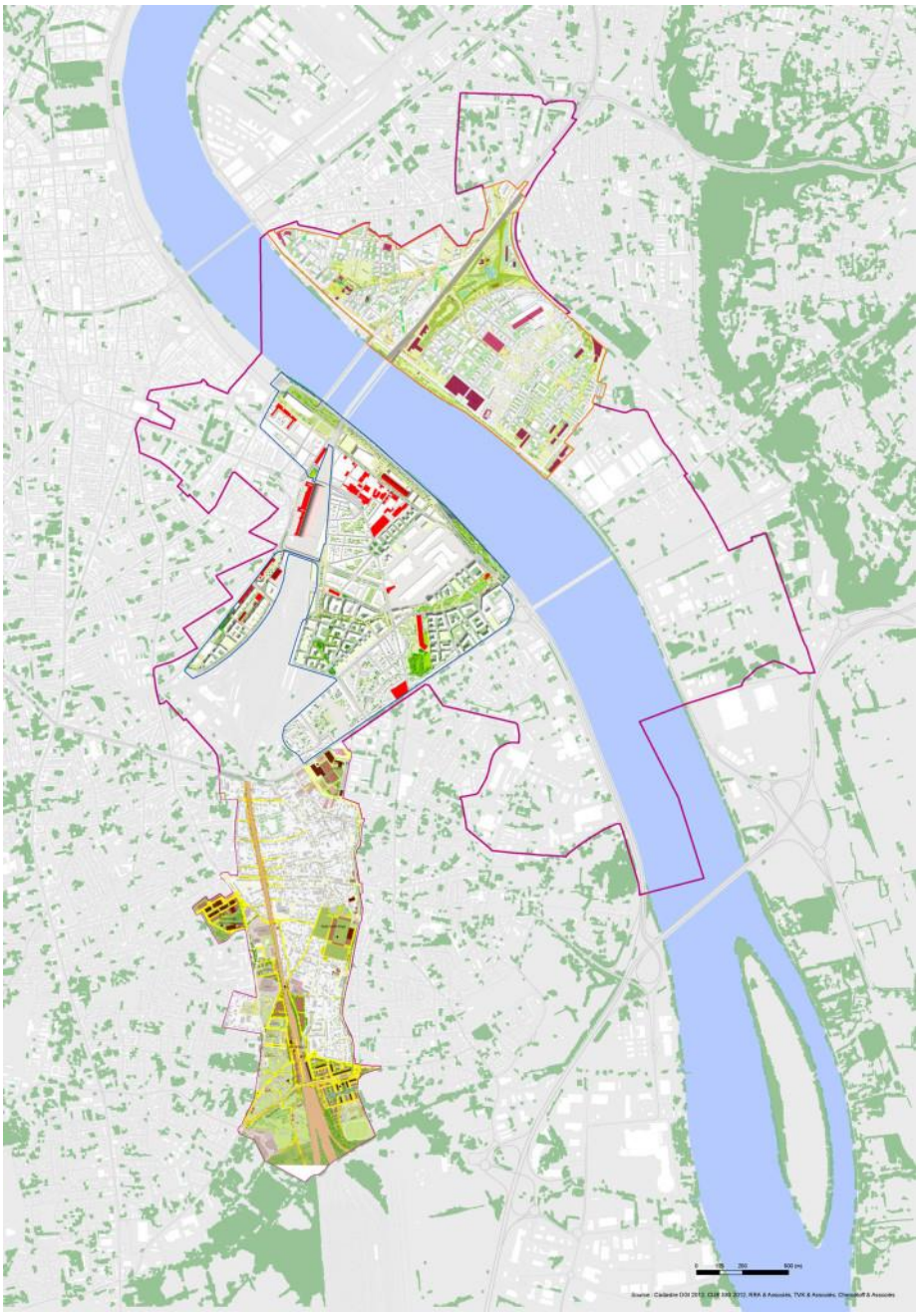


Figure 106 - Carte du périmètre de Bordeaux Euratlantique, avec les dessins des plans guides, 2013. Crédits : Bordeaux Euratlantique et les équipes mandataires

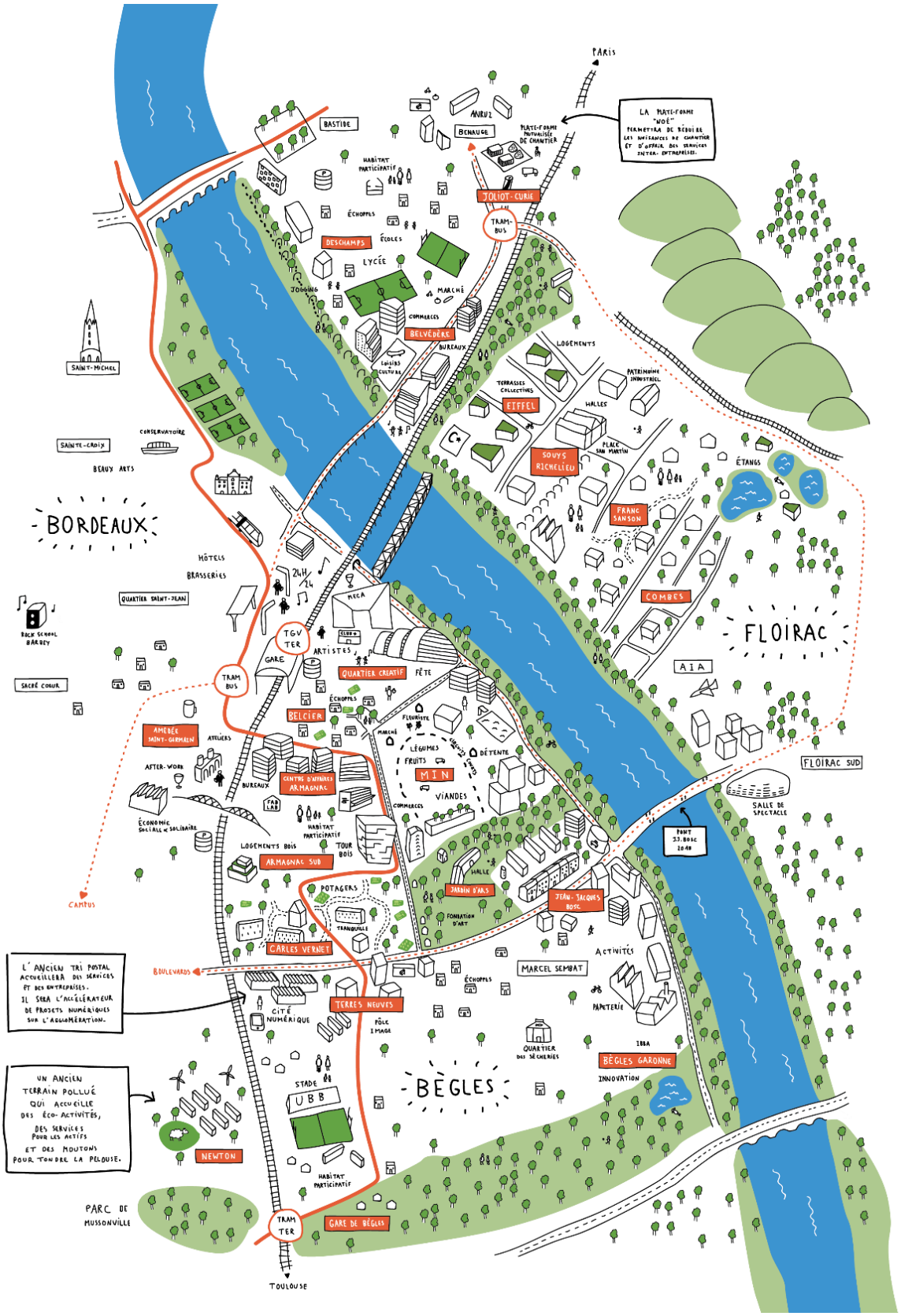


Figure 107 - Carte ludique du projet Bordeaux Euratlantique conçue et réalisée par Deux Degrés, mars 2016. Source : site internet de l'agence Deux Degrés, https://www.deuxdegres.net/projects/carte-euratlantique/

Annexe 5.2.1 : Analyse iconographique des images du site internet Bordeaux Euratlantique

Figure 108 - Vue du Belvédère, 1ère phase de la ZAC Garonne-Eiffel (communes de Bordeaux et Floirac). Crédits : Güller Güller architecture urbanism, Hondelatte Laporte and GROSS. MAX.

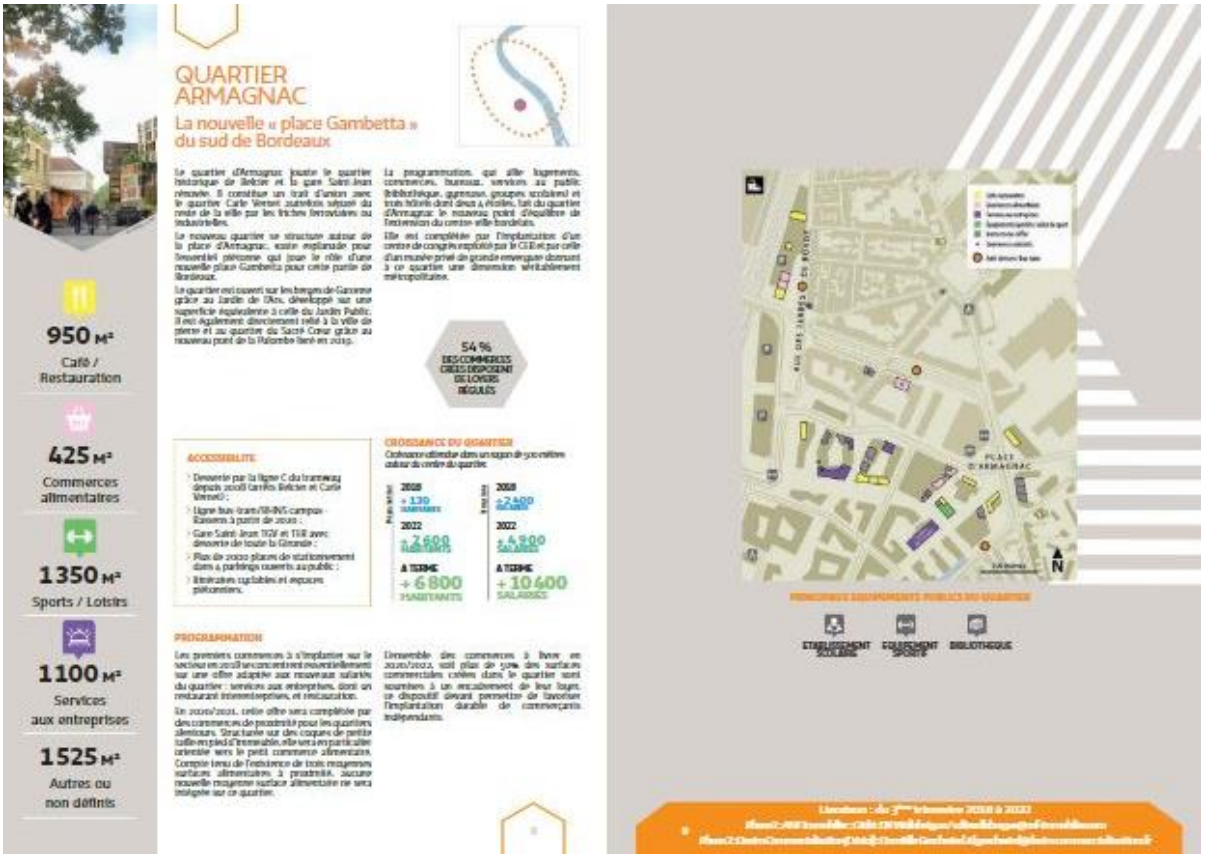
Figure 109 - Vue du secteur Deschamps, 2ème phase de la ZAC Garonne-Eiffel (Bordeaux). Crédits : TVK architectes

Figure 110 - Vue du quartier de l'Ars sur le jardin du même nom. Crédits : Agence OLM Paysage

Figure 111 - Quartier créatif de Paludate avec la MECA. Crédits : Agence BIG

Annexe 8.1.1 : Livret « Plus de proximité pour des quartiers à vivre »

Ce livret est édité par l'EPA Bordeaux Euratlantique en novembre 2017. Nous avons extrait des pages qui détaillent l'élément « commerce » dans les quartiers créés.



1725 M²
Café / Restauration

1850 M²
Commerces alimentaires

4050 M²
Sports / Loisirs

725 M²
Services aux entreprises

850 M²
Petite enfance

1125 M²
Autres ou non définis

QUARTIER CORTO MALTESE

Le quartier créatif, sportif et festif de Bordeaux

Entre la Garonne et Bacalan, le quartier Corto Maltese proche du profond renouvellement du quai de Paludate. Cette transformation est déjà particulièrement visible, avec l'installation depuis 2016 de plusieurs établissements tertiaires.

La poursuite de la rénovation des berges avec l'aménagement d'espaces publics généreux et arborés fait du quartier Corto Maltese un lieu de destination.

Le quartier, épongeur du nouveau parvis aménagé en son centre, conserve naturellement des traces de son passé comme la reconversion des anciens abattoirs bordelais en une halle hébergeant offre de restauration et commerces alimentaires (halle Boca).

Le quartier Corto Maltese développe également un quartier créatif - grâce à la présence de la Maison de l'économie créative et de la culture en Aquitaine (MECA) - festif - par le maintien ou à l'implantation de plusieurs établissements de nuit avec une palette d'offre large allant du club de jazz, à La Plage, en passant par plusieurs bars de nuit ou d'after - et sportif - avec l'ouverture en 2020 d'une piscine (opérée par l'UCPA, et un pôle cinéma au bien-être et à la santé sur la tête du pont Saint Jean.

Aux beaux jours, les espaces publics généreux accueillent également des manifestations festives de plein air. Pour toutes ces raisons, une attention particulière a été apportée pour éviter tout programme de logement dormant sur les quais.

46 %
DES COMMERCES CRÉÉS DISPOSENT DE LOISIRS RÉGULÉS

ACCESSIBILITÉ

- 2 lignes de bus-tram/RHNS : la ligne campus - Bassins (à partir de 2020) et la ligne Saint-Aubin du Médoc - Bordeaux (2019) ;
- Pôle d'échange multimodal Saint-Jean, ligne C du tramway à moins de 300 mètres ;
- 570 places de stationnement en 2017 complétées par un nouveau parking de 450 places en 2020 ;
- Extension du réseau de pistes cyclables.

CROISSANCE DU QUARTIER

Croissance attendue dans un rayon de 500 mètres autour du centre du quartier.

	2018	2018
Pour les habitants	+375	+2750
	2020	2020
	+1500 HABITANTS	+4200 SALARIÉS
	À TERME	À TERME
	+2900 HABITANTS	+11100 SALARIÉS

PROGRAMMATION

Riche en équipements publics (MECA, piscine), le quartier Corto Maltese dispose d'une programmation à dominante «café-restauration» composée de restaurants de toutes gammes, mais aussi de bars, clubs et boîtes de nuit.

Cette programmation répond aux besoins des milliers de salariés du quartier ainsi qu'aux promeneurs et touristes attirés par le réaménagement des berges de Garonne et les expositions de la MECA. Elle est complétée par une offre hôtelière de qualité (ouverture en 2018 d'un Garden Inn du groupe Hilton à l'extrémité de la Halle Boca), une auberge de jeunesse de nouvelle génération opérée par le groupe Meininger, et une résidence étudiante.

À cela s'ajoute une petite offre alimentaire de proximité, mais surtout par des services aux particuliers et aux entreprises (plusieurs crèches, agences bancaires, etc.).

Sur l'ensemble du quartier, 46 % des surfaces commerciales créées font l'objet d'un encadrement de leur loyer.

PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS PUBLICS DU QUARTIER

ÉQUIPEMENT SPORTIF — PISCINE

Livraison : de 2018 à 2023

TF : Halle Boca : Sogelm Asset Management - Caroline Dessale / caroline.dessale@sogelm.com

300 M²
Café / Restauration

825 M²
Moyenne surface alimentaire

7150 M²
Commerces d'automobile

2000 M²
Autres ou non définis

QUARTIER DE L'ARS

Autour du deuxième plus grand parc de Bordeaux intra-boulevards

Le quartier de l'Ars constitue la nouvelle entrée nord du centre-ville de Bordeaux, à la jonction des berges, du boulevard Bosc et du nouveau franchissement de la Garonne, le pont Simone Veil. Afin d'offrir un cadre de vie de haute qualité, il se situe en proximité immédiate du jardin de l'Ars, nouveau poumon vert de la rive gauche (9 hectares soit équivalent du Jardin Public).

Le quartier bénéficie du développement d'équipements publics structurants : création du groupe scolaire de Brienne, d'un nouveau collège et de la salle de spectacle Bordeaux Métropole Arena de 11 000 places, mise en service en janvier 2018 et située au débouché du pont en rive droite, ou encore nouveau musée privé.

ACCESSIBILITÉ

- Nouvelle ligne tram-bus/RHNS desservant le quartier en 2019 depuis Saint-Aubin du Médoc en passant par le centre de Bordeaux et la gare ;
- Voies piétonnes et vélos grâce au réaménagement des berges, au prolongement de la promenade des quais et à l'ouverture du jardin de l'Ars ;
- Offre de parking répartie entre un parking de 700 places sur place et un parking de 550 places dans le jardin d'Ars.

CROISSANCE DU QUARTIER

Croissance attendue dans un rayon de 500 mètres autour du centre du quartier.

	2019	2019
Pour les habitants	+1000	+600
	2022	2022
	+1900 HABITANTS	+1500 SALARIÉS
	À TERME	À TERME
	+7600 HABITANTS	+4900 SALARIÉS

PROGRAMMATION

La polarité commerciale du quartier de l'Ars est constituée sur le site d'une ancienne concession automobile. Elle maintient cet ancrage au commerce automobile, en développant un pôle dédié intégré en pied des immeubles créés (1).

En complément de cette programmation qui correspond à l'ensemble des surfaces créées, une offre commerciale de proximité intégrant une petite offre de restauration, ainsi qu'une moyenne surface alimentaire est prévue. La zone de chalandise intègre également la partie de Bègles proche des boulevards. La polarité commerciale des Terres Neuves se situant à plus de 600 mètres.

PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS PUBLICS DU QUARTIER

ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE / COLLÈGE

Livraison : de 2021 à 2027

1975 m²
Café / Restauration

2500 m²
Moyenne Surface alimentaire

725 m²
Commerces alimentaires

1900 m²
Sports / Loisirs

100 m²
Services aux entreprises

750 m²
Petite enfance

1750 m²
Autres ou non définis

QUARTIER DU BELVEDÈRE

La nouvelle centralité de la rive droite

Le quartier du Belvédère participe de l'extension du centre-ville métropolitain sur la rive droite de la Garonne. Il s'inscrit dans l'ambition de faire émerger une nouvelle polarité d'agglomération à proximité de la gare TGV, au débouché du pont Saint-Jean.

Quartier mixte comptant de nombreux logements, il dispose d'un pôle tertiaire qui lui permet de développer une relation directe avec le centre d'affaires de la rive gauche. Sa position en surplomb lui confère un rôle de balcon et une vue imprenable sur la ville de pierre et sa façade XVIIIème siècle, classée au patrimoine mondial de l'UNESCO.

La place du Belvédère, d'une emprise équivalente à celle de la place de la Bourse, concentre en pied d'immeubles une offre commerciale variée et tire profit pour son animation de la présence d'un équipement culturel d'envergure métropolitaine.

Principale centralité de Garonne Eiffel, le Belvédère assure notamment la continuité urbaine entre le jardin Promis du quartier Deschamps et le parc Eiffel, nouveau poumon vert de la rive droite de plus de 50 hectares.

82 %
DES COMMERCES CRÉÉS DISPOSENT DE LOYERS RÉGULÉS

PROGRAMMATION

Cette polarité commerciale bénéficie d'une programmation complète afin de répondre aux besoins importants de ce nouveau quartier : café-restauration principalement situés sur la place du Belvédère, commerces de bouche et moyenne surface alimentaire, équipements sportifs et culturels, services aux personnes et aux entreprises etc.

Un investisseur commercial de long terme a été désigné à l'échelle du quartier. L'intégralité des surfaces commerciales créées au sein du Belvédère sont soumises à un encadrement de leur loyer. À l'échelle Belvédère-Deschamps, la proportion est de 82%.

ACCESSIBILITÉ

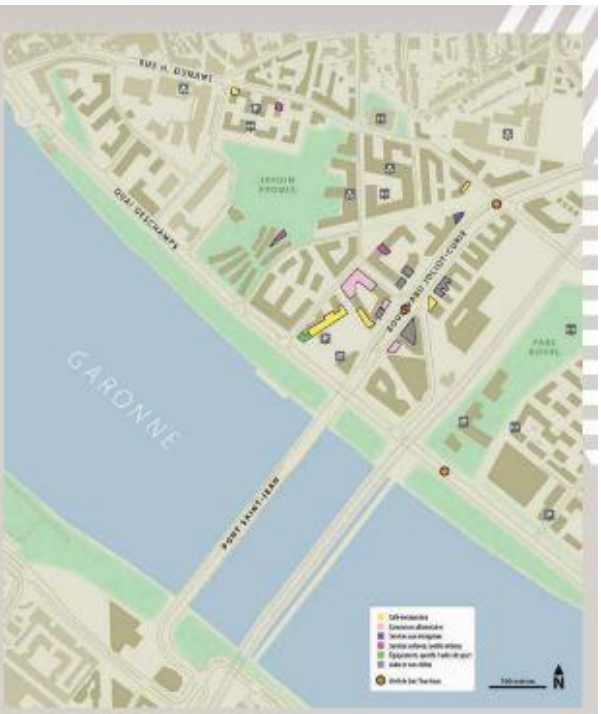
- Desservie par la ligne de bus-tram reliant le campus universitaire à Rauzan via le pont Saint-Jean, à deux stations et 7 minutes de la gare SNCF ;
- Via le boulevard Joffre-Curie pacifié et transformé en boulevard urbain.

CROISSANCE DU QUARTIER

Sur l'emprise du projet Garonne Eiffel, plus de 10 000 habitants et 20 000 emplois supplémentaires sont attendus à terme.

Croissance attendue dans un rayon de 500 mètres autour du centre du quartier :

Habitants		Salariés	
2021	+ 3500 HABITANTS	2021	+ 1600 SALARIÉS
2025	+ 7700 HABITANTS	2025	+ 6000 SALARIÉS
À TERME	+ 9400 HABITANTS	À TERME	+ 7100 SALARIÉS



PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS PUBLICS DU QUARTIER

ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE COLLÈGE / LYCÉE — ÉQUIPEMENT SPORTIF — BIBLIOTHÈQUE

Livraison : de 2020 à 2023
Alexeo Cogolin : Aurélien Sarmorelli / asarmorelli@alexeogolin.com

600 m²
Café / Restauration

1075 m²
Commerces alimentaires

1250 m²
Services aux entreprises

1050 m²
Autres ou non définis

QUARTIER LES CITERNES

Prolongation du quartier du Sacré Cœur

Le quartier des Citernes est aménagé au contact direct du Sacré Cœur et de la ville de pierre, près d'un tissu d'échoppes et d'immeubles de faubourg, sur un site façonné par l'histoire industrielle et ferroviaire de Bordeaux.

Il assure une transition douce entre les époques grâce à une charte architecturale soignée (cohérence des formes et des couleurs, rythme et modénature des façades) et la mise en valeur de la mémoire ferroviaire du lieu au travers de la conservation ou réhabilitation de plusieurs éléments ou bâtiments à commencer par les très belles citernes dont il tire son nom.

Quartier mixte par excellence, alliant logements, bureaux et services, le quartier est organisé autour de la place des Citernes. Cette place centrale, réservée aux piétons et aux cyclistes, met en valeur le patrimoine conservé, celui des anciens ateliers de la SNCF en grande partie réhabilités pour accueillir des activités commerciales.

Il se structure également autour d'un long mail piéton permettant de rejoindre la gare sans croiser de voitures, mais aussi autour d'un grand parc aux ambiances multiples. Le quartier s'ouvre enfin vers le quartier du Sacré Cœur au travers d'un élargissement de la rue Arnaldée Saint-Germain et de percées, en particulier au droit de la rue Billaudel.

Directement relié à la gare Saint-Jean, le quartier des Citernes bénéficie également d'un accès privilégié au centre d'affaires d'Armagnac grâce à la présence de deux ponts.

100 %
DES COMMERCES CRÉÉS DISPOSENT DE LOYERS RÉGULÉS

ACCESSIBILITÉ

- Nouvelle ligne tram-bus/BHNS qui reliera le campus universitaire de Talence à la rive droite à partir de 2020 ;
- Accès direct à la gare Saint-Jean SNCF via le mail piéton ;
- Deux parcs de stationnement totalisant plus de 1 000 places ouvertes au public ;
- Connexion au centre d'affaires d'Armagnac sur le pont du Guit et le nouveau pont de la Palombe enjambant dès 2019 le faisceau ferroviaire.

CROISSANCE DU QUARTIER

Croissance attendue dans un rayon de 500 mètres autour du centre du quartier.

Habitants		Salariés	
2020	+ 400 HABITANTS	2020	+ 1500 SALARIÉS
2022	+ 1500 HABITANTS	2022	+ 2100 SALARIÉS
À TERME	+ 2300 HABITANTS	À TERME	+ 4100 SALARIÉS

PROGRAMMATION

Les commerces implantés aux Citernes ont pour vocation de répondre aux besoins des nouveaux usagers du quartier mais aussi à ceux des quartiers limitrophes, comme celui du Sacré Cœur dont l'offre est historiquement limitée.

En cœur d'îlot la programmation repose essentiellement sur une halle de marché, des commerces alimentaires et une offre de restauration indépendante. Le long du mail Arnaldée trouvent également place des commerces indépendants comme une boulangerie et des services aux particuliers comme une maison de la presse, un cordonnier ou un salon de coiffure.

Un restaurant d'entreprise est également programmé, ainsi que des services plus atypiques comme une recyclerie et une offre hôtelière de nouvelle génération, intégrant une salle de concert et un bar raisonnant au rythme des usages du quotidien.

Un investisseur commercial de long terme a été désigné à l'échelle du quartier. L'intégralité des surfaces commerciales créées sont soumises à un encadrement de leur loyer.

PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS PUBLICS DU QUARTIER

ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE — ÉQUIPEMENT SPORTIF

Livraison : de fin 2019 à fin 2022
Ville Créée : Sébastien Gaussé / sebastien.gausse@ville-ccreee.fr

TABLE DES MATIÈRES

Résumé **2**

Abstract **3**

Remerciements **5**

Sommaire **7**

Table des sigles et acronymes **10**

Note pour le lecteur **12**

INTRODUCTION GÉNÉRALE **15**

La mobilité, mise en récit et imaginaires de la fabrication de la ville 19

Mobilité : phénomène socio-spatial de la métropolisation *19*
Projet urbain et mise en récit *21*
Mise en récit et imaginaire *23*

Imaginaires collectifs et individuels, de nouvelles façons de penser la ville 24

Imaginaires à l'épreuve du mégaprojet Euratlantique de la métropole bordelaise : terrain et méthodes 25

La métropole bordelaise *25*
Opération Bordeaux Euratlantique : la mobilité comme récit originel *26*
Appareil méthodologique *28*
Méthodes mixtes *28*

Organisation de la thèse 30

PARTIE I. LA FABRICATION DE LA VILLE : MISE EN RÉCIT, MOBILITÉ ET IMAGINAIRES **33**

Chapitre 1. Le projet urbain, un espace de mise en récit **37**

1.1 Fabrication de la ville par le projet urbain 37

1.1.1 Nouvel outil de la planification urbaine *37*
1.1.2 Concept polysémique et renouvellement paradigmatique *39*
1.1.3 Nouveau rôle des acteurs : horizontalité et collégialité *44*
1.1.4 La persistance des Opérations d'Intérêt National dans une démarche décentralisée *48*

1.2 La ville des discours et des images 53

1.2.1 Productions narratives par le projet *54*
1.2.2 Outils et processus de la mise en récit *56*
Le récit, un tournant révélateur 57
Les outils et les acteurs 61

Chapitre 2. La mobilité, un grand récit unificateur **67**

2.1 Phénomène imposé et imposant 67

2.1.1 Spatialisation d'un concept social *68*
2.1.2 Des transports à la mobilité au fil des lois et de la presse *74*

2.2 Les facettes de la mobilité 83

2.2.1 Un capital individuel à appréhender *83*
2.2.2 De la valeur à la norme *86*
2.2.3 Du mot d'ordre à l'injonction *91*

2.3 Grilles d'analyse de la mobilité 94

2.3.1 Comportements socio-spatiaux 94
2.3.2 Approche comparée pour une analyse urbaine et métropolitaine 95
2.3.3 Injonction de la ville durable 97

La mobilité : objet pluriel 98

Chapitre 3. Les imaginaires, une construction analytique 99

3.1 Un modèle d'analyse malmené en sociologie 100

3.1.1 Une pluridisciplinarité contrainte 100
3.1.2 Imaginaires individuels et collectifs : les éléments d'un processus circulaire 103
3.1.3 Forme et composition 104
Imaginaire et récit 104
L'image, l'imagerie et l'imagibilité : une forme, une idée et une capacité 105
Images langagières : symbole et métaphore 108
3.1.4 Des notions connexes : représentations, mythes, référentiels et idéologies 110
Imaginaire et représentation 111
Imaginaire et mythe 113
Imaginaire et idéologie 114
Imaginaire et référentiel 114

3.2 La mobilité dans les projets urbains : un imaginaire en mutation 117

3.2.1 Projet urbain : cadre de développement des imaginaires 118
3.2.2 Mobilité : un imaginaire de l'urbain 122

Mise en mouvement des imaginaires au travers des projets urbains 125

Compendium partie I 127

PARTIE II. MISE EN RÉCIT MÉTROPOLITAINE ET CONSTRUCTION DES IMAGINAIRES DE LA MOBILITÉ À BORDEAUX 129

Chapitre 4. Mobilité-urbanisme, couple phare du récit métropolitain bordelais 133

4.1 Le « modèle bordelais » 134

4.1.1 De la modernisation « Chabaniste » à la révolution « Juppéiste » des transports 135
4.1.2 La construction métropolitaine en question 139
- Encadré n°1 : Les Assises de la mobilité à Bordeaux 142

4.2 Du tramway urbain au récit métropolitain ambivalent 144

4.2.1 Imagerie de Bordeaux : patrimoine, équipement contemporain et innovation technique 146
4.2.2 Mobilité et métropole, un récit en mal d'un élément phare 148
Encadré n°2 150

4.3 La LGV : du levier d'action national au levier métropolitain 151

4.3.1 Liens ou ruptures dans les territoires 152
Territoires connectés ou traversés 153
Boost d'emplois et d'habitants 157
TGV vs TER : la fracture entre la métropole et le département 159
4.3.2 Prétexte au développement métropolitain par mégaprojet 162
Bordeaux Euratlantique : un projet parmi les autres en France 162
Bordeaux Euratlantique : un projet comme les autres à Bordeaux 166

4.4 Le mégaprojet Bordeaux Euratlantique 170

4.4.1 L'identité du mégaprojet 170

4.4.2 Regards croisés *176*

Chapitre 5. Les dispositifs de médiatisation et de communication d'Euratlantique ...179

5.1 Les outils du *storytelling* 180

5.2 La proximité et les images de projet 183

5.3 Mise en récit de l'instantanéité : la mobilité comme événement ponctuel 193

5.3.1 Méthode d'analyse *195*
5.3.2 Twitter vs Instagram : deux traitements de l'information quotidienne *196*
5.3.3 L'arrivée de la LGV à Bordeaux : un événement rapidement dépassé *202*

5.4 La mobilité, une thématique technique et locale 208

5.4.1 Réunions publiques et ateliers de concertation : la mobilité exposée *210*
5.4.2 Les visites de sites : expérience et visualisation des modes de vie *214*
5.4.3 Multiplication de dispositifs de concertation pour ancrer le récit *217*

5.5 Appropriation par Euratlantique des canaux de médiation en place 218

Compendium Partie II 225

PARTIE III. DYNAMIQUES DES IMAGINAIRES INDIVIDUELS ET COLLECTIFS DE LA MOBILITÉ227

Chapitre 6. Composantes et logiques des imaginaires individuels de la mobilité 231

6.1 Les pratiques de la mobilité : base des imaginaires individuels 231

6.1.1 Récits de pratiques *231*
6.1.2 Discours politique et citoyen : injonctions, mots d'ordre et « bonnes pratiques » *239*

6.2 Les expériences passées, mémoire des imaginaires 241

6.2.1 Récits d'expériences *241*
6.2.2 Prise de conscience de sa mobilité : niveau d'étude et monde professionnel *245*

6.3 Les aspirations : motrices d'un (re)nouveau 247

6.3.1 Récits d'aspirations *247*
6.3.2 Ralentissement et proximité : de nouveaux modes de vie pour demain *251*

6.4 Individus et imaginaire à plusieurs échelles spatio-temporelles 252

Chapitre 7. Une typologie des imaginaires de la mobilité.....257

7.1 Élaboration de la typologie 257

7.2 Une mobilité « opportuniste » 260

7.3 Une mobilité « optimisée » 265

7.4 Une mobilité « intelligente » 268

7.5 Une mobilité « vertueuse » 272

Chapitre 8. Vers de nouveaux imaginaires urbains : opérationnalité du référentiel d'une mobilité métropolitaine.....279

8.1 Reconsidérer la proximité : entre vitesse et lenteur 283

8.1.1 Redéfinition des proximités *287*
8.1.2 Un retour du quartier *292*

8.2 La métropole et ses (re)polarisations : centralités revisitées 298

8.2.1 Symbolique et imaginaire des centres : des images à réinventer *300*

8.2.2 Une métropole polycentrique en devenir ? *304*
8.3 De Montparnasse à Euratlantique : émergence d'un mégaquartier 306
Pertinence d'une gouvernance *ad hoc* ? 309
Compendium Partie III 311
CONCLUSION GÉNÉRALE 315
Force de la littérature scientifique : une recherche pluridisciplinaire par l'objet 318
Influence du projet sur les imaginaires de la mobilité dans la métropole 319
Le mégaprojet, création d'un récit dominant 321
L'urbanisme par OIN dépassé 322
Considérations prospectives 323
BIBLIOGRAPHIE 327
Ouvrages et chapitres d'ouvrages *327*
Articles académiques dans des revues *331*
Thèses de doctorat et mémoire de master *334*
Rapports et programmes de recherche *334*
Rapports d'acteurs, d'experts *335*
Communications *335*
Bibliographie documentaire : articles de presse *336*
TABLE DES ANNEXES 339
Annexe 4.0 : La métropole bordelaise et ses projets 339
Annexe 0.1 : Méthodes mixtes 341
a. Entretiens *341*
Des entretiens semi-directifs des acteurs du projet et des experts de la mobilité 341
Entretiens collectifs des publics 343
b. Dispositifs de diffusion du récit de communication *356*
c. Dispositifs documentaires, archivistiques : Bordeaux et ses projets urbains *357*
d. Modes d'analyse *360*
Analyse de contenu 360
Analyse iconographique 361
Annexe 4.0 : La métropole bordelaise et ses projets 363
Annexe 4.1.2 : La communication de la CUB de 2008 à 2014 367
Annexe 4.2.1 : Imagerie et renouvellement urbain 373
Annexe 4.3.1 : Tableau des horaires et tarifs ligne SEA en offre TGV, TGV inOUI et Ouigo entre Paris et Bordeaux 377
Annexe 4.4 : Cartes et documentations sur le projet Bordeaux Euratlantique 383
Annexe 5.2.1 : Analyse iconographique des images du site internet Bordeaux Euratlantique 387
Annexe 8.1.1 : Livret « Plus de proximité pour des quartiers à vivre » 389
TABLE DES MATIÈRES 393