

Projet de Fin d'Études (PFE) 2020-2021

Projet Joliot Curie : comment favoriser le phénomène de couture urbaine via la requalification d'un axe majeur au sein d'une métropole en plein essor ?



Photographie du secteur Joliot Curie, situé au cœur de la plaine rive droite de la Garonne à Bordeaux

Source : site de la ville de Bordeaux

Projet Joliot Curie : comment favoriser le phénomène de
couture urbaine via la requalification d'un axe majeur au
sein d'une métropole en plein essor ?

Directeur de recherche
Abdelillah Hamdouch
2021

Auteur
Noémie Cano

AVERTISSEMENT

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur de cette recherche a signé une attestation sur l'honneur de non-plagiat.

Formation par la recherche, Projet de Fin d'Études en génie de l'aménagement et de l'environnement

La formation au génie de l'aménagement et de l'environnement, assurée par le département aménagement et environnement de l'École Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme, de l'aménagement des espaces fortement à faiblement anthropisés, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir-faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement et de l'environnement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Dynamiques et Actions Territoriales et Environnementales de l'UMR 7324 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne sur la base du Système Universitaire de Documentation (SUDOC), les mémoires à partir de la mention bien.

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier Abdelillah Hamdouch, mon tuteur pédagogique dans le cadre de ce projet ainsi que dans le cadre mon contrat de professionnalisation, pour sa disponibilité et sa précieuse aide dans la réalisation de ce projet.

Mes remerciements s'adressent également à Victor Onillon, mon tuteur professionnel, qui a accepté de co-écrire ce sujet de recherche et m'a apporté son aide.

Enfin, je remercie Éric Thomas qui a accepté de lire ce rapport et de faire partie de mon jury d'évaluation.

SOMMAIRE

TABLE DES FIGURES	8
Table des annexes	9
INTRODUCTION	10
1. État de l'art : les modes de gouvernance urbains.....	12
1.1. Définition : qu'est-ce que la gouvernance ?	12
1.2. Benchmark historique sur la gouvernance urbaine	13
1.3. Étude de l'émergence de la gouvernance urbaine participative	22
1.3.1. D'où provient une telle émergence ?	24
1.3.2. Gouvernance et clusters d'innovation.....	26
1.4. Regard critique et questionnements.....	27
2. Étude de cas : le projet Joliot Curie	31
2.1 Introduction au cas d'étude.....	31
2.1.1. Présentation du projet	31
2.1.2. Généralités sur les transformations d'axes urbains structurants.....	34
2.1.3. Les phénomènes de couture et de coupure urbaines	35
2.1.4. Pertinence du cas d'étude	39
2.1.5. Méthodologie générale	41
2.2. Étude de cas : méthodologie et application	42
2.2.1. Méthodologie détaillée	42
2.2.2. Application à l'étude de cas.....	46
2.3. Analyse des réseaux d'acteurs.....	50
2.4. Analyse au travers du prisme du cluster	52
3. Conclusion.....	54
Annexes.....	56
Bibliographie	58

TABLE DES FIGURES

FIGURE 1. LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DE BORDEAUX	31
FIGURE 2. LOCALISATION DU PROJET JOLIOT CURIE	32
FIGURE 3. PERIMETRE DU PROJET	33
FIGURE 4. LOCALISATION DE L'ENSEMBLE DES OUVRAGES D'ART ET DE GENIE CIVIL RECENSES SUR LE SECTEUR D'ETUDE.....	36
FIGURE 5. CARTOGRAPHIE DE L'AGGLOMERATION BORDELAISE FAISANT APPARAÎTRE LES LIGNES DE TRAMWAY (A,B,C) ET LA RIVE DROITE	40
FIGURE 6. TYPOLOGIE DES ACTEURS EN FONCTION DE LEURS ATTRIBUTS.....	45
FIGURE 7. GRAPHE DES INTERACTIONS ENTRE ACTEURS DU PROJET JOLIOT CURIE A BORDEAUX, CLASSES PAR CATEGORIES D'ACTEURS	48
FIGURE 8. CAPTURE D'ECRAN DU CODE MATLAB A EXECUTER AFIN D'OBTENIR LE GRAPHE EN FIGURE 7.	49

TABLE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : PLAN GUIDE 2018 RIVE DROITE	56
ANNEXE 2 : GRAND PROJET DE VILLE RIVE DROITE.....	56

INTRODUCTION

Schopenhauer, philosophe allemand du 18^{ème} siècle, a dit « *rien n'est plus facile que d'écrire de façon à ce que personne ne comprenne, rien n'est plus difficile par contre qu'exprimer des pensées importantes qui doivent être comprises de chacun* ». Cette pensée reste parfaitement applicable trois siècles plus tard. En effet, depuis longtemps, le pouvoir de prise de décision est détenu par une minorité de personnes, introduisant souvent d'ailleurs leurs idéaux par de longs discours peu compréhensibles de tous ; et il n'est pas impossible que cette pratique ait souvent été réalisée dans un but volontaire, afin que les possibles réfractaires n'aient pas leur mot à dire. Cependant, à l'aube de l'année 2021, et ce depuis quelques années maintenant, la tendance s'est inversée : ceux qui jusque-là construisaient leurs projets sans concerter les personnes directement impactées par ces derniers ont eu une prise de conscience. En effet, de nos jours, écrire de façon à ce que personne ne comprenne n'est plus d'actualité : les mentalités se réveillent et s'accordent à dire que chacun est légitime de comprendre. Cela se traduit principalement dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, avec notamment l'institutionnalisation de la gouvernance participative et la montée en flèche de la participation citoyenne dans la construction de projets urbains. Ainsi, tout porte à croire qu'aujourd'hui, l'heure est à « [l'expression de pensées très importantes], qui doivent être comprises de chacun », qui n'est pas une mince affaire.

Ce Projet de Fin d'Études vise à déterminer comment favoriser le phénomène de couture urbaine via la requalification d'un axe majeur au sein d'une métropole en plein essor. Aujourd'hui, de nombreuses villes portent la qualification de « métropoles » : ces villes sont souvent dans l'air du temps i.e. très connectées, disposant de technologies de pointes, de moyens financiers importants et d'un grand rayonnement géographique. Toutefois, il apparaît opportun d'étudier les modes de gouvernance de ces villes. Sont-ils contemporains ? Aussi, quid de l'élaboration de leurs projets urbains ? Disposent-ils d'une dimension participative dans leur réflexion ? En effet, la construction des villes est basée sur plusieurs dimensions : qu'elles soient économiques, géographiques, politiques ou encore sociales, la structure et la construction de leurs projets majeurs en font pleinement partie. En effet, toutes ces variables vont avoir un impact considérable sur la qualité des projets, leur pérennité, mais également sur l'image et le rayonnement plus global de la ville et l'issue finale du projet. De nos jours, absolument tout est connecté, il faut ainsi, au même titre qu'il doit y avoir une certaine cohérence et connexion entre les différents projets urbains, que l'intégralité des acteurs de ces derniers soient connectés de manière transversale.

Ainsi, seront étudiées au cours de ce Projet de Fin d'Études, à travers l'intégralité du processus de conception du projet urbain, les approches et dynamiques qui favorisent les modes de gouvernance plus participatifs voire innovants. Pour ce faire, un historique non exhaustif des modes de gouvernance urbains sera réalisé dans un premier temps, afin de permettre de focaliser l'étude sur un cas particulier à une échelle territoriale et temporelle plus réduite dans

un second temps. Dans cette seconde partie, l'objectif sera d'analyser les logiques de coordination horizontale se cristallisant autour d'un projet urbain contemporain liées à l'affirmation de la gouvernance urbaine.

1. ÉTAT DE L'ART : LES MODES DE GOUVERNANCE URBAINS

La première partie de cette étude représente, comme mentionné ci-dessus, un état de l'art au sujet des modes de gouvernance urbains, et notamment au sujet de l'émergence de la gouvernance urbaine participative i.e. la gouvernance territoriale de l'innovation.

1.1. Définition : qu'est-ce que la gouvernance ?

De manière naturelle, en France, le gouvernement est une notion étroitement liée à l'État et qui le considère comme étant au centre du système démocratique. Pilier du fonctionnement du pays, la logique commune veut que tout lui soit associé de loin, comme de près. Cette lecture du fonctionnement de notre société accentue le phénomène selon lequel la notion de gouvernement local est théoriquement une forme de pouvoir organisée dans laquelle l'autorité principale est centrale et est également le lieu d'exécution du pouvoir local et de l'instauration des politiques locales. Toutefois, cette lecture institutionnelle de la société ne prend pas en compte la notion de gouvernance. En effet, cette logique a de nombreuses fois été mise en question dans différentes études, notamment basées sur des études de cas relevant du domaine de l'aménagement urbain. Plus que mis en cause, plusieurs exemples témoignent du fait que le gouvernement local peut fonctionner de manière exclusive, mais ce, de manière non pérenne. C'est ainsi que la problématique contemporaine de gouvernement local inclusif, que certains qualifient souvent de « tendance passagère », entre en jeu et démontre toute son importance dans le cadre d'une volonté d'acceptation pérenne des mesures et politiques mises en place par les gouvernements locaux.

De facto, la notion de gouvernance soulève de nombreux enjeux contemporains, notamment dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Si l'on se base sur une définition large de la gouvernance urbaine, elle fait appel à la coordination d'intérêts variés et souvent distincts, pour la poursuite d'un objectif collectif (Nahmias et Hellier, 2012). En effet, cette notion représente le cadre institutionnel permettant à la ville de fonctionner dans sa globalité : elle recouvre ainsi la totalité de l'environnement nécessaire à son bon fonctionnement i.e. un cadre législatif efficace et pertinent, des processus politiques, de gestion et administratifs efficaces et surtout, des institutions locales performantes dans la réponse aux besoins des citoyens, quelle que soit leur nature (Nahmias et Hellier, 2012).

Il est ainsi aisé de faire une distinction claire entre les notions de gouvernement local et de gouvernance urbaine. Malgré leur lien étroit, certains intérêts partagés mais surtout, leur indéniable interdépendance, il est important de les différencier.

La production de gouvernance urbaine est un sujet contemporain soulevant de nombreux enjeux et défis qui seront traités au cours de cette étude.

1.2. Benchmark historique sur la gouvernance urbaine

Dans ce paragraphe seront traités les modes de gouvernance à plusieurs niveaux i.e. les différents systèmes de prise de décision permettant de définir et de mettre en œuvre des politiques publiques produites suivant différents types de collaboration, notamment avec la maîtrise d'usage (les citoyens) (Organisation des Nations Unies, 2016).

Pour ce faire, il est nécessaire de connaître et surtout de comprendre de quelle manière la gouvernance urbaine s'est installée et a émergé historiquement. En effet, la notion de gouvernance au sens large existe depuis la fin de la seconde guerre mondiale dans le monde anglophone (Jouve, 2007), elle est donc récente mais n'est plus nouvelle. Cette notion a émergé dans un contexte de chute du bloc soviétique, dans le but de remettre en cause les relations internationales trop souvent souhaitées unipolaires par les États-Unis, grande puissance mondiale. Le concept de gouvernance permet ainsi de donner un vent d'espoir aux pays en développement faisant l'objet de grands programmes d'aide internationale de l'ONU en responsabilisant la société civile et lui donnant un certain contrôle sur les ressources et les décisions prises par rapport aux administrations nationales. Il permet aussi la mise en place d'une prise en charge des besoins collectifs pour le développement économique et social des plus démunis, la mise en place de réformes institutionnelles dans le cadre de la lutte contre la corruption et la libéralisation des services, ou encore la révision de l'exécutif de certains grands groupes après avoir fait l'objet de scandales financiers et accusés de faire des actionnaires décisionnaires le pouvoir exécutif de ces derniers. On remarque ainsi déjà que le concept de gouvernance, étendu à tous les domaines, prône la transparence et permet à la société civile d'être plus entendue et surtout, écoutée.

Bien évidemment, les politiques urbaines ont également adopté cette dynamique. Progressivement, alors que le pouvoir urbain était majoritairement centralisé jusqu'alors, un rééquilibrage de son exercice s'établit pour laisser place à la voix de la société civile, au détriment des États et institutions urbaines locales (Jouve, 2007).

En effet, à partir des années 1970, de nombreuses études dans le champ des sciences sociales voient le jour et appuient sur le fait que les instances publiques, qu'elles soient nationales ou locales, sont capables de produire et gérer seules les politiques urbaines ; toutefois, il ne faut pas surestimer leur capacité à mener cette mission de manière efficace et unilatérale. C'est à cette période-même que la notion de gouvernance urbaine voit le jour : il est ainsi aisé de comprendre qu'elle ne représente donc qu'une déclinaison à l'échelle territoriale³ d'une dynamique bien plus vaste ayant déjà été appliquée au champ de la politique et ayant mené à de grandes réformes telles que l'institutionnalisation des démocraties et la mise en place

des élections pour désigner les chefs des États. L'émergence progressive de cette notion pourra ainsi être observée au travers des différents exemples internationaux et nationaux traités ci-dessous.

Tout d'abord, voici l'exemple de la ville de Venise qui est très représentatif. Cette ville souffre depuis l'après-guerre d'une situation très nocive dont elle souhaite se dépêtrer. En effet, plusieurs sites vénitiens hébergent des activités à hauts impacts environnementaux et sociaux dans le cadre de la restructuration du secteur des industries lourdes. De plus, la gestion de l'espace est très compliquée car la politique adoptée ne peut être imposée et appliquée au gré seul des institutions : d'énormes pressions sont exercées par différents groupes tels que les taxistes, les hôteliers, les gondoliers, les commerçants, les grandes industries et les groupes politiques divers. Pour autant, certains textes de gestion des territoires tels que le Piano Strategico di Venezia (plan de gestion stratégique) sont adoptés dans le but de mieux gérer les contraintes de cette ville très touristique, mais sans grand succès. En effet, l'adoption d'un texte et de lois ne garantit pas leur application par les personnes concernées, d'autant plus si de grands enjeux économiques sont mis en cause. L'exemple de la zone industrialo-portuaire de Porto Marghera (Venise) permet de bien illustrer ces propos : depuis l'après-guerre, ce site de deux-milles hectares abrite des activités de pétrochimie à très lourdes conséquences environnementales et sociales. Depuis les années 90, il est géré par les grandes entreprises qui l'occupent et ne peut être géré par l'État. A cette époque, la ville est alors gérée par défaut par les forces extraterritoriales telles que les industries ou le tourisme et l'urbanisme. Il faudra attendre l'arrivée de Massimo Cacciari en tant que maire de Venise pour faire bouger les choses : élu au suffrage universel direct, il souhaite restaurer la capacité politique locale à agir sur sa ville. Jusque-là centralisée par l'État, la gestion des territoires et de l'urbanisme était plutôt chaotique. Un tournant dans l'histoire de la gestion des territoires a ainsi lieu : Massimo Cacciari a une vision de la gestion de ses territoires plus souple, il souhaite s'associer aux forces économiques et sociales locales dans le but de négocier avec eux et d'opérationnaliser une dynamique d'institutionnalisation d'un système d'acteurs entre public et privé. Cette dynamique correspond aux prémices d'une gouvernance vénitienne urbaine qui permettrait de réguler les conflits d'intérêts territoriaux et surtout, de faire reconnaître aux différents acteurs prenant part à ce nouveau système que la ville est un espace politique et urbain ne dépendant plus des ressources et industries extérieures (Pinson, 2006).

Toujours en Italie, l'exemple de l'élaboration du plan stratégique Torino Internazionale permet également de justifier les propos précédents. L'intérêt de ce plan est double : le premier est de dynamiser la ville afin de la rendre attractive et ainsi lui donner un rayonnement international plus important, et le second est celui de donner une capacité d'action collective à la ville. La première esquisse de ce projet qui a été adoptée date de l'an 2000, ce qui est relativement ancien pour un projet avec de telles ambitions et rentrant notamment dans le cadre de la mise en place d'une certaine forme de gouvernance urbaine. Valentino Castellani a été maire de Turin de 1993 à 2001, c'est notamment lui qui a joué un rôle important dans ce grand projet qui s'inscrit dans un contexte alors un peu particulier. En effet, la ville de Turin disposait alors de caractéristiques de gouvernance et de dynamiques complexes en termes

d'urbanisme : c'est l'entreprise Fiat, née à Turin, qui en est l'acteur dominant. C'est elle qui, jusqu'alors, influait sur l'orientation des politiques urbaines et a créé un système de rapports socio-politiques dans lequel la hiérarchie a une très grande importance. Le maire Castellani souhaite, par le biais du plan stratégique Torino Internazionale, rompre cette dynamique sociale impulsée par l'entreprise Fiat et rendre plus important le nombre d'acteurs dans les projets urbains ainsi que créer la notion de collectif. Le but de ce plan est ici implicite et n'est pas annoncé officiellement par le maire comme étant son objectif principal, mais il est bel et bien le suivant : fédérer les rapports entre les différents groupes sociaux et les différentes institutions prenant part aux dynamiques urbaines.

L'exemple plus local de Marseille permet également de constater une évolution de pensée et de gestion dans le sens de la gouvernance urbaine. Le projet Euroméditerranée à Marseille est un projet de requalification urbaine et de reconversion économique d'un site de 311 hectares, projet datant des années 80. Le site en question est constitué de zones industrielles et de zones portuaires. S'il apparaissait important de lui donner une nouvelle qualification urbaine à cette époque, c'est parce que Marseille s'est développée en partie grâce au système industrialo-portuaire, industrie s'étant peu à peu dégradée pour finir par ralentir complètement et créer une lourde crise économique et urbaine à l'échelle de la ville de Marseille. Une nouvelle impulsion urbaine est alors nécessaire à la ville pour la redynamiser, c'est pourquoi le projet a été rapidement porté par l'État plutôt que par les acteurs locaux. L'Établissement public d'Aménagement Euroméditerranée (EPAEM) fut alors mis en place par l'État et un budget de 260 millions d'euros lui est assigné pour la période 1995-2000 et un second budget de 307 millions d'euros est ensuite renouvelé pour la période 2000-2006 (Pinson, 2006). Malgré les importants moyens mis en œuvre dès le début, le projet n'est pas fructueux avant 1998 puisqu'aucun élu local ne se mobilise pour la réussite du projet. En effet, cette année de 1998 marquera un tournant important dans la réussite de ce projet : le renouvellement de l'équipe de l'EPAEM. Les raisons de ce nouveau tournant sont simples : les méthodes de production de l'EPAEM jusqu'alors réduisaient le projet urbain à sa seule dimension d'aménagement en le rendant fixe, figé, un « projet-objet » sans aucune interaction (Pinson, 2006). De manière totalement opposée à cette gestion du projet, à partir de 1998 la nouvelle équipe va permettre une élaboration concertée du projet, faisant intervenir différentes formes d'interaction avec de nouveaux types d'acteurs et lui donnant une dimension sociale. Le projet pris ainsi un nouveau tournant et commença à avancer, grâce aux prémices de l'instauration d'une gouvernance urbaine.

Le projet de réaménagement de l'île de Nantes est également un projet important traduisant l'évolution des dynamiques de conception des projets urbains depuis les siècles derniers. Située au sein de la métropole Nantes-Saint Nazaire, l'île de Nantes s'étend sur près de 337 hectares (Fabrique urbaine et créative de l'île de Nantes, 2020). L'histoire de cette île est grandement marquée par les activités industrielles et portuaires des 19^{ème} et 20^{ème} siècles : c'est ce qui lui permet de se démarquer des autres territoires et de constituer un fort potentiel de reconversion et redynamisation du secteur nantais. En effet, sa situation géographique de proximité avec le centre-ville de Nantes permet à la ville de pouvoir s'étendre sur l'île et

d'associer le cœur historique de la cité nantaise à un nouveau centre urbain dynamique. Le projet de réhabilitation de l'île de Nantes n'est pas récent, en effet il fait suite à la destruction des chantiers de l'Atlantique se trouvant alors, à la fin des années 80, sur la pointe ouest de l'île. Le secteur est alors vu comme une grande opportunité de redynamiser la ville de Nantes et de favoriser le phénomène de couture urbaine sur le secteur. Ce phénomène sera étudié plus loin dans cette étude, mais pour lors, le réaménagement de l'île de Nantes peut être considéré comme un véritable exemple de la révolution des modes d'élaboration des projets urbains. En effet, plusieurs projets distincts furent réalisés en parallèle sur l'île de Nantes dans le cadre du schéma de composition des espaces publics de l'île datant de 1999. Pour ce faire, la ville de Nantes a lancé un marché de définition dont le cahier des charges valorisait cinq thématiques principales (Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole, 2014) :

- Les lieux
- La promotion d'activités fluviales ou liées à la Loire
- L'équilibre entre plusieurs modes de déplacement
- Une urbanisation cohérente
- La création d'une unité, une entité

Finalement, la particularité de ces études était qu'elles concernaient à la fois toute l'île, donc disposait d'une échelle assez vaste, mais surtout qu'elle préconisait des méthodes de réalisation pour lors innovantes : débats avec des associations, réunions publiques, projet à livre ouvert, etc. (Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole, 2014)

Ces études furent remportées par A.Chemetoff et J-L.Berthomieu qui souhaitaient alors mettre en place un processus de projet fondé sur l'état des lieux et la transformation de l'île dans son entièreté, y incluant les espaces qui étaient déjà occupés et habités. Pour mener à bien leur projet de réaménagement, un plan-guide fut élaboré dans le but de garder un œil sur l'avancée du projet : chaque trimestre, ce plan-guide Chemetoff était actualisé et faisait apparaître les évolutions dans les projets de réaménagement de l'île. La particularité de cette mise à l'actualité est le fait que cela était réalisé en incluant les données issues des consultations publiques et institutionnelles. A chacune de ses étapes, le projet de réaménagement de l'île de Nantes était élaboré en co-construction avec plusieurs acteurs non institutionnels par le biais de concertation, débats, échanges et dialogue avec les habitants, associations, État, Région, Département, SNCF, le Port Autonome de Nantes-Saint Nazaire. Cela a été rendu possible grâce à un pilotage de projet propre à celui de l'île de Nantes et mené par une Société d'Économie Mixte (SEM) : la Société d'Aménagement de la Métropole Ouest-Atlantique (SAMOA). Il est ainsi ici visible que le projet de l'île de Nantes, réel laboratoire urbain à ciel ouvert, fut un projet aux enjeux multiples et importants, et conditionné par une dynamique de réflexion innovante autour des nouveaux modes de fabrication de la ville de demain, plus ouverts et inclusifs. Il est encore plus intéressant de pouvoir observer la réussite de ce projet. En effet, même si, dès son démarrage le projet a permis d'inclure les usages à sa réalisation, il n'était pas certain que ce mode de réflexion et création aboutisse à quelque chose d'efficace et efficient. Toutefois, au fur et à mesure du processus, une réelle dynamique s'est forgée, faisant ainsi intervenir des dispositifs toujours plus innovants dans la gouvernance urbaine et favorisant ainsi une pleine intégration de nouveaux types de savoirs, tels que les savoirs d'usages par exemple. Plus que des simples réunions de concertation avec les acteurs non institutionnels, de véritables

expérimentations urbaines ont pu voir le jour sur l'île de Nantes, permettant ainsi à ceux que l'on appellera la maîtrise d'usage, de pouvoir s'engager de manière réelle et concrète dans le projet. Ainsi, des marquages urbains le long de certaines rues ont par exemple pu être choisis avec l'aide des riverains (Fabrique urbaine et créative de l'île de Nantes, 2020).

Le cas de la ville de Lille permet également d'observer l'émergence d'un nouveau mode de conception des projets urbains. En effet, depuis 2018, la Métropole Européenne de Lille a ouvert sa plateforme de participation citoyenne dans le but de permettre aux citoyens lillois de s'exprimer dans le cadre du Grand Débat National (Métropole Européenne de Lille, 2019) et de donner un nouveau souffle à la concertation qui n'était, jusqu'alors que peu présente sur le territoire. Depuis cette même année, la Métropole Européenne de Lille souhaite en effet inscrire son territoire dans une démarche de dialogue et d'écoute renforcés, démarche nommée « Bien vivre dans la métropole : parlons-en », permettant à chaque métropolitain lillois d'échanger sur sa vision, et pourquoi pas, ses idées innovantes ou non, concernant le territoire lillois et son avenir proche. D'après le site de la Métropole Européenne de Lille, « La Métropole Européenne de Lille, qui dispose depuis 2017 d'un dispositif de concertation en ligne, est l'une des premières métropoles françaises à se mobiliser pour faciliter l'expression des habitants de son territoire ». Ainsi, cela a un impact positif sur les modalités de réflexion et réalisation des projets urbains, bien que sur la métropole lilloise, la participation citoyenne ne soit pas récente.

De fait, dès 2008, des démarches participatives furent mises en place par la ville. Ceci peut être par exemple illustré par le projet de la station d'épuration (STEP) d'Ennetieres en Weppes et son raccordement aux cinq communes lui étant voisines. En amont du projet, des réunions publiques d'informations étaient organisées dans toutes les communes concernées par le projet dans le but d'expliquer aux riverains les obligations réglementaires et les conséquences qu'allaient avoir les travaux. Des visites sur site avec les élus et les riverains, des enquêtes publiques dans le cadre de la loi sur l'eau pour la création d'une STEP et les rejets en milieux naturels, des réunions de concertation concernant les travaux ont également été organisées. Alors que cela était innovant à cette époque, cette démarche participative a su porter ses fruits puisque ce projet a pu se dérouler du début à la fin sans contentieux et plaintes malgré le fait que d'importantes nuisances émanaient de ce dernier. De plus, le succès de ce projet s'est aussi ressenti sur le fait que les habitants y étaient tellement intégrés, qu'ils l'avaient compris et y ont même contribué en faisant des propositions d'ordre esthétique et pratique (Lille Métropole, 2016). Cette dynamique participative ayant démontré tout son intérêt pour toutes les parties prenantes du projet, elle ne s'est pas essouffée ces dernières années, bien au contraire. Au même titre que Nantes, les outils et dispositifs participatifs ont pu évoluer et progresser jusqu'à très récemment, pour permettre à tous les acteurs de donner leurs opinions sur des projets d'envergure plus ou moins grande de manière toujours plus efficace. Ainsi, en 2020, de nombreux projets ont perpétué cette démarche participative comme celui concernant l'aéroport de Lille SAS. Ayant pour but d'adapter de manière optimale l'aéroport aux évolutions réglementaires, d'éviter la saturation du terminal et d'améliorer les conditions d'accueil des passagers (Syndicat Mixte des aéroports de Lille-Lesquin et de Merville, 2021), ce projet a disposé d'une phase de concertation préalable et ce, de manière volontaire. En effet, même si la loi n'imposait strictement rien à ce sujet, un dispositif a été mis en place afin que les parties

prenantes du projet et le grand public puissent donner leur avis avant même que les décisions soient prises. De plus, le maître d'ouvrage a travaillé en collaboration avec la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) afin de « garantir la transparence des informations et la bonne participation du public » (Syndicat Mixte des aéroports de Lille-Lesquin et de Merville, 2021). Ici, le fait que la loi propose mais n'impose rien concernant la participation citoyenne, ainsi que le fait que cette dernière soit pratiquée de manière volontaire et de plus en plus récurrente, démontre bien sa grande émergence et la prise de conscience générale à ce sujet.

Strasbourg, avec ses plus de 285 000 habitants d'après le site de l'INSEE, fait partie de l'intercommunalité Eurométropole de Strasbourg qui regroupe trente-trois communes et près de 500 000 habitants (INSEE, 2021). Le territoire strasbourgeois est épris de la culture alsacienne depuis de longues années, et cette culture est propice à la participation impliquée des strasbourgeois dans la construction de leur territoire. Par exemple, la collectivité de Mulhouse met en exergue un modèle de participation citoyenne active depuis une époque où cela était très novateur. Toutefois, Strasbourg n'a développé cette fibre participative que très récemment : en 2018. En effet, la politique participative de cette ville a été remise au goût du jour par le biais du Pacte de démocratie locale datant du 16 avril 2018 et voté par le conseil municipal strasbourgeois. Ce Pacte a été adopté dans le but de répondre aux attentes des conseils de quartiers locaux, qui ne trouvaient plus les outils participatifs alors mis en place, assez adaptés. Cette volonté de se réappropriier la démocratie locale date de l'année 2017, année durant laquelle près de 500 habitants volontaires se sont mobilisés afin de faire des propositions concrètes et réfléchies autour de thématiques liées à la démocratie locale, au cours d'ateliers mis en place par la ville (Site de la ville de Strasbourg, 2021). Cette démarche fut donc fructueuse puisqu'elle a débouché sur la mise en place de multiples dispositifs permettant aux habitants de faire entendre leurs voix :

- Des pétitions citoyennes, permettant aux habitants d'échanger avec les maires et les élus dès lors que le sujet concerne une demande rassemblant à minima 2 800 signatures. Un budget participatif d'environ un million d'euros pris sur le budget d'investissement et réparti de manière équilibrée entre les différents bassins d'habitation de Strasbourg (« Faire du citoyen un acteur de l'aménagement de son territoire », France Urbaine, s.d.).
- La mise en place d'une plateforme citoyenne numérique efficace et simple d'utilisation afin que des initiatives citoyennes puissent se manifester par son biais. Les citoyens peuvent ainsi discuter des projets d'aménagement du territoire ou d'autre ordre.
- L'inclusion de publics non sensibilisés à la participation citoyenne grâce à la mise en place du conseil de participation citoyenne, une instance pérenne. Ceci permet des interactions facilitées et des démarches participatives aux formats divers et permettant ainsi de toucher un public plus large.
- La mise en place d'un outil au sens très fort : une carte interactive des initiatives citoyennes sur la plateforme numérique. Sur cette carte sont recensées toutes les initiatives citoyennes ayant eu lieu sur Strasbourg et permet de constater l'impact global de ces dernières sur la ville, mais également de les relier entre elles.

Il est ici important de préciser que les services de la ville et ceux de l'intercommunalité de l'Eurométropole sont mutualisés depuis 1972. Ainsi, une grande coopération des services est instaurée et la mise en place d'une importante participation citoyenne peut bénéficier de l'expertise du conseil de développement de la métropole. Ceci n'est pas négligeable puisque cela aboutit à un fonctionnement efficace et doté d'une communication importante entre les différents acteurs, ce qui permet de fluidifier les échanges (« Faire du citoyen un acteur de l'aménagement de son territoire », France Urbaine, s.d.).

Ainsi, de nombreux projets urbains, au même titre que les exemples précédemment évoqués, ont pu voir le jour en co-création avec les strasbourgeois. Le Sommet citoyen, initiative au cœur du Pacte de démocratie locale abordée plus haut, affirme une volonté de placer le citoyen au cœur de la démarche de construction du projet d'aménagement de l'espace urbain et permet également de le responsabiliser, lui donnant ainsi une certaine légitimité et donnant un rôle d'acteur clé du développement de son environnement physique et institutionnel. Par exemple, la carte interactive évoquée plus haut et qui permet au citoyen de visualiser l'impact de son implication marque une volonté très forte. En effet, en mettant en place ce dispositif, le citoyen qui, lorsqu'il prend part au processus de participation ne se rend pas forcément compte qu'il a un impact à différentes échelles, prend conscience de l'importance de sa démarche et cela lui confère une grande légitimité. Ainsi, un cercle vertueux peut s'installer et un caractère fédérateur peut s'instaurer au cœur de la démarche, influant positivement les prochaines démarches participatives.

Enfin, le dernier exemple sera celui de la ville de Bordeaux. Comme cela sera vu plus loin dans cette étude, cette métropole de 28 communes et située au Sud-Ouest de la France connaît une croissance démographique toujours plus importante depuis l'aménagement de la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Paris. De fait, les projets de réaménagement urbains se succèdent et se font de plus en plus nombreux afin d'adapter ce territoire à son nouveau rôle de métropole en plein essor. Toutefois, quid de la participation citoyenne bordelaise dans ces projets ?

De 1947 à 1995, Jacques Chaban-Delmas fut maire de Bordeaux. L'idéologie du « chabanisme » était forgée sur l'idée de « rassembler, autour de la personnalité du maire, un conseil municipal qui, faisant fi des divergences politiques, se dévouait à la gestion des affaires publiques dans un esprit de concorde » (Montero, 2013). Il apparaît ainsi que lorsqu'Alain Juppé fut élu maire de Bordeaux en 1995, il rompu avec l'idéologie de son prédécesseur et permis à la ville de rentrer dans une ère politique caractérisée par la « gestion du consensus et du compromis » (Taliano-des Garets, 1999). En effet, pour lui, les notions de concertation et de négociation furent celles qu'il voulait voir primer afin de pouvoir dialoguer de manière plus proche avec les citoyens bordelais. Jusqu'ici, le projet de « Nouvelle société » pourvu par le premier ministre de l'ère Chaban-Delmas n'avait pas su faire ses preuves (site de Bordeaux métropole), aussi la démocratie locale avait été mise de côté et la gestion municipale était devenue sujet à controverse (Bherer, 2003). Une nouvelle politique de proximité est alors mise en place par Alain Juppé et son équipe municipale, basée sur un système de gouvernance alors innovant, afin de pouvoir donner à Bordeaux une image autre que celle d'une ville de province :

- Des comités et des conseils de quartiers sont ainsi mis en place
- Des budgets participatifs sont votés

- Des conférences de consensus ont lieu
- Une vie associative commence à voir le jour
- Des réunions de concertations et de négociation avec les habitants sont mises en place afin de pouvoir communiquer sur les grands projets urbains alors en cours, avec des acteurs non institutionnels

Plus largement, une instauration de débats publics rompant avec le modèle de démocratie représentative permis à la ville de prendre un nouveau départ et de créer un lien entre les politiques et les citoyens bordelais depuis le milieu des années 1990. Même si ce n'est pas A.Juppé qui a inventé les conseils de quartier qui dataient des années 1970 et existaient alors sous formes de syndicats et comités, il aura participé à leur mise en place ce qui traduit bien, comme l'a évoqué Jean Marieu, une « volonté de rapport de proximité avec les habitants ».

Toutefois, l'instauration d'une gouvernance participative à Bordeaux peut être caractérisée par « des contingences individuelles » (Blondiaux, 2008 : 345). En effet, le contexte législatif de cette époque était très propice à l'instauration de démarches en faveur de la participation. Afin de mieux appréhender tous les aspects du passage d'un gouvernement à une gouvernance participative à Bordeaux, le contexte législatif bordelais concerné sera dépeint de manière globale.

Tout d'abord, au début des années 1980 – en juillet 1983 pour être précis – la loi Bouchardeau a été mise en place afin de démocratiser les enquêtes publiques et la protection de l'environnement dans les projets d'aménagement pouvant avoir un quelconque impact environnemental. Les enquêtes publiques que l'on connaît aujourd'hui comme une étape clé et banale de la mise en place d'un projet urbain n'ont donc pas toujours existé et leur instauration a marqué un tournant dans le cadre législatif et juridique de l'urbanisme français (Monnoyer-Smith, 2007).

Bien que cela ait pu aider en matière de prise en compte de l'avis des citoyens, en 1985 le code de l'urbanisme stipule que les collectivités locales doivent créer des phases de concertation dans le cadre de chaque projet urbain (code de l'urbanisme), ce qui appuie toujours plus cette volonté d'instaurer une légitimité dans le rôle des acteurs non institutionnels des projets d'aménagement. Enfin, sept dernières lois appuient également cette volonté :

- La loi du 6 février 1992 stipulant dans son article L.2141-1 que « le droit des habitants de la commune à être informés des affaires de celle-ci et à être consultés sur les décisions qui les concernent » et faisant intervenir pour la première fois en France le terme de « démocratie locale »
- La loi Barnier de 1995 créant la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)
- La loi Vaillant de 2002 obligeant le recours aux conseils de quartier dans les villes de plus de 80 000 habitants (Montero, 2013)
- La loi du 1^{er} août 2003 conférant le droit aux collectivités locales d'organiser des référendums locaux
- La réforme de la Commission Nationale du Débat Public en 2002 dans le cadre de la convention Aarhus : la CNDP doit alors élaborer une « méthodologie en matière de participation du public aux processus décisionnels. Toutefois, elle n'inclut pas vraiment les citoyens dans le processus de décisions mais reste tout de même focalisée sur une forme de participation concernant l'étape d'enquête publique et non autre chose.

- L'adoption à Bordeaux Métropole (anciennement Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB)) de la Charte de la participation citoyenne à l'action publique communautaire de 2009, visant la reconnaissance de l'expertise d'usage comme composante nécessaire à l'élaboration d'un projet urbain, la mise en place d'une réflexion tripartite associant à la fois la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'usage mais également sa co-écriture par les citoyens, les élus et les services administratifs. Cette charte a de plus permis un accompagnement de Bordeaux Métropole par l'Office de Consultation Publique de Montréal (Bordeaux Métropole, 2020)
- Plus récemment, la loi du 24 février 2014 crée les conseils citoyens dans les quartiers « Politique de la Ville » afin qu'à termes, les conseillers citoyens participent au pilotage du Contrat de Ville et soient associés aux projets de leurs quartiers. A Bordeaux, les quartiers « Politique de la Ville » sont les suivants : Aubier Le Lac, Bacalan, Grand Parc, La Benauge, Saint-Michel et Carle Vernet d'après le site de la ville de Bordeaux.

Plus localement, il existe également des initiatives propres aux communes de Bordeaux, Cenon et Floirac qui sont intégrées dans le programme européen de renouvellement urbain nommé « URBAN II », de 2001 à 2008. Cette initiative vise encore à favoriser la participation des citoyens locaux et de « financer des projets associant les habitants dans le cadre de la politique de la ville » (Bherer, 2003). Ainsi, Bordeaux affichait sous Juppé une volonté d'affirmer une forme de gouvernance bordelaise alors même que cette initiative était alors novatrice et surtout, d'origine volontaire puisqu'aucune loi ne contraignait quiconque à prendre part à de telles mesures : elles étaient simplement encouragées par le cadre législatif et juridique tout juste dépeint. A.Juppé prendra également soin de stipuler que les conseils de quartiers qu'il a mis en place furent inscrits dans une démarche datant bien en amont de la loi de 2002, afin de montrer que Bordeaux affichait des ambitions novatrices. Toutefois, les conditions précises de mise en place de la concertation n'ont jamais été clairement énoncées par Monsieur Juppé (Blondiaux, 2008) et ceci peut, peut-être, justifier la fragilité du lien existant actuellement entre acteurs institutionnels et non-institutionnels.

A ce jour, bien que depuis le milieu des années 1995, « la concertation et la participation citoyenne [soient] au cœur de la politique municipale » et que « des milliers de Bordelais [aient participé] à la vie de leur quartier » d'après le site de Bordeaux Métropole, le système de gouvernance participatif bordelais émerge difficilement dans cette métropole pourtant en plein essor et ayant affiché très tôt une volonté d'aller dans ce sens-ci.

NB. Dans la partie 1.4 de cette étude, cette conclusion au sujet des efforts réalisés concernant la mise en place d'une participation citoyenne sera étudiée avec un regard plus interne au fonctionnement général des institutions locales bordelaises et permettra de l'illustrer de manière pratique.

Cette étude révèle ainsi, au travers de ses différents exemples que, petit à petit, depuis les années 1990, le concept de participation est mis en lumière dans la société civile et le domaine politique, sous forme de débat public (Montero, 2013). Il questionne la manière avec laquelle, jusque-là, l'action publique était considérée et les décisions publiques réfléchies. Le droit des citoyens et la démocratie participent à rendre leur légitimité aux sociétés et affirmer leur

volonté de contribuer à l'élaboration de tous types de projet, notamment urbain. Ainsi, la gouvernance urbaine se met peu à peu en place et se démocratise pour devenir un mode de conception du projet contemporain. De manière souvent volontaire, la participation citoyenne est adoptée, tandis que, rappelons-le, les lois successives favorisent simplement son instauration au travers d'une insistance sur l'accès des citoyens à l'information sur leur commune ou encore la concertation réglementaire dans le cadre des grands projets d'aménagement urbain. Ainsi, la gouvernance participative et l'expérience de gouvernance participative créent un cercle vertueux fédérateur et légitimateur et ont fini par s'institutionnaliser dans la gouvernance urbaine en la transformant intrinsèquement. Face à l'échec cuisant des modes de gouvernance non inclusifs, la gouvernance participative s'est démocratisée jusqu'à devenir le mode de gouvernance de demain par excellence, une pratique courante. La littérature permet donc de conclure quant aux dynamiques consolidant les processus participatifs : les modèles verticaux de gouvernance type top-down et bottom-up représentent à ce jour des typologies de gouvernance assez pauvres en termes de résultats et d'innovation, à l'opposé des typologies de rapports horizontaux voire transversaux qui peuvent quant à eux, être définis de modes de gouvernance territoriaux innovants, à la fois dans leur efficacité, efficience et retours pratiques. Cela pourra d'ailleurs être observé dans la suite de cette étude qui permet l'approfondissement de l'exemple local de Bordeaux.

Il faut, par ailleurs, ici noter que la participation volontaire repose sur le principe de subsidiarité et que les métropoles n'ont pas vocation à se substituer aux communes (Lille Métropole, 2016) : ainsi, toute décision de cette ampleur est validée par les élus locaux concernés. Il est donc plus aisé de saisir en détail le lien étroit entre politiques locales et passage de gouvernement à gouvernance évoqué plus haut. L'idéal de démocratisation des savoirs et de la prise de parole via la participation citoyenne qui légitime l'intervention publique dans les projets urbains induit donc toujours une certaine hiérarchisation entre les acteurs : les avis sont donc également hiérarchisés et les liens suivent un schéma propre à chaque projet. Ce schéma constituera le sujet de la seconde partie de cette étude.

1.3. Étude de l'émergence de la gouvernance urbaine participative

Depuis les années 80, la notion d'« empowerment » est très présente lorsqu'il s'agit d'innover dans les champs des politiques publiques et des pratiques participatives, notamment dans le domaine de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Cette notion désigne « le processus par lequel un individu et/ou un groupe acquiert les moyens de renforcer sa capacité d'action lui permettant d'accéder au pouvoir individuel et collectif » (Biewener et Bacqué, 2011).

En effet, dans les projets d'urbanisme faisant appel à la notion de gouvernance urbaine participative, les différents types de savoirs sont connus et mis en parallèle afin de pouvoir

atteindre plus efficacement un objectif commun. Ainsi, contrairement aux gouvernements locaux non inclusifs au sein desquels le processus de prise de décision ne prend pas en considération la dimension de pouvoir et celle de l'apprentissage pour y accéder, la production de la gouvernance urbaine participative permet d'exploiter les compétences des habitants et citoyens, leur capacité à agir, proposer des solutions (Nahmias et Hellier, 2012) basées sur leurs propres savoirs (savoirs d'usages, savoirs professionnels, etc...) via le phénomène d'empowerment.

Ainsi, la différence entre la gouvernance urbaine et la gouvernance urbaine participative réside principalement en le phénomène de gouvernance inclusive à plusieurs niveaux, dont le fonctionnement a été expliqué ci-dessus. En effet, la gouvernance participative peut être définie comme les processus et les structures de prise de décision publique faisant intervenir des acteurs n'étant normalement pas chargés de la prise de décision (Newig et al., 2017) et qui complètent, sans les remplacer, les institutions traditionnelles de la démocratie (Goodhart et al.).

Ce nouveau concept de gouvernance peut être considéré comme une innovation démocratique puisque ce type de mécanismes n'a vu le jour que très récemment. C'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles certains restent sceptiques au vu de ce changement radical de processus de prise de décision et le qualifient de tendance passagère, de « mode ». En effet, par exemple après le mouvement des gilets jaunes, ce scepticisme global chez les élus locaux a été exprimé lorsqu'Emmanuel Macron envisageait d'appliquer localement le Référendum d'Initiative Citoyenne (RIC) réclamé par les concernés. Ils pointaient ici du doigt les outils préexistants en matière de participation et leur, selon eux, faible taux d'incidence sur les décisions prises (Kübler et al., 2020). Toutefois, comme déjà vu au travers de cette étude, certains projets d'aménagement faisant intervenir une production de gouvernance participative peuvent justifier que ce type de mécanisme est loin d'être une tendance passagère et peut s'avérer être très productif, efficace et mener à un urbanisme durable. En effet, comme mis en exergue dans la littérature, les mécanismes de gouvernance participative ont une approche « centrée sur le discours » (Chambers, 2003) i.e. les décisions politiques et démocratiques semblent être justifiées par des échanges et débats avec d'autres acteurs que les partis décisionnaires. Ainsi, la légitimité des décisions finales prises par les instances décisionnelles réside principalement dans le fait que la dimension délibérative des processus politiques est renforcée (Goodin, 2008) grâce à la prise en compte des arguments d'un plus grand nombre de citoyens. Grâce à la logique de ce processus, il est aisé de comprendre que les décisions en question ont plus de chance d'être acceptées par les citoyens que s'ils n'avaient pas pu donner leur avis, et surtout, s'ils n'avaient pas eu l'opportunité que ces avis soient entendus et pris en considération dans la prise de décision.

1.3.1. D'où provient une telle émergence ?

Plusieurs hypothèses peuvent expliquer que la gouvernance participative tend à se démocratiser depuis plusieurs années. Bien que peu d'études se soient focalisées sur le sujet à ce jour, il est possible d'en identifier quatre principales. La première est celle selon laquelle la gouvernance participative est mise en place car elle permettrait tout simplement de répondre aux déficits de démocratie représentative locale (Klijn et Koppenjan, 2002). En effet, c'est l'argument le plus souvent utilisé lorsqu'il s'agit d'expliquer l'apparition du phénomène : sur les territoires marqués par de fortes inégalités sociales, les populations ont tendance à faiblement participer aux institutions traditionnelles de la démocratie électorale (Kübler et al., 2020), voire pas du tout. Ainsi, les représentants élus localement disposeraient d'une légitimité amoindrie par ce phénomène, ce qui favoriserait la mise en place d'une pression en faveur d'un renouveau démocratique et finalement, favoriserait également l'introduction de la gouvernance participative (Fung, 2015). En effet, la gouvernance participative apparaît ici comme une potentielle solution aux inégalités sociales et aux déficits de démocratie représentative locale. Permettre aux groupes marginalisés de s'exprimer (Touchton et Wampler, 2014) est aujourd'hui une problématique que beaucoup de territoires étudient et à laquelle ils veulent répondre le plus efficacement possible. Toutefois, cette hypothèse implique que la gouvernance participative est plus susceptible d'être instaurée dans des contextes de fortes inégalités sociales et de faible participation des citoyens aux institutions démocratiques traditionnelles locales, ce qui est questionnable. De fait, nous avons vu plus haut que de nos jours, ces mécanismes sont considérés comme le mode de gouvernance de demain, par excellence, et se sont beaucoup démocratisés, et ce dans des territoires qui n'étaient pas forcément à dominante d'inégalités sociales ou de déficits de démocratie représentative locale. Ces mécanismes peuvent également être mis en place dans un souci de volonté d'innover et d'être au goût du jour en termes d'efficacité dans le champ de l'urbanisme et du social, tout comme ils peuvent être mis en place afin d'anticiper l'arrivée de telles problématiques sur le territoire. Ainsi, cette hypothèse n'est pas applicable de manière exhaustive.

La seconde explication à l'expansion du processus de gouvernance participative est celle selon laquelle ce dernier permettrait d'améliorer l'efficacité de la gouvernance, comme mentionné plus haut. En effet, la gouvernance participative permettrait l'apprentissage social, la meilleure adaptation des prises de décisions aux besoins locaux, l'adaptation des organismes publics aux évolutions de leur environnement (Emerson et Nabatchi, 2015). Cela permettrait également que, par extension, l'acceptabilité des politiques et des décisions soit plus élevée. La gouvernance participative apparaît ainsi comme une opportunité majeure pour les preneurs de décision de faire de ce processus un levier d'adhésion des opposants aux politiques mises en place. De fait, faire du processus de réflexion des politiques futures un processus inclusif permet de connaître les opinions de chacun, que ce soit des citoyens ne disposant d'aucune connaissance particulière en ce qui concerne le sujet abordé, ou bien au contraire qu'il s'agisse de personnes aux idées politiques bien arrêtées et même contraires aux idéaux des décisionnaires. Ainsi, tous les points de vue peuvent être partagés en amont de la mise en place des politiques et il est plus aisé pour les preneurs de décisions d'anticiper les critiques et

oppositions futures. Cela permet même parfois de les contrer plus facilement. Il est donc important de noter que la gouvernance participative en réalité ne représente pas toujours l'utopie que l'on peut s'en faire et peut, bien souvent, servir à des fins politiques. Les acteurs prenant part au processus de gouvernance participative n'ont en effet pas tous le même poids, et il est ainsi possible de penser que la gouvernance participative a plus de chance d'être instaurée dans des villes gouvernées par des instances municipales aux idéaux politiques divisés et différents.

La gouvernance participative dispose de nombreux avantages, dont des avantages électoraux qui peuvent également expliquer sa récente démocratisation. En effet, il est possible de penser premièrement que pour les élus des municipalités à majorité gauchiste et écologiste, l'instauration de processus participatifs permet de se faire remarquer et plus apprécier de leur électorat, et en général, ce sont ces municipalités-ci qui sont en faveur de ce nouveau mode de gouvernance. Cette hypothèse se justifie notamment par le fait que ces processus participatifs induisent des relations directes entre citoyens et politiques, et qu'en période d'élections, ce lien direct avantage les candidats partisans de cette démarche. En effet, en période « d'affaiblissement de l'identification partisane » (Wampler, 2008), ce lien direct est extrêmement précieux et représente un avantage concurrentiel indéniable (Kübler et al., 2020). Kübler construit même l'hypothèse selon laquelle les processus de gouvernance participative ont plus de chance d'être instaurés dans des municipalités en faveur du vote gauche/verts.

Enfin, une dernière hypothèse selon laquelle la gouvernance participative s'est développée dans un contexte de réforme de l'administration publique peut être évoquée. En effet, les administrations publiques tendent de plus en plus à se réformer ces dernières années dans le but de disposer d'un cadre administratif de haute performance, or les pratiques administratives de pointe sont celles qui tendent à renforcer les processus de gouvernance en réseau et mettent en avant la participation citoyenne à la gestion des services publics (Torfing et al., 2012).

Finalement, deux grandes familles d'hypothèses expliquant la nature de la démocratisation de la gouvernance ressortent.

La première famille d'hypothèses renvoie à l'« essoufflement des grands modèles explicatifs [de répartition du pouvoir] et la reconfiguration partielle des logiques d'action autour d'approches réellement pluridisciplinaires » (Jacquier, 2008). Ces hypothèses visent en effet à rendre compte de la complexité actuelle des moyens de régulations de notre société et de ses changements et conséquences.

La deuxième grande famille d'hypothèses se penche sur les évolutions importantes des gouvernements occidentaux (Jacquier, 2008). Ces dernières permettent en effet de mettre en exergue le fait que les villes et les entités urbaines en général peuvent être vues comme « le lieu privilégié de la régulation des contradictions qui affectent des sociétés mondialisées enracinées dans des cultures et des territoires singuliers » (Jacquier, 2008) et sont au cœur de la régulation des tensions d'un triple système d'interactions : économie, social, environnemental. Il s'agit bien entendu ici du développement durable. Ainsi, les pouvoirs urbains apparaissent ici comme le

système d'interactions opportun afin de pallier ces problématiques et trouver un équilibre stable entre ces thématiques, tout en renforçant la démocratie et la citoyenneté.

1.3.2. Gouvernance et clusters d'innovation

Comme tout juste étudié, l'hypothèse à retenir et à associer à la notion de gouvernance est l'existence d'une crise de gouvernabilité (Holec et Brunet-Jolivald, 1999) à différentes échelles de la société, et donc différentes échelles de territoire. En effet, les États, les communes et les collectivités ont une capacité d'action réduite liée aux changements contemporains de la société : mondialisation des marchés, de la production, de l'économie, puissance monopolisée par les multinationales (Holec et Brunet-Jolivald, 1999) sont autant de problématiques rencontrées par les institutions et pouvoirs publics qui ont du mal à les contrer puisque les répercussions sociales sont immenses. En effet, la mondialisation a induit une distribution des richesses inégale, ce qui a créé un manque de cohésion sociale et surtout, une fragmentation à triple caractéristique : spatiale, sociale et économique. Ainsi, les déséquilibres territoriaux sont nombreux (concentration d'activités ou de population sur une même zone urbaine, étalement urbain), au même titre que les déséquilibres sociaux (catégorisation des populations, appauvrissement des pauvres et enrichissement des riches) et économiques (crises économiques, interdépendances des firmes). Enfin, un des problèmes majeurs de cette fragmentation réside en la multiplication des acteurs de notre société. En effet, les organismes, réseaux, agences, institutions qui interviennent sur un territoire donné sont de plus en plus nombreux à cause de ce phénomène et ainsi, le nombre de sous-systèmes sociétaux ne cesse de grandir. Le système territorial est ainsi « une organisation de plus en plus complexe donc de plus en plus difficile à gérer » (Holec et Brunet-Jolivald, 1999). Ce système a ainsi creusé un écart considérable entre les autorités publiques et les citoyens, au même titre qu'entre chaque acteur précédemment évoqué. C'est ici qu'apparaît la notion de gouvernance urbaine et tout son intérêt.

C'est dans ce contexte qu'apparaît également tout l'intérêt des clusters innovants. En effet, afin de pallier toutes ces problématiques, le cluster, qui est « un ensemble d'organisations et d'institutions, qui interagissent formellement et / ou informellement au travers de réseaux inter-organisationnels et interindividuels variés, et qui contribuent à la réalisation d'innovations dans un domaine d'activités donné, défini par des champs spécifiques de connaissances, de compétences et de technologies » (Hamdouch, 2008), apparaît comme une solution efficace au même titre que la gouvernance. Permettant de favoriser la rencontre de stratégies locales et globales et n'étant ainsi pas réduits à une échelle territoriale ni à un domaine d'activité économique précis, les clusters d'innovation pourraient répondre à ce phénomène de fragmentation générale.

Cette définition du « cluster d'innovation » a été retenue car, contrairement au terme « cluster » théorisé et rendu populaire par Michael Porter en 1998 défini tel qu' « un groupe d'entreprises et d'institutions partageant un même domaine de compétences, proches géographiquement, reliées entre elles et complémentaires » ou encore « une forme de réseau

relativement géolocalisée, où la proximité d'entreprises et d'institutions assure un certain nombre d'éléments communs et améliore la fréquence et l'impact des interactions », il semble applicable à l'étude de cas traitée en seconde partie de cette étude, selon quelques conditions qui seront étudiées en temps voulu.

1.4. Regard critique et questionnements

Il s'agit désormais de revenir sur certains points de cette étude ayant été abordés précédemment afin d'émettre un regard critique et faire émerger des questionnements sur ces thématiques.

Dans un premier temps, il est à noter que l'échelle utilisée pour l'analyse de la question de gouvernance tout au long de la première partie de cette étude peut être remise en cause. Précédemment ont été traitées les notions de gouvernance, gouvernance participative, mondialisation et déséquilibres territoriaux, sociaux, économiques, multiplication des acteurs de la société, émergence des clusters d'innovation. Plus précisément, les projets urbains ont été analysés au travers de ces notions de gouvernance et de déséquilibres induisant la multiplication de leurs acteurs, souvent qualifiés de « locaux ». Pour autant, dans toute la littérature étudiée, la question d'échelle n'a nulle part été questionnée et étudiée alors qu'à chaque notion abordée, une notion d'échelle est bel et bien appliquée. Pourtant, le concept d'échelle constitue en lui-même une notion essentielle et tient même une place importante au sein de la théorie de l'intelligence spatiale (Poncet, 2017). En effet, le problème de l'échelle est primordial dans une analyse, quelle qu'elle soit, puisqu'un phénomène peut différer d'une échelle à une autre. Ainsi, comme le disait Yves Lacoste il y a 40 ans, « il faut être conscient que ce sont des phénomènes différents parce qu'ils sont appréhendés à des échelles différentes » (Poncet, 2017). L'analyse de tous les phénomènes, explicitée dans la première partie de cette étude au travers d'une grande bibliographie, reposerait alors sur la théorie de l'autosimilarité à différentes échelles, théorie sur laquelle repose par exemple la théorie des fractales de Benoît Mandelbrot. Toutefois, il semble ici pertinent de remettre ce postulat en cause et d'imaginer que cette analyse puisse être étudiée d'une autre manière, au travers notamment d'une différenciation des échelles qui permettrait éventuellement d'affirmer ou d'infirmer la théorie selon laquelle cette analyse serait valable quelles que soient les échelles (territoriale, géographique, sociale, économique, ou autres) considérées.

Cependant, selon la théorie de l'intelligence spatiale, « la notion d'échelle [...] n'est pas une évidence [dans n'importe quelle perspective, que ce soit la perspective géographique ou une autre] » (Poncet, 2017). En effet, l'espace, le projet, la gouvernance ou autres notions vues comme un ensemble de liens ne sont pas forcément compatibles avec une notion de taille. Par exemple, si c'était le cas pour la notion d'espace, alors elle se résumerait à une échelle cartographique mesurée selon une projection plane, ce qui ne représente pas la réalité. Ainsi, le fait que ces notions doivent être étudiées à différentes échelles comme préconisé au-dessus, serait impossible. De fait, selon la théorie de l'intelligence spatiale, l'échelle se définit de la

manière suivante : « c'est un indicateur discret de la taille spatiale des objets spatiaux ou de ce qu'ils représentent » (Poncet, 2017). Alors, d'après cette définition, les préconisations précédentes sont réalisables et opportunes.

Il est maintenant important de remettre en perspective les dires concernant la mise en place de mécanismes de participation citoyenne à Bordeaux. En effet, les postulats précédents à ce sujet ont été rédigés sur l'appui de documents officiels et publics. Toutefois, il semble ici primordial d'avoir un point de vue plus interne à ce sujet, afin de pouvoir prendre du recul sur les conclusions tirées et les remettre dans un contexte plus pratique que théorique.

C'est dans cette optique qu'une volonté de réaliser des entretiens avec des fonctionnaires de l'administration de Bordeaux Métropole est née. En effet, cette étude représente plus qu'un simple état de l'art au sujet de la gouvernance 2.0, elle vise à faire état de ce qu'il se base réellement sur les territoires afin de pouvoir comparer ceci à la théorie. Après plusieurs mois à écrire des mails aux services internes de Bordeaux Métropole adéquats, au service participation citoyenne de la ville de Bordeaux, et aux associations de quartiers sensées être à l'écoute des demandes riveraines, une seule et unique réponse positive a été reçue. Une jeune femme travaillant depuis septembre 2020 au sein du service participation citoyenne de Bordeaux Métropole (dans la direction du conseil et de l'organisation, en qualité de chargée de participation citoyenne, a ainsi accepté de réaliser un entretien dans le cadre de cette étude, car elle est passionnée par son activité professionnelle. De fait, une entrevue a été menée via un questionnaire préalablement réalisé dans le cadre de cette étude. Son point de vue sur la participation citoyenne bordelaise, beaucoup plus réaliste que tous les documents officiels publiés par la ville, a donné lieu à plusieurs échanges et aura permis de tirer plusieurs conclusions à ce sujet.

Premièrement, le postulat selon lequel la participation citoyenne a du mal à émerger à Bordeaux peut être considéré comme réel. En effet, selon cet agent de Bordeaux Métropole, plusieurs obstacles à son bon développement persistent. Le premier serait celui qui, au même titre que dans les autres villes, les empêche de pouvoir réellement agir sur la durée : c'est la temporalité. En effet, avec le renouvellement des mandatures tous les cinq ans, certains élus peuvent mettre leur droit de véto sur certains projets ou au contraire en accélérer d'autres, selon leur gré. Ainsi, lorsqu'un écart d'intérêts politiques est trop grand entre deux mandatures différentes existe, comme par exemple entre Alain Juppé et Pierre Hurmic, cela affecte le fonctionnement interne de la mise en place d'une gouvernance plus participative. De plus, à chaque nouvelle mandature, le nouvel élu encourage les services administratifs à agir vite pour avoir un certain effet positif auprès de la population, ce qui ne laisse pas le temps à ces derniers d'agir avec les bons moyens et la bonne durée. Cela a un effet domino cyclique, sur la participation.

Toutefois, il est à noter que certains efforts ont été réalisés afin d'encourager ce type de gouvernance. Parmi eux, il y a notamment le fait que le service de participation citoyenne de Bordeaux Métropole fasse partie du secrétariat général de cette entité, et y ont une place centrale. En effet, cette cellule conseil se situe « au-dessus de toutes les directions » ce qui lui permet d'avoir un rôle transversal par rapport à la totalité des autres directions, et de créer du lien entre elles. En effet, cette cellule conseil a pour rôle d'accompagner les directions dans

l'action en ce qui concerne les thématiques des citoyens, de la participation, etc. En ce sens, et par le biais de cette grande transversalité, cette organisation est assez innovante.

Cependant, selon cet agent plusieurs points pourraient être améliorés afin de voir une gouvernance 2.0 émerger :

- Tout d'abord, une meilleure coordination entre les membres politiques et l'administration pourrait faire l'objet d'une harmonisation des projets (à la fois dans les objectifs mais aussi dans le temps, sur les calendriers par exemple). Le dialogue reste, selon cet agent, trop peu présent. Ce point est d'ailleurs une conclusion qui avait déjà pu être observée théoriquement, mais également dans la pratique : en effet, le simple fait de ne recevoir aucune réponse lorsqu'un citoyen écrit aux adresses indiquées sur le net dans le cadre d'une demande d'informations traduit bien le manque de communication entre les différents acteurs de la fabrique et du fonctionnement en général, de la ville.
- Une réflexion plus poussée et plus adaptée au contexte local considéré, sur une inclusion plus poussée de tous les profils de citoyens permettrait également une amélioration de la gouvernance urbaine bordelaise.
- Toutefois, il est à noter que les chefs de projets et les ingénieurs sont extrêmement ouverts sur le sujet, ce qui facilite déjà grandement l'acculturation à ce sujet.

Finalement, il est tout de même possible de conclure qu'une gouvernance urbaine transversale est en train d'émerger, bien que discrètement, au sein de la métropole bordelaise, au même titre que dans la plupart des grandes métropoles françaises.

Pour aller plus loin dans cette réflexion de manière générale, il est vrai qu'« afin que le système fonctionne, [il] doit pouvoir rendre ses décisions accessibles et compréhensibles pour [tous], ce qui aura pour effet d'encourager [la totalité des acteurs] à s'impliquer davantage » (Gingras, s.d.). Ainsi, les modèles obsolètes de gouvernance évoqués plus haut posaient des problématiques qui visaient à être résolues par les types de gouvernance innovants, transversaux. Toutefois, certains problèmes persistent. En effet, par exemple, une problématique assez importante réside toujours dans le fait que les citoyens disposent d'une main mise exclusive sur leurs modes d'usage des espaces publics concernés par les projets urbains en question – ce qui par ailleurs, est une fausse problématique puisqu'elle relève du principe fondamental de la liberté et ne pourra donc jamais être remise en question. Les modes de gouvernance et de gestion des projets urbains doivent donc être adaptés à cela, afin de les rendre plus opportuns, raison pour laquelle de nouveaux modes de gouvernance ont également pu émerger. Par exemple, en ce qui concerne la problématique du développement durable et des problèmes environnementaux actuels, il est clair que les systèmes de gouvernance verticaux ne pouvaient pas être efficaces. En effet, prendre des décisions en amont et inaccessibles à tous, à ce sujet, est contre-productif puisque les actions entreprises ne peuvent être efficaces que si elles sont réalisées au quotidien, sur le terrain. Cependant, comme évoqué plus haut, les modes de gouvernance transversaux, bien qu'innovants en termes de relations sociales, ne permettent pas non plus de conclure quant à l'efficacité des mesures prises à ce sujet. En effet, même si la maîtrise d'usage est incluse dans le processus de réflexion voire de prise des décisions, in fine, la

réelle décision sera celle qui réside dans les actions de chacun en son quotidien. Elle est donc placée dans les mains des usagers. Aucun mode de gouvernance ne semble alors pouvoir répondre de manière exhaustive à cette problématique très urgente, qui a été choisi à titre d'exemple de manière arbitraire mais n'est qu'un problème parmi beaucoup d'autres.

Ainsi, il est possible de penser que c'est autour de projets d'aménagement importants que se cristallise ce type de démarches innovantes. En effet, ayant plus pour but de redonner une certaine légitimité aux usagers et citoyens concernés par les projets que de réellement avoir un impact à long terme sur les futurs usages des sites en question, ces démarches ne sont pas vaines de sens et ont, en ce sens, un réel impact, bien qu'il soit souvent loin de celui espéré.

La partie suivante permettra d'étudier si, au sein du projet-cas d'étude choisi, qui comporte divers enjeux très importants, ce genre de démarche se cristallise et, si oui, quels sont ses réels impacts.

2. ÉTUDE DE CAS : LE PROJET JOLIOT CURIE

Dans cette seconde partie d'étude, le projet de réaménagement des boulevards Joliot Curie et Entre-Deux-Mers à Bordeaux constituera le point d'appui majeur pour illustrer les questionnements qui seront mis en exergue ci-dessous et finalement, répondre à la problématique globale de ce projet. Avant de procéder à cette étude de cas, un point méthodologique est nécessaire afin d'identifier la logique sur laquelle repose cette étude à échelle restreinte.

2.1 Introduction au cas d'étude

2.1.1. Présentation du projet

Les boulevards Joliot Curie et de l'Entre-Deux-Mers se situent en rive droite de l'agglomération bordelaise, entre les coteaux boisés et la Garonne.

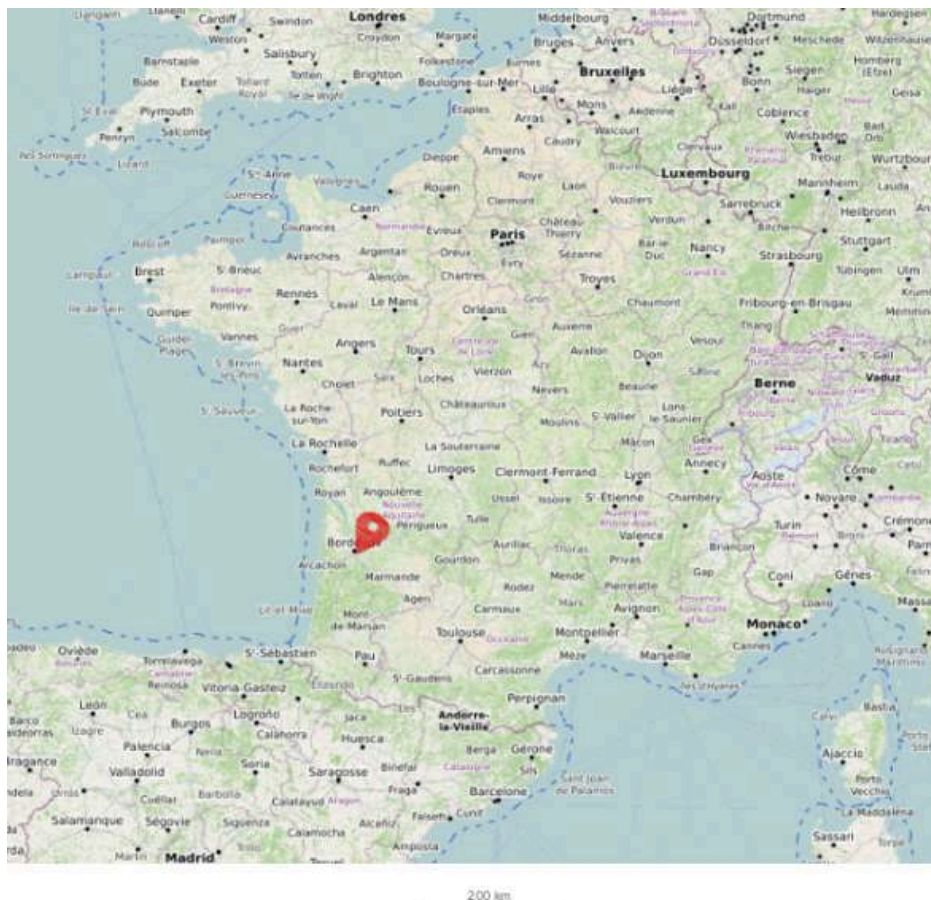


Figure 1. Localisation géographique de Bordeaux

Source : IGN 2019 - www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales

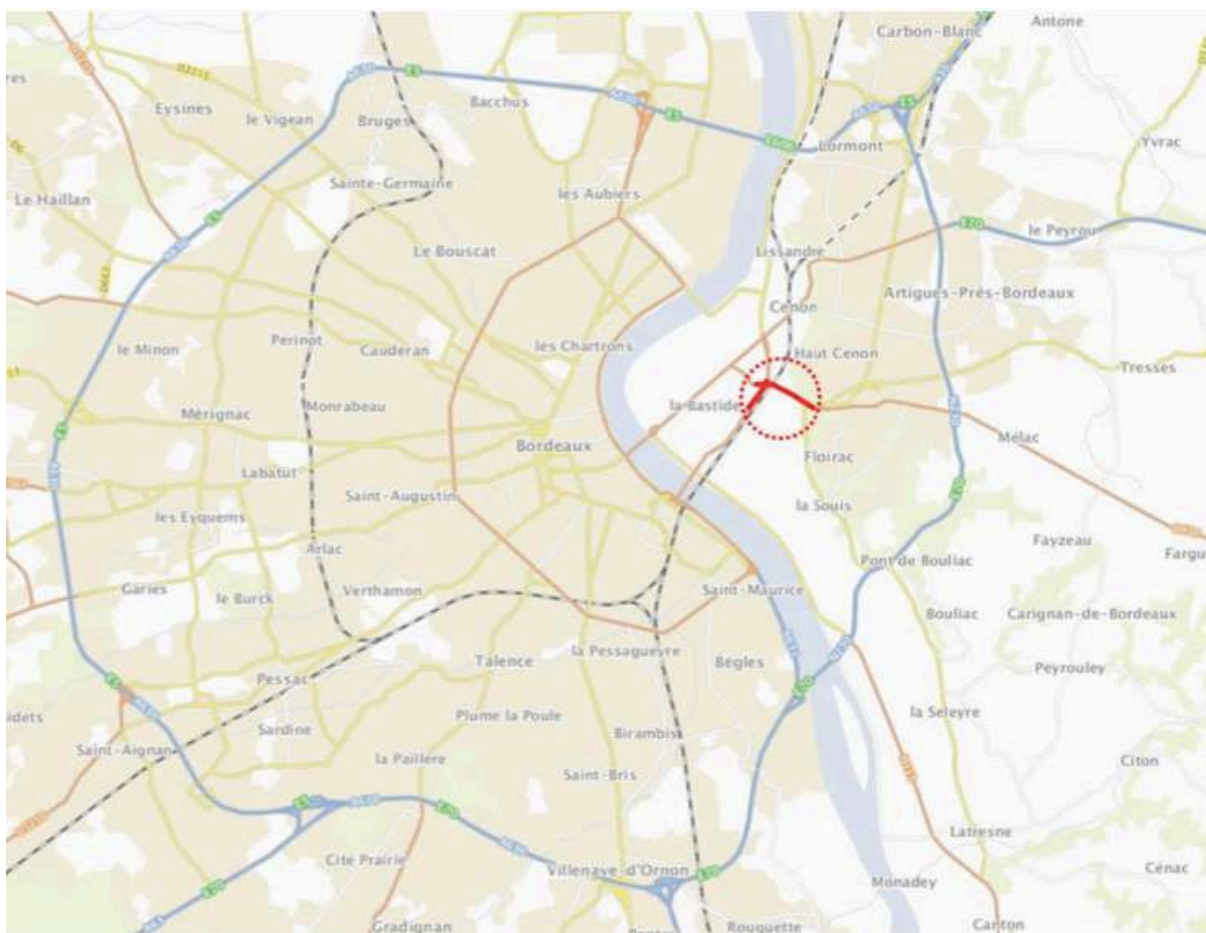


Figure 2. Localisation du projet Joliot Curie

Source: IGN 2019 - www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales

Aujourd'hui des axes majeurs d'accès et de sortie entre le centre de Bordeaux et la rocade, ces deux boulevards assurent également une fonction de desserte des quartiers à l'Est de la ville. Placés au cœur d'un secteur en pleine mutation, marqué par l'évolution des quartiers environnants et une émergence de projets urbains structurants, le profil autoroutier associé aux deux boulevards est obsolète. C'est dans ce contexte que Bordeaux Métropole, maîtrise d'ouvrage pour ce projet de réaménagement, a missionné SCE Aménagement & Environnement et ses ateliers UP+ afin de réaliser les études permettant d'entreprendre la transformation des deux boulevards, dans l'objectif global d'aménager un boulevard urbain et de valoriser les espaces publics environnants.

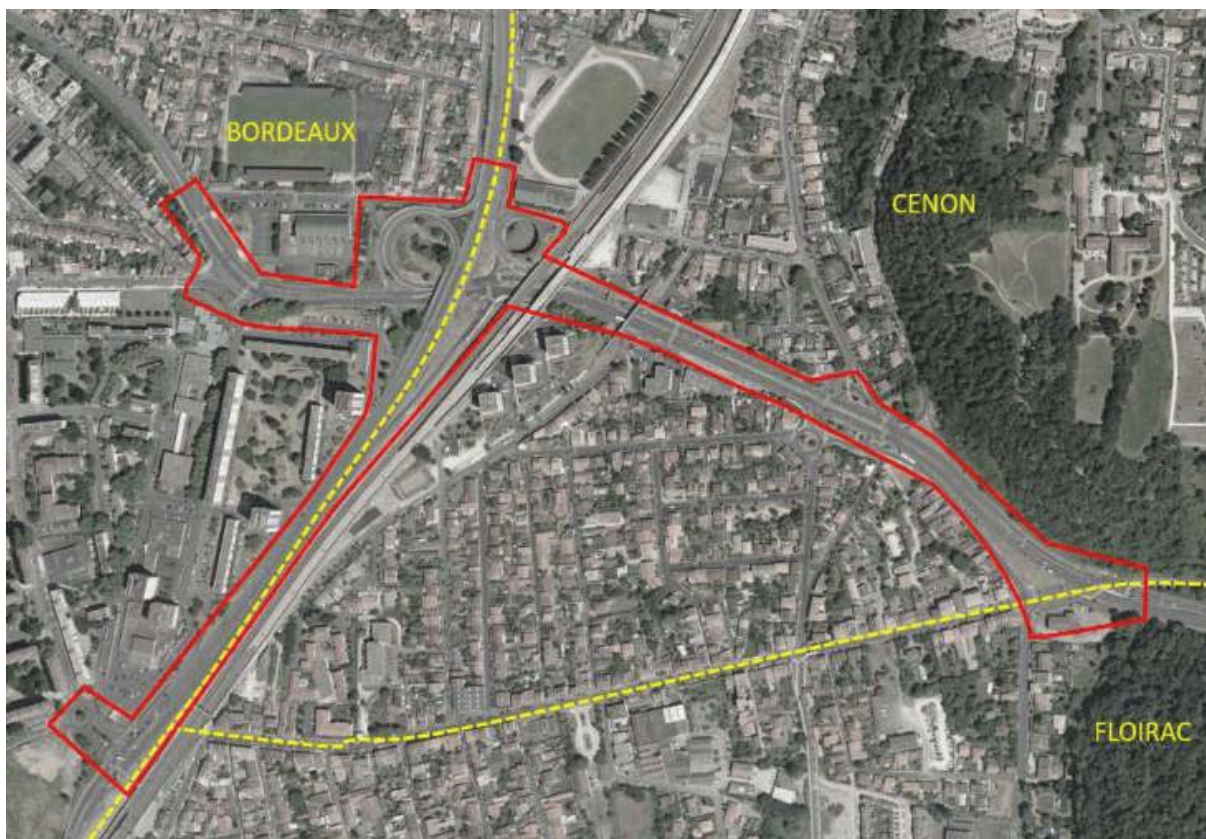


Figure 3. Périmètre du projet

Source : SCE Aménagement & Environnement

Ce projet de fin d'études étant réalisé dans le cadre d'un contrat de professionnalisation au sein de SCE Aménagement & Environnement, il apparaît ici important de préciser les caractéristiques précises de la mission. En effet, si ce projet d'aménagement peut être étudié aujourd'hui dans le cadre de ce PFE, c'est essentiellement grâce aux données internes mises à disposition par l'entreprise pour étude et analyse.

SCE a donc réalisé un diagnostic complet de l'existant sur le secteur d'étude, suivi d'études préliminaires menées conjointement par les ateliers UP+ et le pôle Infrastructures Urbaines et de Transport de l'agence bordelaise. Plus spécifiquement, la mission SCE consiste :

- En phase diagnostic, à établir un état des lieux de l'existant et des principaux enjeux par thématique, à effectuer une synthèse des enjeux et des contraintes par secteur (boulevard Joliot Curie et boulevard de l'Entre-Deux-Mers) et à proposer une définition des premiers éléments programmatiques.
- En phase d'études préliminaires, à proposer des solutions d'aménagement précises, des intentions de projet spécifiques, ainsi qu'un carnet de coupes-types, l'approche technique mise en œuvre pour les travaux et l'estimation du coût des travaux par secteur.

2.1.2. Généralités sur les transformations d'axes urbains structurants

Les voies rapides urbaines, héritage des trente glorieuses, sont aujourd'hui remises en question dans un grand nombre de métropoles de pays développés, et leur transformation fait l'objet d'une analyse poussée par de nombreux chercheurs et universitaires quant aux impacts sur la ville et ses habitants, ainsi que par l'A'urba de Bordeaux, Agence d'Urbanisme Bordeaux Aquitaine partenaire de Bordeaux Métropole.

Ces axes créés sans égard pour les villes traversées montrent aujourd'hui leurs limites en termes d'urbanité et de praticité pour un usage tous modes. Résolument tournées vers le trafic automobile, et arrivant à saturation dans de nombreux cas, ces voies au profil autoroutier ne sont plus jugées pertinentes par les politiques publiques en charge de l'aménagement du territoire.

Les cas de la Harbor Drive à Portland, de la Cheonggyecheon Expressway à Séoul, de la Central Artery à Boston ou encore des voies sur berges à Paris sont autant d'exemples qui confirment la possibilité de transformer ces voies en les ouvrant aux modes actifs, sans que l'impact sur le trafic automobile ne soit vécu comme une contrainte.

A Bordeaux, la Métropole a engagé depuis plusieurs années cette transformation, en profitant de l'aménagement du tramway comme sur les quais de Garonne ou l'avenue Thiers, et souhaite poursuivre cette politique en requalifiant les boulevards Joliot-Curie et de l'Entre-Deux Mers, sur les communes de Bordeaux, Cenon et Floirac. Quelle que soit la ville où sont opérées ces transformations, les bénéfices pour les riverains et la ville de manière générale sont nombreux :

- L'impact paysager et économique de ces transformations a systématiquement été positif et a favorisé la renaissance de centres-villes et de quartiers sinistrés par ces voies express : en supprimant la barrière urbaine qu'elles créaient, les espaces réaménagés ont permis de redynamiser en profondeur les tissus urbains. Les quais de Bordeaux en sont un exemple saisissant, et ceux-ci sont devenus une vitrine majeure pour la ville, si ce n'est la plus emblématique, permettant à la ville d'établir son rayonnement national et international, tout en valorisant du foncier laissé à l'abandon (revalorisation des hangars).
- La suppression des voies rapides n'engendre pas systématiquement de dégradation des conditions de circulation, en dépit des craintes, et le trafic se reportant sur les réseaux locaux reste limité et en tout cas inférieur aux prévisions. Ceci peut s'expliquer en partie par le report vers les TC et les modes actifs, mais également par un phénomène inverse au « trafic induit », inhérent à l'élargissement de voies routières : plus le nombre de voies augmente, plus le trafic augmente. A l'inverse, en réduisant le nombre de voies ou de la vitesse, on observe une « évaporation »

d'une partie du trafic, que l'on pourrait qualifier de « trafic déduit ». Ces changements de comportement des usagers ne sont pas intégrés aux modèles de trafic qui ont tendance à surévaluer les besoins de capacité routière.

- Ces projets de réaménagement favorisent l'accessibilité générale car ils sont généralement accompagnés de politiques de déplacement adaptées (amélioration de l'offre de transport, création de nouveaux itinéraires structurants pour les modes actifs) qui permettent une meilleure transition des usages et améliorent une accessibilité locale pour tous les modes par la suppression de détours inutiles et de barrières physiques. Le trafic global sur des voies réaménagées n'est pas nécessairement plus faible, surtout si celles-ci comprennent une ligne de TCSP structurante (quais de Bordeaux, Boulevards des Maréchaux à Paris, etc.). A la notion de mobilité rapide, qui se dégrade pour les automobilistes, il faut opposer celle d'accessibilité lente qui bénéficie à l'ensemble des usagers et permet aux quartiers de mieux fonctionner.
- Les effets de ces projets sur l'environnement sont positifs car ils impliquent une diminution des vitesses et des volumes de trafic qui contribue à réduire l'émissions de gaz à effets de serre et particules fines, ainsi que les nuisances sonores et leur perception. Le traitement paysager contribue quant à lui à réduire les effets d'îlots de chaleur, avec la réduction des surfaces d'enrobés au profit d'espaces verts et ombragés, et à améliorer la biodiversité par la création de continuités écologiques.

Dans ce contexte, le réaménagement du boulevard Joliot-Curie et du boulevard de l'Entre-Deux Mers s'inscrit dans une démarche tournée vers une meilleure urbanité et un développement plus durable de la ville. L'inscription de ces deux axes au SCoT comme Grandes Allées Métropolitaines, ajoutée à la valorisation des terrains de la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) Garonne Eiffel, ainsi qu'à l'amélioration de l'environnement du quartier Joliot-Curie et la reconnexion des deux rives du quartier du Cypressat séparées par le boulevard de l'Entre-Deux Mers, sont autant d'arguments pour engager la transformation de ces axes autoroutiers en avenues urbaines, à même de véhiculer une conception de la qualité de vie développée depuis de nombreuses années sur l'ensemble de la métropole Bordelaise.

2.1.3. Les phénomènes de couture et de coupure urbaines

Le secteur d'étude fait écho à une problématique à laquelle bon nombre de sites fonciers sont également confrontés aujourd'hui : le phénomène de coupure urbaine. En effet, une coupure urbaine est un « un obstacle physique ou psychologique compliquant les déplacements de proximité des piétons, des cyclistes et des services de collecte, de distribution, de desserte et d'urgence » (Héran, 2015). L'effet de coupure fragmente l'espace urbain en sous-espaces urbains plus ou moins isolés. Comme mentionné dans la définition ci-dessus, l'effet de coupure

peut être engendré par un obstacle physique comme cela sera étudié plus en détail juste après, tout comme il peut être engendré par un obstacle psychologique. En effet, une coupure urbaine peut par exemple avoir lieu au sein d'un quartier d'une zone tendue, que personne ne souhaite traverser. Le quartier se trouve donc isolé peu à peu du reste du tissu urbain : pourtant, aucun obstacle physique n'est observé dans cet exemple. C'est en effet une barrière psychologique qui est dans ce cas, créée.

Le cas des boulevards urbains Joliot Curie et Entre-Deux-Mers ne s'inscrit pas dans ce cas de figure-ci. En effet, sur ce projet de réaménagement, plusieurs obstacles physiques ont été identifiés comme participant au phénomène de coupure urbaine que subit le secteur. En grande majorité, ce sont les ouvrages d'art et les ouvrages de génie civil qui engendrent cette situation. Aussi efficaces soient-ils à exercer leur fonction première, ils se placent aujourd'hui comme de véritables obstacles à la création d'un lien avec les entités urbaines environnantes au secteur d'étude. Bien que construits dans une optique d'optimisation des flux de circulation et de valorisation de l'automobile, ils forment donc aujourd'hui une barrière physique à l'intégration des boulevards au contexte urbain. La figure ci-dessous permet de situer chacun d'entre eux et de comprendre comment ils interfèrent dans une logique de coupure urbaine.

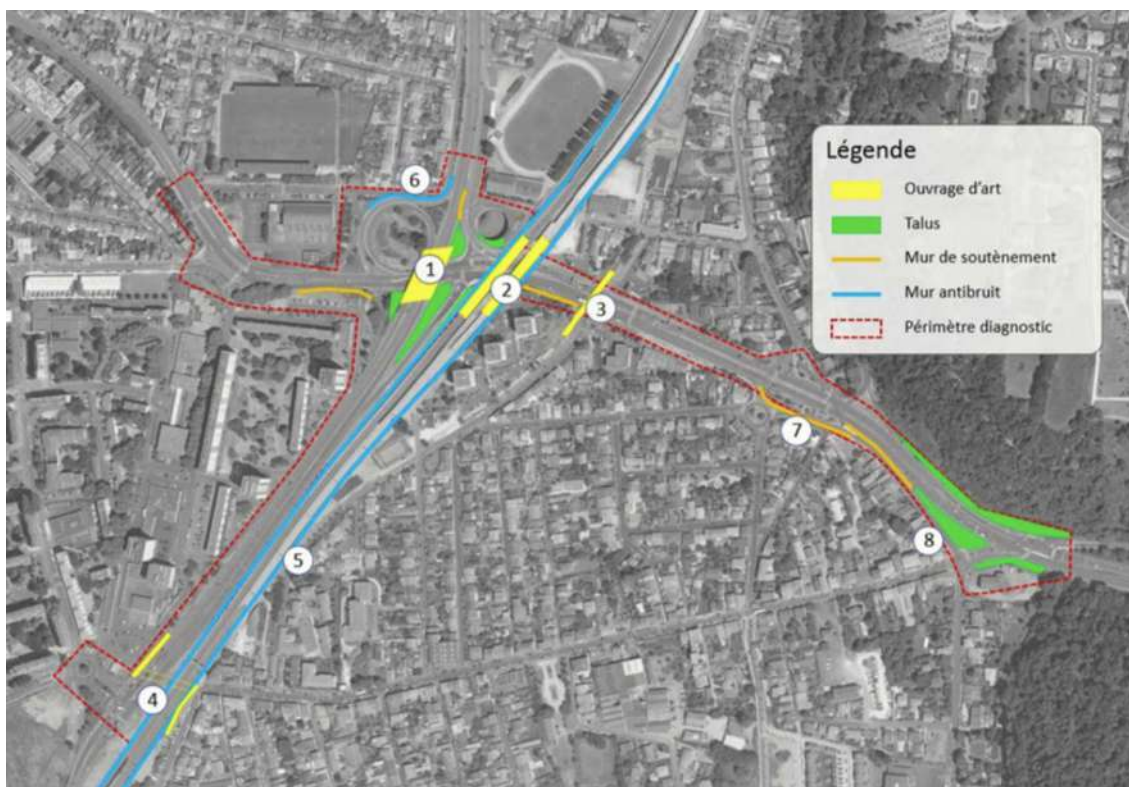


Figure 4. Localisation de l'ensemble des ouvrages d'art et de génie civil recensés sur le secteur d'étude

Source : SCE Aménagement & Environnement

Le point n°1 représente le Pont de Galin. Il s'agit d'un ouvrage routier permettant de faire passer le boulevard Joliot Curie au-dessus du boulevard de l'Entre-Deux Mers. C'est un ouvrage en béton armé, situé sur le Boulevard Joliot Curie, franchissant le boulevard de l'Entre-Deux-Mers. Il est visuellement très impressionnant puisqu'il mesure 65 mètres pour 29,45 mètres de largeur d'après les mesures de SCE. Il est à noter que la vitesse maximale autorisée sur l'ouvrage a été abaissée à 50km/h contre 90km/h lors de sa construction, sans modification importante des aménagements de voirie. Ainsi, cet ouvrage est peu adapté et intégré au contexte urbain environnant et participe ainsi à l'effet de coupure majeur observable entre le secteur d'étude et ses environs.

Le point n°2 représente les ouvrages d'art SNCF. Ils sont situés sur la commune de Cenon, à l'Est du pont de Galin vu ci-dessus. Ces ouvrages d'arts SNCF sont situés parallèlement au boulevard Joliot Curie et franchissent celui de l'Entre-Deux-Mers. Bien qu'ils ne soient pas concernés directement par le projet de réaménagement, il semble important de préciser qu'ils jouent toutefois un rôle majeur dans l'effet de coupure ici étudié puisque leur position est en interaction directe avec les deux boulevards à réaménager. Ces ouvrages appartiennent à la SNCF donc ne pourront en aucun cas être modifiés lors du réaménagement du site, mais ils ont un fort impact visuel sur l'environnement du projet, ainsi un aménagement à caractère paysager est nécessaire afin de les intégrer dans le contexte urbain et favoriser un effet de couture palliant la fragmentation actuelle du paysage.

Le point n°3 représente une passerelle piétonne en béton armé à quatre travées franchissant le boulevard de l'Entre-Deux-Mers et en permettant la traversée via modes doux. Elle est située parallèlement au pont Galin évoqué ci-dessus, mais est sensiblement moins imposante que ce dernier puisqu'elle possède des dimensions de 90m de longueur par 4.30m de largeur. Ces dimensions la rendent donc plus discrète visuellement que le pont Galin mais en parallèle, elle contribue à accentuer l'effet d' « autoroute urbaine » puisqu'elle participe à la séparation des flux routiers et piétons/modes doux. Elle isole donc le piéton en ne lui permettant pas d'accéder à la route et se place donc comme un obstacle à la libre circulation du piéton, ce qui est confirmé par son utilisation. En effet, en pratique, de nombreux piétons traversent au niveau de la rue sans utiliser cette passerelle, alors qu'aucun passage piéton n'existe. Finalement, cette passerelle favorise donc également l'effet de coupure urbaine du site, bien qu'elle ait été construite dans une démarche de couture urbaine et de création de liens inter-quartiers. La simple création de traversées piétonnes ainsi qu'un meilleur traitement des abords de cette passerelle pourraient permettre de sécuriser les usages actuels et ainsi pallier cet effet de coupure.

Le point n°4 représente le passage inférieur Joliot Curie. C'est un ouvrage en béton armé également, qui, comme son nom l'indique permet de franchir le boulevard Joliot Curie en souterrain. Il est situé à l'extrémité sud du périmètre d'emprise du projet précédemment évoqué. Ce passage dispose d'un statut particulier contrairement aux ouvrages évoqués plus haut : en effet, puisque souterrain, il ne participe pas à la fragmentation visuelle du paysage. Toutefois, il contribue, au même titre que l'obstacle n°3, à la séparation des flux de mobilités.

Il faut également noter l'existence de l'ancien passage inférieur Joliot Curie, situé à environ une centaine de mètres au nord du passage actuel. Cet obstacle disposait d'antan des mêmes caractéristiques que le point n°4 et posait les mêmes problématiques, aujourd'hui, il ne participe en aucun cas à l'effet de coupure, ni à l'effet de coupure.

Le point n°5 représente le mur antibruit de la SNCF. Le point n°6 représente lui aussi un mur antibruit. Plus précisément, ce sont des écrans acoustiques qui sont présents sur le site. Ils ont été initialement construits afin de lutter contre les nuisances sonores dues à la circulation automobile, toutefois, leur construction et présence actuelle implique désormais de nouvelles nuisances, d'ordre visuel. En cela, il est aisé de comprendre que l'effet de coupure urbain est également favorisé par la présence de ces ouvrages.

Le point n°7 permet de représenter les différents murs de soutènement qui, comme leur dénomination l'indique, créent un réel effet de coupure avec les environs du site d'étude. Ces murs de soutènement en béton armé sont présents tout au long du boulevard de l'Entre-Deux-Mers comme cela est visible sur la figure ci-dessus. Ainsi, l'effet d'autoroute urbaine est fortement accentué, mais surtout, ce sont la qualité et l'intégration urbaine des axes routiers qui sont dégradés. De fait, l'effet de tube de l'axe routier est lui aussi accentué : ces murs augmentent donc considérablement le caractère construit du périmètre. Il est ici important de constater un fort enjeu d'intégration paysagère afin de remédier à cet effet de coupure urbaine très important. Toutefois, il existe certaines passerelles où il est impossible d'intervenir afin de solutionner l'impact visuel de ces murs de soutènement, pour des raisons techniques.

Enfin, le point n°8 représente les talus localisés au niveau des ouvrages de franchissement du boulevard de l'Entre-Deux-Mers et au démarrage de la côte de Monrepos. Mieux intégrés au paysage urbain que les ouvrages mentionnés ci-dessus puisque plus verts, ces talus participent tout de même à la fragmentation du paysage urbain puisque délimite une zone segmentée par rapport au reste de l'entité urbaine.

Finalement, il a été constaté que de nombreux ouvrages sont bel et bien présents sur le site d'étude, permettant une dissociation des flux de circulation (véhicules lourds, véhicules légers, trains, piétons, vélos) et une gestion des dénivelés. C'est en cela qu'est engendré un important phénomène de coupure urbaine, aussi bien visuellement qu'en termes d'usages. La transformation des boulevards Joliot Curie et de l'Entre-Deux-Mers en boulevards urbains visée par le projet de réaménagement traité au début de cette seconde partie d'étude doit ainsi permettre la réduction de cet effet de coupure.

En effet, réduire ce phénomène est très important puisqu'à terme, cela peut avoir plusieurs impacts importants. Comme l'explique Frédéric Héran au sein de son ouvrage *La ville morcelée, effets de coupure en milieu urbain*, l'effet de coupure engendre :

- Dans l'immédiat : des obstacles physiques ainsi que des obstacles psychologiques, tels que l'insécurité routière, l'inconfort lié aux nuisances, des barrières de trafic, des détours, etc.
- A moyen terme : une diminution des relations de voisinage, donc un fort impact social à connotation négative. En effet, d'après l'étude d'Appleyard en 1972, plus

les voies qui séparent les différentes communes ou les différents quartiers abritent un fort trafic, moins les contacts entre ces mêmes communes/quartiers sont nombreux.

- A long terme : une modification profonde du fonctionnement urbain. Il est ainsi possible d'observer le paradoxe du « lien qui coupe » (exemple du point n°3, la traversée piétonne, qui crée du lien tout en rompant plusieurs dynamiques de territoire), qui augmente à terme l'accessibilité éloignée au détriment de l'accessibilité rapprochée. Par exemple, les boulevards concernés par ce projet facilitent les déplacements lointains (d'un bout à l'autre des boulevards), mais les rues leur étant proches sont enclavées chacune de leur côté du boulevard, enclavant les quartiers environnants. Finalement, cela pose une question de conflit d'échelle : que prioriser entre la rue, le quartier, la commune, l'agglomération ? De plus, au niveau local les piétons sont finalement défavorisés à l'avantage des automobilistes, ce qui ne répond absolument pas aux critères actuels de la ville durable que l'on veut construire afin de répondre aux enjeux environnementaux, sociaux et sanitaires actuels.

2.1.4. Pertinence du cas d'étude

En plus de répondre aux enjeux de l'effet de coupure urbaine, ce projet d'aménagement s'inscrit dans une démarche encore plus globale. En effet, comme cela est visible sur le plan guide de la rive droite de Bordeaux (cf. Annexe n°1), le site se trouve sur un territoire aux nombreux enjeux : urbains, économiques, naturels et extrêmement liés aux dynamiques de transports de la ville comme expliqué plus.

En effet, le projet de réaménagement de ces boulevards s'inscrit dans le Grand Projet de Ville de la Rive Droite (GPV Rive Droite). Un GPV est un « projet de développement social et urbain visant à réinsérer un ou plusieurs quartiers dans la dynamique de développement de leur agglomération » d'après le site internet de la rive droite bordelaise. Comme déjà expliqué plus haut dans cette étude, Bordeaux est en effet une agglomération en plein essor, à la fois démographique, économique (INSEE) ou tout simplement d'après son rayonnement territorial de plus en plus important. Les GPV ont été créés par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire en 1999 : en effet, dans le cadre de la Politique de la Ville, l'objectif est de venir en aide aux quartiers en difficultés en leur permettant de développer les capacités socio-économiques des territoires.

Le GPV de la Rive Droite date de 2001, il concerne un territoire s'étendant sur les villes de Bassens, Lormont, Cenon et Floirac : il est donc intercommunal. L'objectif majeur de ce GPV est de mettre en place plusieurs projets importants de renouvellement urbain afin de transformer l'image que renvoient ces territoires, malheureusement très stigmatisés. Cet objectif majeur se décline en quatre axes principaux (Site internet officiel de la rive droite bordelaise) :

- Le renouvellement urbain, favorisé par la loi Borloo de 2003 et la création de l'Agence Nationale de la Rénovation Urbaine (ANRU) qui souhaite transformer la Rive Droite bordelaise
- La mise en place de politiques économiques, culturelles, liées à l'éducation, l'emploi, l'équipement et contre toutes les formes de discrimination
- La revalorisation de l'image de la Rive Droite, puisque, comme mentionné ci-dessus, ce territoire est depuis longtemps stigmatisé et très marginalisé
- Le développement du parc des Coteaux qui est vu comme une grande opportunité de développement de l'attractivité de la Rive Droite



Figure 5. Cartographie de l'agglomération bordelaise faisant apparaître les lignes de tramway (A,B,C) et la rive droite

Source : <https://www.surlarivedroite.fr/le-gpv-rive-droite/quest-ce-que-cest/>

Il est très important de retenir que ce projet s'inscrit dans une démarche éligible au Nouveau Programme National de Renouveau Urbain (NPNRU) conduit par l'ANRU. En effet, c'est tout de même un budget de près de 77.3 millions d'euros qui sont déboursés par l'ANRU dans le cadre de ce nouveau programme (site officiel de Bordeaux Métropole) afin de répondre aux besoins de plusieurs quartiers prioritaires de la Politique de la Ville dits d'« intérêt national », dont fait partie le quartier Joliot Curie.

Autour de ce projet d'aménagement gravitent ainsi de nombreux projets d'aménagement urbains soutenus par l'ANRU (site officiel de Bordeaux Métropole) dont principalement :

- La réalisation d'un city stade dans le quartier des Aubiers, à Bordeaux
- La réhabilitation de la Cité du Midi
- La réhabilitation de l'immeuble Blaise Pascal Corneille
- L'aménagement de la piste cyclable de la voie Eymet à Floirac
- La démolition de la barre D à Benaugue/Joliot Curie
- Aménagement des espaces publics au square Allende à Floirac

L'intégralité des projets planifiés pour ce territoire est identifiable sur le document en Annexe n°2. D'ailleurs, en se basant sur ce document, il est possible de remarquer que le projet « Joliot Curie : Site Henri Sellier » au numéro 2.12 est au cœur de tous les autres projets, quelles que soit leur objectif (ville habitée, active, nature ou encore incarnée). Il est donc aisé de saisir l'intérêt futur de ce territoire en pleine mutation et pourquoi le projet de réaménagement des boulevards Joliot Curie et de l'Entre-Deux-Mers est encore plus important pour le dynamisme futur de ce territoire bordelais.

Finalement, comme cela vient d'être étudié, le projet de réaménagement des boulevards Joliot Curie et de l'Entre-Deux-Mers s'inscrit dans une démarche visant à répondre à des enjeux très divers mais tous d'ordre important. Ainsi, il semble opportun de s'intéresser aux dynamiques intrinsèques à ce projet urbain. En effet, cette étude permettra de comprendre les logiques et rapports entre les différents acteurs du projet et de répondre à la problématique de départ, qui cherche à savoir de quelle façon les logiques de coordination horizontale liées à l'affirmation de la gouvernance urbaine peuvent se cristalliser autour d'un projet urbain contemporain.

2.1.5. Méthodologie générale

Pour ce faire, l'étude de cas se décomposera en plusieurs parties. Dans un premier temps, il s'agira d'identifier de manière exhaustive les acteurs impliqués dans ce projet d'aménagement urbain. Ensuite, les connexions entre ces différents acteurs seront appréhendées de manière globale, afin de, dans un second temps, pouvoir les qualifier, les analyser, et les caractériser. Enfin, une schématisation de toute cette étude permettra de synthétiser les conclusions qui en auront été préalablement tirées.

Deux hypothèses principales structureront l'approche de l'étude de cas :

- Le projet fait apparaître des dimensions et enjeux potentiellement innovants en matière de gouvernance.
- C'est autour de projets aux enjeux aussi importants que ceux de ce projet que se cristallisent les dynamiques de gouvernance transversale.

Pour en revenir au choix du cas d'étude, il est évident après cette introduction au projet Joliot Curie que tous les intérêts auxquels ce dernier est confronté, le justifie largement. En effet, il représente l'exemple idéal du projet de grande ampleur, aux problématiques variées, s'inscrivant en plus de cela dans une démarche liée à la Politique de la Ville et faisant intervenir bon nombre d'acteurs.

Comme expliqué plus haut, le présent projet a été co-écrit avec l'entreprise SCE Aménagement & Environnement dans le cadre d'un contrat de professionnalisation au cours duquel l'étude de ce projet est en cours de réalisation. Toutes conditions ont donc été réunies afin de choisir ce projet pour illustrer cette étude, plutôt qu'un autre.

Enfin, le choix d'un **unique** cas d'étude réside en la temporalité propre à l'exercice du Projet de Fin d'Études : en effet, les délais accordés pour réaliser cet exercice ne permettent de se focaliser que sur un unique exemple, plusieurs études de cas auraient nécessité une durée de plus d'un semestre de dernière année d'école d'ingénieurs.

2.2. Étude de cas : méthodologie et application

2.2.1. Méthodologie détaillée

La méthode d'analyse des instances de gouvernance mises en jeu dans le projet de réaménagement des boulevards Joliot Curie et de l'Entre-deux-Mers s'apparentera ici à une analyse de réseau social. Il est important de noter que l'analyse des réseaux sociaux n'est pas un exercice récent, il a su se préciser au fil du temps. Afin d'être la plus précise et efficace possible, la représentation des interactions sociales peut être réalisées selon différentes techniques nécessitant plus ou moins de précautions et critères. Dans le but de représenter au mieux la réalité de ce projet, plusieurs critères ont donc été définis et seront détaillés dans cette partie.

Critère n°1 : la définition de la frontière du réseau à analyser

Dans un premier temps, il semble évident que ce critère est extrêmement important puisqu'il est étroitement lié à la notion d'« échelle » à laquelle on étudie le projet, d'ailleurs déjà abordée au préalable dans cette étude. La conception de la frontière du réseau social étudié ici est une étape clé : cela permet au réseau d'être délimité et à l'objet d'étude d'être précis et délimité, à la fois dans l'espace mais également dans ses interactions. Toutefois, un réseau ne

peut jamais être réellement « fini » et ne peut donc « pas être identifié à un acteur collectif » (Kheloufi et Leslous, 2012). Bien que le projet qui est ici étudié puisse être considéré comme un objet d'étude à part entière et bien distinct, à la fois dans le temps et dans l'espace, il s'imbrique à d'autres réseaux et peut même finir par disparaître si l'échelle d'étude est modifiée pour être agrandie à la vision de méta-réseaux. C'est pour toutes ces raisons que la partie précédente, contextualisante, a toute son importance : elle permet de cadrer l'échelle à laquelle est considéré le projet de bien ancrer ce dernier dans le contexte d'étude. Le projet sera donc ici considéré tel qu'un réseau à part entière puisque les frontières qui lui seront données ont été réfléchies de sorte que les interactions et relations lui étant internes sont plus denses qu'avec les acteurs lui étant externes.

Critère n°2 : la méthode d'échantillonnage

La question de l'échantillonnage n'a ici pas été un obstacle. En effet, bien qu'étant une étape très chronophage et précise, elle s'est imposée de manière naturelle. Un projet urbain est constitué d'un ou plusieurs territoires, autour duquel/desquels sont échangées des données entre plusieurs acteurs, qui finissent quant à eux par analyser ces données, en tirer des pistes de réflexion et idées qu'ils échangeront entre eux. Ainsi, l'échantillonnage s'est naturellement effectué puisqu'il a simplement fallu recenser de manière exhaustive tous les acteurs du projet étudié. Le nombre d'acteurs étant de quarante, il a été ici considéré que l'échantillon était représentatif.

Toutefois, il est ici important de préciser que parmi ces quarante-deux acteurs, se trouvent l'intégralité des individus prenant part au projet. Ainsi, sont inclus dans l'étude des individus n'ayant pas le même « statut », pas la même importance, certains étant plus centraux que d'autres et d'autres étant simplement des intermédiaires, des « ponts reliant des sous-groupes entre eux » (Kheloufi et Leslous, 2012). La perception du projet et de ses relations et connexions intrinsèques ne sera donc pas considérée comme faussée.

Critère n°3 : le choix du type de représentation

Plusieurs possibilités existent afin de représenter un réseau social. Celle qui a été choisie pour représenter les interactions inter-acteurs est la représentation matricielle. En effet, le principe est clair :

- Une matrice adjacente a été créée en amont grâce à l'étude préalable des connexions inter-acteurs. Un 0 représente une absence de connexion entre deux acteurs et, par analogie, un 1 représente l'existence de connexions entre eux
- Sur le graphique issu de cette matrice adjacente, un sommet représente un acteur et le segment les reliant, nommé arête, représente quant à lui la ou les connexions et interactions établies entre ces derniers

Critère n°4 : échelle du Grand Projet de Ville ou échelle du projet Joliot Curie ?

Comme étudié dans la partie précédente, le projet de réaménagement des boulevards Joliot Curie et de l'Entre-deux-Mers s'inscrit dans un cadre plus vaste, celui du Grand Projet de Ville de la Rive Droite. Ainsi, la pluralité des acteurs prenant part à ce dernier est encore plus importante, c'est aussi en cela que la représentativité de l'échantillon n'a pas été remise en cause. En effet, ce projet étant d'une grande importance puisqu'il présente divers enjeux, son ampleur se traduit également par le nombre de partenaires mobilisés. Parmi eux, peuvent être comptés (site internet officiel de la rive droite bordelaise) :

- Les membres du GPV, à savoir les villes de Bassens, Lormont, Cenon, Floirac et Bordeaux Métropole
- Les collectivités locales : Région, Département, Ville de Bordeaux
- Les bailleurs sociaux : Aquitanis, Clairisienne, Domofrance, Mésolia Habitat, Logévie
- Les acteurs économiques : Hauts de Garonne développement, Clubs d'entreprises des quatre villes, Coop Alpha, Grand Port Maritime de Bordeaux, etc.
- Les acteurs de la formation et de l'insertion : mission locale des Hauts-de-Garonne, PLIE des Hauts-de-Garonne, etc.
- Les acteurs culturels : le Rocher de Palmer, Côté Sciences, O2 Radio, etc.
- Les organismes et agences publics dans les domaines du social, de l'économie et de l'emploi, de l'urbanisme et de l'aménagement
- L'État et ses services de police, d'éducation, etc.

Sur le site internet officiel de la rive droite bordelaise, il est inscrit que le GPV Rive Droite permet de « garantir la cohérence des actions entre elles et vis-à-vis du projet global de territoire », notamment en « offrant aux acteurs du projet un espace d'informations, de dialogue et d'échanges ainsi que des temps de mise en commun, bilan et perspectives ».

Comme cela est constatable ici, étudier le projet au travers d'une échelle de territoire équivalente à celle du Grand Projet de Ville de la Rive Droite n'apporterait pas de valeur ajoutée particulière à cette dernière puisqu'elle serait trop vaste. En effet, elle inclurait des acteurs qui ne participent pas à l'élaboration concrète du projet étudié. Il a donc été décidé de restreindre le périmètre d'étude à celui du projet. Ainsi, les acteurs participeront tous concrètement au projet et l'analyse finale sera plus cohérente. Il est cependant intéressant de garder en mémoire cet état des lieux exhaustif des acteurs du GPV de la Rive Droite car il permet de mieux contextualiser le projet étudié et la future représentation qui en sera faite.

Critère n°5 : la caractérisation des acteurs

Si repérer les différents acteurs du projet fut relativement aisé, les caractériser est plus compliqué. Pourtant, la caractérisation propre à chaque acteur est une étape clé dans l'analyse des liens que chacun d'entre eux entretient avec les autres. En effet, comme le disait Weber, le pouvoir et la légitimité constituent le fondement des hiérarchies entre acteurs, et sont liées à la notion d'autorité (Brullot et al., 2014).

Il est important de comprendre que la caractérisation de chaque acteur est fixée dans le temps. La temporalité est une notion qui prend tout son sens dans l'exercice de représentation du projet tel qu'il est présenté ici. De fait, la caractérisation des individus consiste à repérer leur position par rapport au projet, leurs intérêts, leur perception de ses enjeux, d'implication globale

dans l'action collective. Ainsi, cette caractérisation s'appuie sur un instant t donné, puisqu'elle est basée sur une représentation des acteurs dynamique et dont une des variantes est le temps. Les attributs attachés à chaque acteur sont donc aussi dynamiques et évolutifs que la schématisation des relations inter-acteurs qui sera étudiée plus bas.

Cette étape de caractérisation des acteurs se fera sur la base du schéma de Brulot en 2009 dans le cadre du projet COMETHE apparaissant en figure 6.

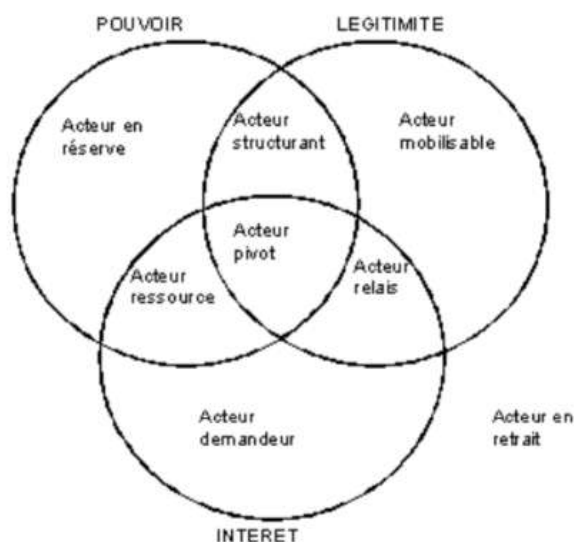


Figure 6. Typologie des acteurs en fonction de leurs attributs

Source : COMETHE, 2011

D'après cette étude, les acteurs situés au centre de cette schématisation représentent les acteurs pivots qui sont à la fois en réserve, demandeurs et mobilisables dans le cadre du projet. Ils ont des capacités à s'adapter à la situation, ce sont donc des acteurs transversaux. Comme leur nom l'indique, ce sont des acteurs clés dans le projet, souvent porteurs de ce dernier, voire coordinateurs. Leurs intérêts forgent leur implication et dévotion dans la démarche. Toutefois, il est à noter que d'après Brulot et al.(2014), ce genre de cas de figure est rare, trouver ce genre d'acteurs dans un projet relève donc de l'innovant.

De plus, si cet acteur est vu comme légitime, alors le projet se portera mieux, la mobilisation sera plus facile et la confiance plus accordée. Toutefois, s'il manque le pouvoir (économique) à cet acteur pivot, alors les caractéristiques évoquées plus haut peuvent être remises en question au même titre que sa position dominante au sein du projet (Brulot et al.,2014). Enfin, le pouvoir administratif et légal semble également être un attribut important pour cet acteur car cela permet de fluidifier la coordination et la stratégie d'aménagement globale du projet, notamment dans l'étape de sa mise en œuvre concrète, l'étape de terrain.

Les acteurs en retrait sont ceux qui ne prennent pas spécialement part au projet, mais en font tout de même partie, en assistant notamment aux réunions par exemple.

Les acteurs mobilisables sont ceux dont la légitimité est avérée via le regard des autres acteurs du projet. Ce sont ceux vers qui ils vont se tourner naturellement.

Les acteurs demandeurs sont ceux qui voient uniquement leurs intérêts dans le projet : ils ne disposent ni de pouvoir, ni de légitimité particuliers.

Enfin, les acteurs en réserve sont ceux disposant uniquement du pouvoir. Ils sont dits en réserve car souvent, ce type d'acteurs n'ayant ni légitimité, ni intérêt (ce qui est rare) dans ce projet, restent justement en réserve. Cela dit, cela ne signifie en aucun cas que ces acteurs sont passifs, être en réserve pouvant être soumis à différentes interprétations.

Les types d'acteurs détaillés ci-dessus sont les types « extrêmes », ne disposant que d'une seule caractéristique à savoir : soit le pouvoir, soit la légitimité, soit l'intérêt, soit aucune d'entre celles-ci (acteur en retrait). Ce sont des cas « extrêmes » car, en réalité, les acteurs sont souvent à cheval entre ces catégories-ci, qui semblent un peu trop catégorisantes et dichotomiques. Cela pourra être illustré lors de l'application de cette typologie d'acteurs au projet Joliot Curie.

2.2.2. Application à l'étude de cas

En se basant sur les documents officiels de SCE Aménagement & Environnement, dont notamment les compte-rendu de réunions, il a donc été possible de lister de manière exhaustive tous les acteurs ayant pour l'instant participé au projet. En voici la liste :

- La Maîtrise d'Ouvrage (MOA), à savoir Bordeaux Métropole et ses différentes directions et services :
 - Le pôle territorial de Bordeaux
 - Le pôle territorial de Bordeaux Rive Droite
 - Le service réseau Transport en Commun en Site Propre (TCSP) et mobilités
 - Le service mobilités
 - Le service réseau Transports Bordeaux Métropole (TBM)
 - Le service mobilités douces
 - La direction de l'eau
 - La Direction du Développement et de l'Aménagement
 - Le Service Aménagement Urbain (SAU) Bordeaux
 - Le Service Aménagement Urbain du Pôle Territorial de Bordeaux Rive Droite (SAU PTRD)
 - La direction de la nature
 - La direction de l'habitat
 - Le service circulation et stationnement
 - Le service expertise voirie – grand trafic
- La Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) :
 - Réseau
 - Immobilier
- Les bureaux d'études d'Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage (AMO) :

- ARTELIA (risque inondation, étude hydraulique)
- AEI (urbanisme et architecture)
- ER U&P (stratégies programmatiques)
- L'AMO du Programme de Renouvellement Urbain Joliot Curie :
 - EEPC (conseil en gestion de l'immobilier)
- La Maîtrise d'Œuvre (MOE), SCE Aménagement & Environnement :
 - Service infrastructures urbaines et de transports
 - Service hydraulique
 - Service ouvrages d'art
 - Service réseaux
- Les concessionnaires réseaux :
 - ENEDIS
 - AEP-Suez
 - Inolia
 - Regaz
 - Orange
 - DALKIA
 - CDC Habitat
- La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)
 - Unité risque et aménagement (PPRI)
 - Service Aménagement Urbain
 - Unité Renouvellement Urbain
- La ville de Bordeaux :
 - La direction des bibliothèques
 - La direction du développement social urbain
 - La direction des espaces verts
 - La cellule de concertation
- La ville de Cenon
 - La direction de la politique de la ville
- La ville de Floirac

En faisant le listing complet des acteurs de ce projet de grande ampleur, il apparaît qu'ils sont très nombreux. Comme expliqué précédemment, c'est notamment grâce à cette donnée d'entrée qu'il est possible de considérer l'échantillon représentatif.

Afin de procéder à une représentation matricielle des dynamiques entre acteurs, il a ici été choisi de considérer ces acteurs par catégorie, comme des ensembles. En effet, à la fois dans un souci de lisibilité de la représentation graphique mais également afin de faciliter la compréhension de l'interprétation de cette dernière, les dynamiques qui seront analysées seront celles entre les catégories d'acteurs suivantes :

- A. La ville de Cenon
- B. La ville de Bordeaux
- C. La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)
- D. Les concessionnaires réseaux

- E. La Maîtrise d’Ouvrage (MOA) i.e. Bordeaux Métropole et ses différentes directions et services
- F. La Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)
- G. L’Assistance à Maîtrise d’Ouvrage (AMO)
- H. La Maîtrise d’Œuvre (MOE), SCE Aménagement & Environnement
- I. La ville de Floirac

Cette catégorisation mène donc à la matrice suivante, une fois les liens et dynamiques inter-acteurs étudiés :

$$M = \begin{pmatrix} 1 & 1 & 0 & 0 & 1 & 0 & 1 & 1 & 0 \\ 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 0 & 1 & 1 & 0 \\ 0 & 1 & 1 & 1 & 1 & 0 & 1 & 1 & 0 \\ 0 & 1 & 1 & 1 & 1 & 0 & 1 & 1 & 0 \\ 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 1 & 0 & 1 & 0 \\ 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 0 & 1 & 1 & 0 \\ 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 & 1 \\ 0 & 0 & 0 & 0 & 1 & 0 & 1 & 1 & 1 \end{pmatrix}$$

Puis, en codant cette matrice sur Matlab, cela aboutit au graphe apparaissant en figure 7.

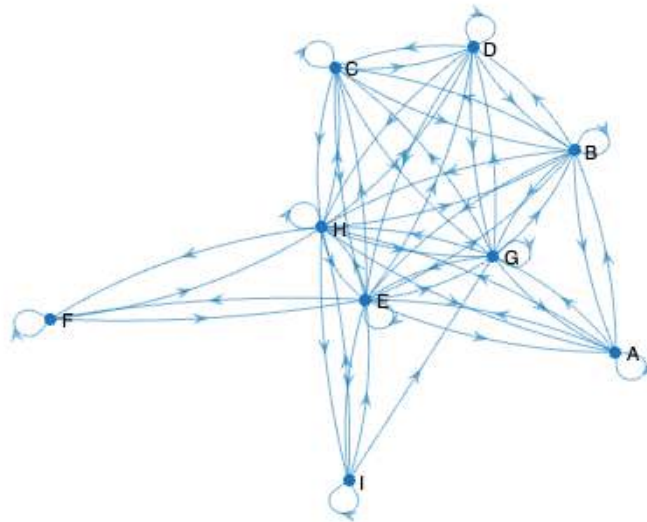


Figure 7. Graphe des interactions entre acteurs du projet Joliot Curie à Bordeaux, classés par catégories d’acteurs
Source : Noémie Cano

2.3. Analyse des réseaux d'acteurs

D'après le graphe des interactions, il est possible d'interpréter les différentes relations entre les acteurs du projet.

Tout d'abord, il ressort de ce graphe que $d(E)=d(H)=17$. Ce sont des acteurs centraux dans le projet, cela se traduit notamment par le fait que ces derniers entretiennent des liens avec la totalité des autres acteurs. Par ailleurs, Matlab les a placés au centre du graphe de manière automatique, ce qui reflète bien ce postulat. D'après le schéma de la typologie des acteurs en fonction de leurs attributs, la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre sont donc tous deux des acteurs pivot dans le projet. En effet :

- Bordeaux Métropole dispose à la fois du pouvoir, que ce soit économique ou décisionnel, puisque c'est le client du projet. Puisque c'est la métropole qui finance et a le pouvoir de prendre les décisions finales, elle constitue donc également un acteur possédant une grande légitimité, que ce soit dans son rôle au sein du projet ou dans son rôle par rapport aux autres acteurs. Ceux-ci considèrent tous beaucoup, en effet, le client, et ce dans n'importe quel projet. Enfin, comme cela a déjà pu être étudié précédemment, il est évident que Bordeaux Métropole considère ce projet comme une réelle opportunité pour la ville, ainsi ses intérêts sont multiples et ne sont plus à démontrer. A la fois acteur relais, structurant et ressource, Bordeaux Métropole se situe donc au cœur du projet et occupe une place d'acteur pivot : il ne peut être remplacé.
- SCE Aménagement & Environnement est également un acteur pivot : il dispose du pouvoir de connaissance et d'un certain pouvoir économique puisque c'est cet acteur qui fait le relais entre le client, Bordeaux Métropole, et les entreprises (dont les autres acteurs). Il est en ce sens un acteur légitime et légitimé par les autres acteurs. De plus, la maîtrise d'œuvre voit également ce projet comme une opportunité (économie de l'entreprise, expérience, références, renommée, etc).

Ces deux acteurs pivots sont ceux autour desquels gravitent les autres acteurs et toutes les dynamiques intrinsèques à ce projet.

Ensuite, l'AMO est l'acteur dont le sommet a le second degré le plus élevé : en effet, il a à la fois des intérêts (au même titre que la MOE) à prendre part au projet, et de la légitimité. Ainsi, l'AMO représente un acteur relais dans ce projet. Il entretient donc des relations avec la quasi-totalité des autres acteurs.

La ville de Bordeaux est un acteur qui entretient également des relations avec la quasi-totalité des acteurs de ce projet. De fait, elle peut être ici considérée comme un acteur pivot. Toutefois, il est à noter que les villes de Cenon et Floirac, quant à elle, entretiennent très peu de relations avec les autres acteurs et sont, sur le graphe, représentée de manière éloignée par rapport aux autres. Cela soulève plusieurs interrogations, dont notamment celle du : pourquoi ? En effet, au même titre que la ville de Bordeaux, ces deux villes sont directement concernées

par le projet étudié, si ce n'est plus. Toutefois, ce phénomène peut s'expliquer par le fait que depuis 2014, Bordeaux Métropole est dans un schéma de mutualisation des services : certaines compétences des communes lui ont été transférées, cela dans une perspective de fusion afin de respecter des restrictions en termes de moyens humains et financiers. Depuis, dans le champ de l'aménagement urbain, la métropole partage certaines compétences avec ses pôles territoriaux qui, quant à eux, entrent tous les deux ans dans le cadre de nouveaux contrats de co-développement entre les communes et, eux. Ces contrats de co-développement actent les stratégies de développement du territoire dans tous les domaines que cela concerne (urbanisme, génie civil, etc.). Cela permet de mieux gérer les interfaces entre communes et métropole, et surtout de fluidifier les échanges dans le cadre des projets d'aménagement. De fait, ce faible nombre de liens entre les communes de Floirac et Cenon pourrait être expliqué par cette organisation.

Enfin, les acteurs que sont la DDTM, les concessionnaires réseaux et la SNCF peuvent être considérés tels que des acteurs mobilisables : disposant de savoirs et de compétences sur leurs propres domaines d'activités, notamment la DDTM qui travaille sur les Plans de Prévention du Risque Inondation (PPRI), ils sont légitimes vis-à-vis des autres acteurs (pivots notamment) puisqu'ils leur permettent de prendre les bonnes décisions en les consultant lorsque des données leur manquent. Toutefois, ils ne sont ni des acteurs ayant un quelconque pouvoir, ni ayant des intérêts particuliers dans ce projet. Ainsi, ils n'entretiennent que des relations dans ce sens-ci avec les autres acteurs. C'est sans doute pour cela que ces dernières ne sont que peu nombreuses.

Finalement, pour en revenir aux hypothèses de départ de cette étude, il est possible de tirer plusieurs conclusions de cette amorce d'analyse. Dans un premier temps, comme cela a été observé plus haut sur le graphe de représentation des dynamiques inter-acteurs du cas d'étude, plusieurs acteurs peuvent être qualifiés d'acteurs « pivots ». Or, comme également vu plus haut, Brulot et al. (2014) considéraient que la présence d'acteurs pivots dans un projet était un cas de figure très rare, qui n'apparaissait quasiment jamais. Ainsi, il est possible d'en conclure que ce projet possède une dimension innovante en ce sens. De plus, malgré cette configuration, dans ce projet urbain ressortent des dynamiques de gouvernance assez fluides, où tout le monde a sa place et est légitime vis à des autres, ce qui n'est pas toujours le cas.

Afin de pouvoir étudier de manière plus approfondie le processus de mise en œuvre de ce projet et de pouvoir observer s'il fait apparaître des dimensions et des enjeux potentiellement innovants en matière de gouvernance, il est ici nécessaire de prolonger cette étude dans le temps. En effet, il est ici impératif de spécifier que le graphe présenté ci-dessus en figure 7 est entièrement soumis au facteur temporel. Cette étude aura démontré au fil de sa réalisation son caractère dynamique et soumise aux aléas de la temporalité. Le graphe présenté ci-dessus a été réalisé à $t=0$ puisque ce projet n'est qu'au début de sa réflexion, les études préliminaires venant à peine d'être réalisées par SCE Aménagement & Environnement. Ainsi, l'importance du facteur temporel dans cette étude peut être vu à la fois comme un frein à la légitimité des résultats de cette étude puisque cette dernière n'a été réalisée qu'en un seul semestre, ou bien comme une

opportunité puisque si elle est menée à bout et suivie sur la durée totale du projet, elle peut constituer un véritable outil de positionnement stratégique si ce n'est plus.

De plus, une étude plus approfondie des différentes dynamiques inter-acteurs pourrait permettre d'aller plus loin dans cette analyse et de mieux comprendre le système induit par ce cas d'étude. De fait, le graphe en figure 7, pourrait être réalisé de manière plus précise en associant à chaque interaction entre acteur, une distance à placer entre eux, de sorte à ce que la distance arbitraire choisie ici par Matlab entre chaque sommet (qui ne représenterait donc plus une catégorie d'acteurs mais un acteur à part entière), ne soit justement plus arbitraire, et soit calculée de manière précise. Cela serait donc interprétable à la fois mathématiquement et visuellement grâce au graphe.

2.4. Analyse au travers du prisme du cluster

Comme vu dans la première partie de cette étude, le cluster innovant représente une notion clé dans l'étude, la compréhension et la résolution du phénomène de fragmentation générale. Pour rappel, dans cette étude, un cluster est considéré comme suit : « un ensemble d'organisations et d'institutions, qui interagissent formellement et / ou informellement au travers de réseaux inter-organisationnels et interindividuels variés, et qui contribuent à la réalisation d'innovations dans un domaine d'activités donné, défini par des champs spécifiques de connaissances, de compétences et de technologies » (Abdelillah Hamdouch, 2008). Cette définition semblait, aux premiers abords, applicable à ce cas d'étude. Toutefois, certaines conditions sont nécessaires afin de rendre cela possible.

En effet, le projet de réaménagement des boulevards Joliot Curie et de l'Entre-deux-Mers correspond à une configuration collaborative, faisant intervenir des partenariats entre entreprises et d'autres relations contractuelles, autour d'un même projet. Ce cas d'étude présente plusieurs caractéristiques s'apparentant à celles d'un cluster d'innovation au sens auquel il est ici considéré :

- Ce projet représente bien un ensemble d'organisations et d'institutions qui interagissent formellement au travers de réseaux inter-organisationnels, comme vu dans le paragraphe précédent
- Ce projet représente également bien un ensemble d'organisations et d'institutions qui interagissent formellement au travers de réseaux interindividuels variés, comme il a également été expliqué ci-dessus, puisqu'il fait intervenir de nombreux acteurs et qu'il est possible d'étudier de manière individuelle chacune de leur interaction
- L'organisation autour de ce projet permet bien de contribuer à la réalisation d'innovations dans un domaine d'activités donné, à savoir ici le domaine de l'urbanisme, potentiellement de la gouvernance et des interactions inter-acteurs comme vu ci-dessus, qui sont quant à eux bel et bien définis par des champs spécifiques de connaissances et compétences

Toutefois, l'analogie se doit de s'arrêter à ce stade. En effet, deux différentes principales existent entre ce cas d'étude et un cluster d'innovation à proprement dit :

- Premièrement, cette configuration est limitée dans le temps puisque le projet est, comme déjà étudié plus haut, soumis au facteur temps par sa durée de conception, réalisation, mise en œuvre. Toutefois, les apprentissages développés par les différents acteurs dans ce projet peuvent potentiellement être capitalisés sur d'autres projets futurs impliquant certains d'entre eux, notamment dans le contexte bordelais.
- Ce projet urbain, au même titre que tout autre projet, est caractérisé par toute une réglementation et un cadre institutionnel.

De fait, ces deux limites sont les seules conditions à stipuler afin de pouvoir analyser ce cas d'étude, sur toute sa durée, au travers du prisme du cluster/réseau d'innovation étudié ci-dessus.

3. CONCLUSION

L'objectif souhaité ici aurait été de pouvoir conclure quant aux logiques et rapports entre les différents acteurs de cette étude du cas du projet de réaménagement des boulevards Joliot Curie et de l'Entre-deux-Mers, et de répondre à la problématique de départ, qui cherche à savoir de quelle façon les logiques de coordination horizontale liées à l'affirmation de la gouvernance urbaine peuvent se cristalliser autour d'un projet urbain contemporain.

Tout d'abord, le seul postulat pouvant émerger de cette étude est celui selon lequel il est certain que ce projet ne fait en aucun cas apparaître une logique de coordination verticale. Cela a en effet pu être observé sur le graphe en figure 7. Ainsi, une analyse de réseau poussée dans le temps pourrait permettre d'aller plus loin, par plusieurs moyens :

- A la fois en enrichissant le graphe par la récolte de plus de données, qui s'accompagne forcément d'une étude menée sur un laps de temps plus long (idéalement toute la durée de vie du projet ici traité)
- En connectant le graphe ici réalisé avec la New Science of Networks. Par ailleurs, il est ici important de préciser que selon la New Science of Networks, ce cas d'étude correspond à un free-scale network. En effet, dans l'étude de ce projet, les lois de probabilités peuvent être appliquées aux différentes entrées et sorties du réseau d'acteurs, qui, cela a été prouvé, est irrémédiablement fonction du temps.

Une fois ces préconisations mises en place, cette étude pourra être beaucoup plus approfondie : étude de la démographie et de la structure du réseau dans le temps, analyse des dynamiques et transformations des rôles de chaque acteur dans le cadre du projet, comparaison des différents résultats obtenus dans le temps pour pouvoir conclure et envisager de répondre aux questions soulevées en amont. Dans ce cas-ci, cette étude pourrait également servir à expliquer de quelle manière la gouvernance participative pourrait mieux émerger via ce projet, et faire ressortir des préconisations à appliquer sur le terrain.

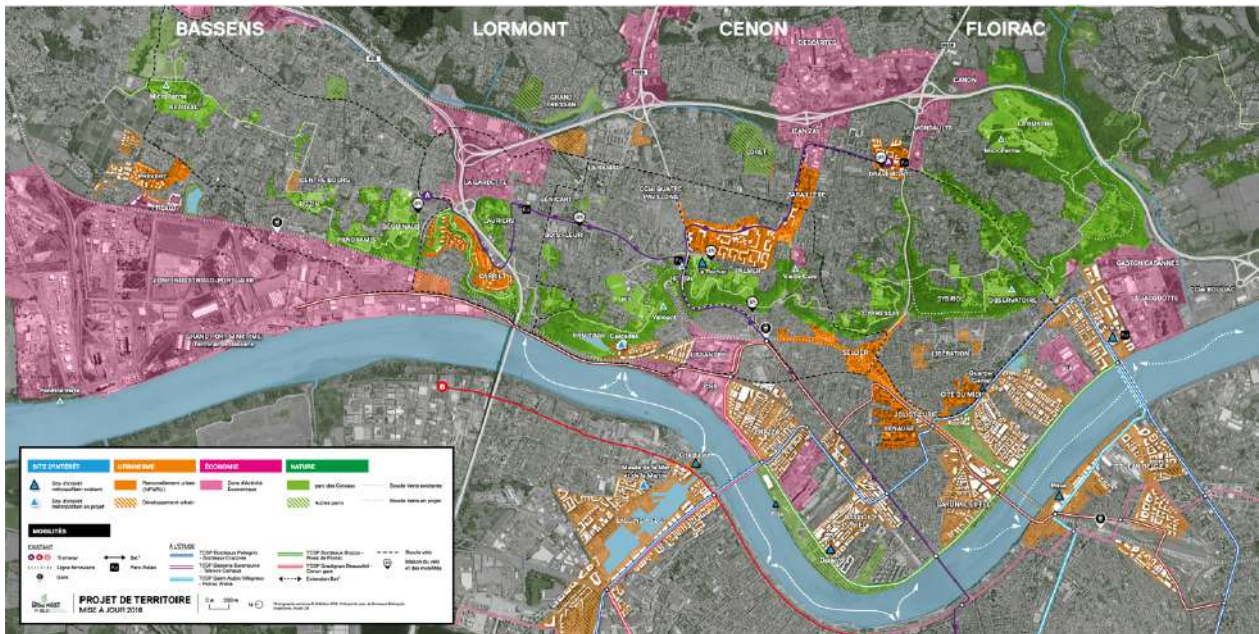
Ensuite, il semble également important de spécifier que la situation sanitaire actuelle, bien que peu évoquée dans ce rapport, a eu un impact considérable sur ce dernier. En effet, dans un premier temps il est envisageable qu'un nombre plus important de réponses aux demandes d'entretiens dans le cadre de cette étude aurait pu être reçu si la situation sanitaire n'était pas la même. De fait, les administrations de Bordeaux Métropole fonctionnent principalement en télétravail et sont ainsi considérablement ralenties. De plus, il est évident que la situation sanitaire a un impact important sur les projets urbains. Ainsi, le cas d'étude ici choisi n'a pu être étudié qu'à $T=0$ car ce dernier n'est encore qu'à l'étape des études préliminaires et d'avant-projet. Il aurait peut-être été envisageable de réaliser une étude sur un laps de temps plus long si le projet avait avancé plus rapidement, toutefois rien ne confirme cette théorie.

Finalement, cette étude aura permis d'analyser, à travers l'intégralité du processus de conception du projet urbain, les approches et dynamiques qui favorisent les modes de gouvernance plus participatifs voire innovants. Pour ce faire, un historique non exhaustif des modes de gouvernance urbains et une étude de cas ont été réalisés afin de démontrer que la gouvernance urbaine de demain semble être une gouvernance urbaine extrêmement transversale, avec des systèmes complexes comprenant de multiples acteurs reliés par de nombreuses interactions, et ayant plusieurs limites, telles que la dissymétrie des interactions et du poids des acteurs. Les logiques de coordination horizontale se cristallisant autour d'un projet urbain contemporain liées à l'affirmation de la gouvernance urbaine sont ainsi très complexes et nécessitent une analyse plus poussée tel que mentionné plus haut.

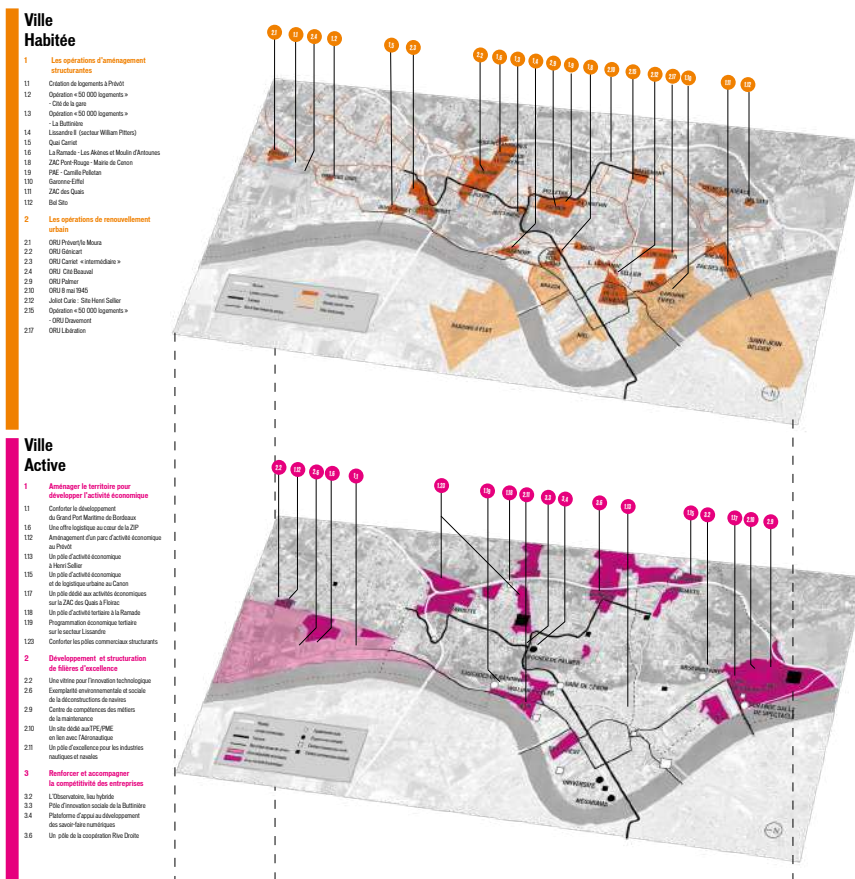
Toutefois, ce Projet de Fin d'Études se positionne comme un outil de taille pour la maîtrise d'œuvre du projet de réaménagement des boulevards Joliot Curie et de l'Entre-deux-Mers. En effet, en menant à bout l'étude tel que préconisé ci-dessus, l'entreprise a la possibilité de connaître en amont les possibilités futures d'évolution du réseau auquel il appartient, ce qui permet un grand pouvoir de préemption, mais surtout, une possibilité de se positionner de manière stratégique par rapport aux autres acteurs. L'exploitation maximale de cette étude pourrait, à termes, permettre à l'entreprise de se rendre indispensable, auprès de la maîtrise d'ouvrage notamment, dans le cadre du renouvellement du marché à bon de commande.

ANNEXES

Annexe 1 : Plan Guide 2018 Rive Droite

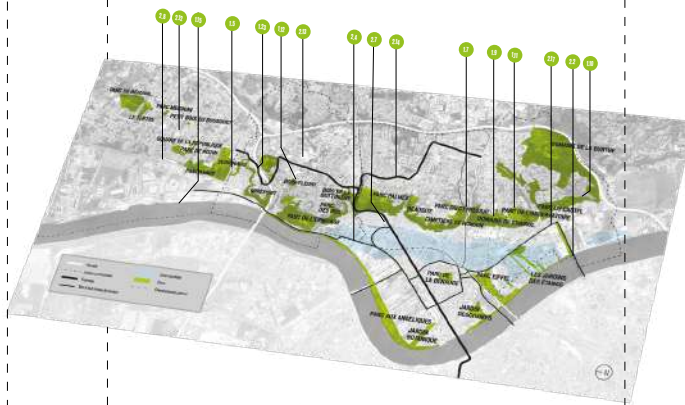


Annexe 2 : Grand Projet de Ville Rive Droite



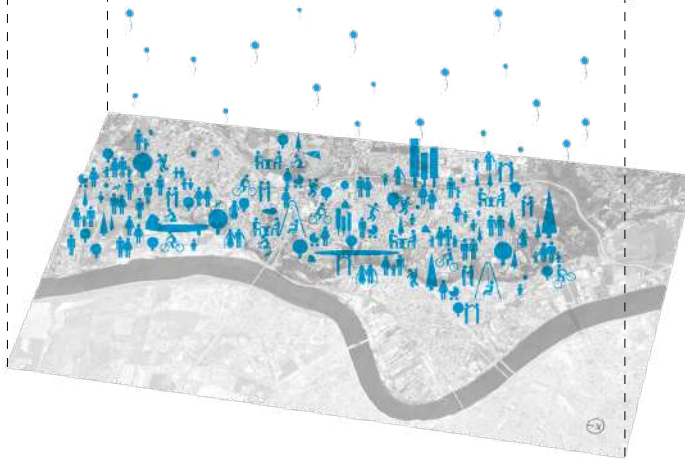
Ville Nature

- 1 Les tramways verts et bleus
- 15 Parc des Coteaux - passerelle Bassens-Lormont
- 17 Parc des Coteaux - passerelle Cazenat-Polnac
- 19 Parc des Coteaux - domaine de Gajac
- 130 Parc des Coteaux - le Tri vert à Polnac
- 131 Parc des Coteaux - parc de l'Observatoire
- 132 Parc des Coteaux - parc de Saint-Paul
- 135 Halls naturels - Bassens nord
- 133 Jardins partagés à Cazenat
- 2 Les mobilités et la ville du 1/4 d'heure
- 22 Parc Jean-Jacques-Bosc
- 24 Un ESCP sur le canal Rivet-Druelle
- 27 Un pôle écomobilité à la gare de Cazenat
- 28 Aménagement de la gare TER de Bassens
- 232 Améliorer et développer les espaces vertueux et haubaux de Bassens
- 210 Lignes verticales - aménagements urbains sur le Haut-Lormont
- 214 Lignes verticales - aménagements urbains sur le Haut-Cazenat
- 217 Aménagement de circulations douces le long de la voie Bordeaux-Etigny



Ville Incarnée

- 1 Lutte contre les discriminations
- 2 Développement culturel
- 3 Développement du sport et des loisirs
- 4 Éducation
- 5 Développement social
- 51 Entree et sortie
- 52 Santé et vieillissement
- 53 Libérer les initiatives citoyennes et économiques
- 54 Développer les usages et services numériques
- 6 Lutte contre la délinquance et tranquillité publique



BIBLIOGRAPHIE

Bherer Laurence, « La politique consultative de la Ville de Québec. Une lecture institutionnaliste du phénomène participatif », Thèse de doctorat, Université de Montesquieu Bordeaux IV, 2003.

Blondiaux Loïc, « Le nouvel esprit de la démocratie », Paris, Seuil, 2008. Consulté le 18 janvier 2021.

Bordeaux Métropole. « Site officiel de Bordeaux Métropole » [en ligne]. 2021. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : <https://www.bordeaux-metropole.fr/>

Brulot, Maillefert et Joubert, « Stratégies d'acteurs et gouvernance des démarches d'écologie industrielle et territoriale », Développement durable et territoires [En ligne], Vol. 5, n°1 | Février 2014, mis en ligne le 04 février 2014, consulté le 05 octobre 2020. Disponible sur: <http://journals.openedition.org/developpementdurable/10082>

Chambers. "Deliberative democratic theory". *Annual Review of Political Science*, 307–326, 2003. Consulté le 18 Janvier 2021.

Claude Jacquier. « La gouvernance urbaine, pourquoi ? », colloque « Vers une Nouvelle Gouvernance des Territoires », 15 septembre 2008, Reims. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : http://www.citego.org/bdf_fiche-document-839_fr.html

Depret Marc-Hubert et Hamdouch Abdelillah, « Clusters, réseaux d'innovation et dynamiques de proximité dans les secteurs high-tech, une revue critique de la littérature récente ». *Revue d'économie industrielle*, 2009/4 (No 128), p. 21-52. DOI: 10.4000/rei.4067. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : <https://www.cairn-int.info/journal-revue-d-economie-industrielle-2009-4-page-21.htm>

Depret, Hamdouch. "Echelles spatiales, formes de proximité et logiques institutionnelles : esquisse d'une approche co-évolutive des dynamiques de changement technologique dans la pharmacie et les biotechnologies", *Cinquièmes Journées de la Proximité : La proximité, entre interactions et institutions*, Bordeaux, 28-30 juin 2006, 31 p. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1207203

Direction de la Communication de la Métropole Européenne de Lille. « La Métropole Européenne de Lille ouvre sa plateforme de participation citoyenne pour permettre aux habitants des 90 communes de la MEL de s'exprimer dans le cadre du Grand Débat National » [en ligne]. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : <https://www.lillemetropole.fr/communique-de-presse/la-metropole-europeenne-de-lille-ouvre-sa-plateforme-de-participation>

Emerson, Nabatchi. "Evaluating the productivity of collaborative governance regimes: A performance matrix". *Public Performance & Management Review*, 717-747, 2015. Consulté le 18 janvier 2021.

Fung. "Putting the public back into governance: The challenges of citizen participation in the future". *Public Administration Review*, 513-522, 2015. Consulté le 18 janvier 2021.

Geoportail, IGN 2019. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales

Gingras Sandy, « Gouvernance transversale et gestion du changement ». Québec, Université du Québec en Outaouais, s.d. Consulté le 18 janvier 2021.

Goodhart, Fung et Gauri. "Democratic Imperatives: Innovations in Rights, Participation, and Economic Citizenship". Washington, DC: American Political Science Association, 2012. Consulté le 18 janvier 2021.

Goodin." *Innovating Democracy*. Oxford: Oxford University Press", 2008. Consulté le 18 janvier 2021.

Grand Projet des Villes des Hauts de Garonne (GPV Rive Droite). « Le projet du territoire » [en ligne]. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : <https://www.surlarivedroite.fr/le-projet-du-territoire/les-partenaires-du-projet/>

Hamdouch, "Conceptualizing innovation clusters and networks", 2008. Communication au colloque The Spirit of Innovation III, Innovation Networks, Tacoma, Washington. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : <http://rrifr.univ-littoral.fr/wp-content/uploads/2008/04/hamdouchinnovationclusters-tacoma-seattlemay2008-final.pdf>

Héran Frédéric « La ville mortelée » [en ligne]. Communication aux Entretiens du CERTU, Atelier 11 : « périurbain et ville des courtes distances, utopie ? », février 2012, Lyon. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : http://www.evenements.cerema.fr/IMG/pdf/atelier_11_-_Presentation_de_Frederic_HERAN_reduit.pdf

Héran Frédéric « Les coupures urbaines » [en ligne]. Rencontre Nationale du club des villes et territoires cyclables, mars 2015, Paris. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/les_coupures_urbaines_f_heran_31_mars_2015.pdf

Héran, « La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain », *Economica*, Collection Méthodes et Approches, Paris, 2011. Consulté le 18 janvier 2021.

INSEE. « Site officiel de l'Institut national de la statistique et des études économiques » [en ligne]. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/accueil>

Jean-Luc Charles, directeur général de la Samoa. « Site officiel du projet urbain de l'île de Nantes » [en ligne]. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : <https://www.iledenantes.com/>
Jeanne Barseghian, Maire de Strasbourg et Pia Imbs, Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg. « Site officiel de la ville de Strasbourg » [en ligne]. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : <https://www.strasbourg.eu/>

Jouve Bernard, « La gouvernance urbaine : vers l'émergence d'un nouvel instrument des politiques ? » [en ligne]., *Revue internationale des sciences sociales*, 2007/3-4 (n° 193-194), p. 387-402. DOI : 10.3917/riss.193.0387. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-internationale-des-sciences-sociales-2007-3-page-387.htm>

Kheloufi et Leslous, « Outils de graphes pour l'analyse des réseaux sociaux ». Mémoire de master, mathématique option recherche opérationnelle et aide à la décision. Tizi-Ouzou : université Mouloud Mammeri, 2012, 62p.

Klijn, Koppenjan. "Rediscovering the citizens: New roles for politicians in interactive policy-making", 2002. In: McLaverty, P (ed.) *Public Participation and Innovations in Community Governance*. Aldershot : Ashgate, 141-164. Consulté le 18 janvier 2021.

Kübler, Rochat, Woo Su Yun et al., « Renforcer la gouvernabilité plutôt qu'approfondir la démocratie : les raisons qui amènent les gouvernements locaux à introduire la gouvernance participative », *Revue Internationale des Sciences Administratives*, 2020/3 (Vol. 86), p. 427-444. DOI : 10.3917/risa.863.0427. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-internationale-des-sciences-administratives-2020-3-page-427.htm>

Leducq et Lusso, « Le cluster innovant : conceptualisation et application territoriale ». *OpenEdition Journals*, 2011. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : <https://journals.openedition.org/cybergeogeo/23513>

BACQUE ET BIEWENER. *L'Empowerment, une pratique émancipatrice ?*, Paris, Éd. La Découverte, coll. Poche, 2013, 175 pages. Consulté le 18 janvier 2021.

Martouzet, « Le projet fait les acteurs : urbanisme, complexité, incertitude ». Tours : Presses universitaires François-Rabelais, *Perspectives Villes et Territoires*, 2018. Consulté le 18 janvier 2021.

Hamdouch, Depret et Tanguy, « Mondialisation et résilience des territoires: trajectoires, dynamiques d'acteurs et expériences » . Québec : Presses de l'Université du Québec, 2012. Consulté le 18 janvier 2021.

HOLEC et BRUNET-JOLIVALD, « Gouvernance, dossier documentaire » [en ligne]. Paris, octobre 1999, 80p. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : http://www.cdu.urbanisme.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/gouvernance_cle62adb9.pdf

Monnoyer-Smith, « Instituer le débat public : un apprentissage à la française », *Hermès*, n°47, pp. 21-28, 2007. Consulté le 18 janvier 2021.

Montero, Participation citoyenne et développement culturel : référentiels d'action à Bordeaux et à Québec. Géographie. Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 2013. Français. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00876115/document>

Nahmias et Hellier, « La gouvernance urbaine en question: le cas des lieux de nature cultivée » [en ligne]. Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement, Volume 12 Numéro 2. Publié le 03 December 2012. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/vertigo/13109>

Newig, Challies, et Jager. "The environmental performance of participatory and collaborative governance: A framework of causal mechanisms". Policy Studies Journal, 269-297, 2017. Consulté le 18 janvier 2021.

Organisation des Nations Unies, « Document de travail d'habitat III sur la gouvernance urbaine » [en ligne]. Conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable, octobre 2016, New York. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : http://uploads.habitat3.org/hb3/6-Habitat-III-Issue-Paper-6_Gouvernance-urbaine.pdf

PARIMAGE, prestataire d'Aéroport de Lille SAS. « Aéroport de Lille SAS » [en ligne] (2021). Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : <https://www.modernisons-aeroportdelille.fr/>

Pinson Gilles, « Projets de ville et gouvernance urbaine. Pluralisation des espaces politiques et recomposition d'une capacité d'action collective dans les villes européennes ». [En ligne], Revue française de science politique, 2006/4 (Vol. 56), p. 619-651. DOI : 10.3917/rfsp.564.0619. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-francaise-de-science-politique-2006-4-page-619.ht>

Poncet, « Intelligence spatiale ». Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2017. Consulté le 18 janvier 2021.

Quiret, Les Echos. « Les élus sceptiques face au référendum d'initiative citoyenne local » [en ligne], 2019. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : <https://www.lesechos.fr/politique-societe/regions/les-elus-sceptiques-face-au-referendum-dinitiative-citoyenne-local-1013255>

Taliano-des Garets Françoise, « La vie culturelle à Bordeaux ». Talence, Presses universitaires de Bordeaux, 1995. Consulté le 18 janvier 2021.

Taliano-des Garets Françoise, « Les métropoles régionales et la culture : 1945-2000 ». Paris, La documentation française, 2000. Consulté le 18 janvier 2021.

Taliano-des Garets Françoise, « Un grand maire et la culture : le « chabanisme culturel » », Vingtième Siècle. Revue d'histoire, 1999/1 (n° 61), p. 44-55. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-vingtieme-siecle-revue-d-histoire-1999-1-page-44.htm>

Torfig, Peters et Pierre. « Interactive Governance. Advancing the Paradigm ». Oxford: Oxford University Press, 2012. Consulté le 18 janvier 2021.

Torfig, Peters, Pierre. “Interactive Governance. Advancing the Paradigm”. Oxford: Oxford University Press, 2012. Consulté le 18 janvier 2021.

Touchton, Wampler. “Improving well-being through new democratic institutions”. *Comparative Political Studies*, 1442-1469, 2014. Consulté le 18 janvier 2021.

Touchton, Wampler. “Improving well-being through new democratic institutions”. *Comparative Political Studies*, 1442-1469, 2014. Consulté le 18 janvier 2021.

Ville de Bordeaux. « Site officiel de la ville de Bordeaux » [en ligne]. 2021. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : <http://www.bordeaux.fr/>

Wampler Brian, “When does participatory democracy deepen the quality of democracy? Lessons from Brazil. » *Comparative Politics* 41, p.61-81, 2008. Consulté le 18 janvier 2021.

Zentelin, « Mobilisation des proximités et gouvernance du cluster de Paris-Saclay », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2015/5 (Décembre), p. 883-898. DOI : 10.3917/revu.155.0883. Consulté le 18 janvier 2021. Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2015-5-page-883.htm>

Directeur de recherche :

Abdelillah Hamdouch

Noémie Cano

PFE/DAE5

Filière ITI

2020-2021

Projet Joliot Curie : comment favoriser le phénomène de couture urbaine via la requalification d'un axe majeur au sein d'une métropole en plein essor ?

Résumé : La production de gouvernance urbaine est un processus soulevant de nombreux enjeux et défis contemporains. De plus, la gouvernance urbaine de demain semble extrêmement transversale, constituée de systèmes complexes comprenant de multiples acteurs reliés par de nombreuses interactions, et ayant plusieurs limites, telles que la dissymétrie des interactions et du poids des acteurs. Les logiques de coordination horizontale se cristallisant autour d'un projet urbain contemporain liées à l'affirmation de la gouvernance urbaine sont ainsi très complexes, d'où l'intérêt de cette étude. En effet, cette dernière permet d'analyser, à travers l'intégralité du processus de conception du projet urbain, les approches et dynamiques qui favorisent les modes de gouvernance plus participatifs, voire innovants. Ainsi, au travers de l'étude du projet de réaménagement des boulevards Joliot Curie et de l'Entre-deux-Mers à Bordeaux (France), ce Projet de Fin d'Études, réalisé dans le cadre d'un contrat de professionnalisation au sein de SCE Aménagement & Environnement, se positionne comme un outil de taille en termes d'analyse des systèmes d'interactions et, par extension, en termes de positionnement stratégique de l'entreprise.

Mots Clés : gouvernance urbaine, acteurs, stratégie, interactions, projet, transformation urbaine, coupure urbaine, couture urbaine, axe urbain, mobilités, Bordeaux