

En demandant à douze personnalités bordelaises de s'expliquer sur leur conception du franchissement de la Garonne et sur les aménagements urbains y afférant, le sociologue et éditeur Christian Sallenave a voulu mettre à plat la complexité et la richesse d'un débat d'urbanisme contemporain. Si ce projet éditorial n'est pas, contrairement à ce qu'en dit la présentation « unique dans son genre » (p. 7), il n'en est pas moins courageux et difficile. Courageux, parce que le risque principal de ce rapprochement de points de vue souvent contraires était de tomber dans la cacophonie des opinions publiques, cacophonie que seule la position en surplomb du sociologue pouvait sauver de l'illisible. Ce risque est évité grâce à la pratique d'une intervention systématique de Christian Sallenave après chaque contribution, qui vise autant à l'explication de texte (« harmonie ») qu'à la mise en perspective (« contrepoint »). Courageux donc, mais aussi difficile, parce que chaque contributeur est appelé à s'exprimer dans un langage et surtout dans un format comparable, l'appareil critique des chercheurs étant renvoyé à d'autres publications et un simple cahier central de plans dessinés et de clichés publicitaires éclairant — judicieusement pour les non-bordelais — la géographie des enjeux.

Première parole attendue sur un tel sujet, celle des élus locaux, qui disent ce que représentent pour eux le fleuve, mais aussi, au-delà, la ville et son agglomération. Ce qui frappe en les lisant, c'est moins l'expression classique des clivages politiques que leurs recompositions en fonction d'enjeux sociaux et territoriaux. Leurs histoires de ponts sont moins des histoires de « trait d'union » (p. 145) que des histoires de liens au sein de l'agglomération, de rapports entre les communes de banlieue et la ville centre, de rapports aussi entre les migrations pendulaires et le transit interrégional. Cette culture géographique des élus, que partagent, avec des sensibilités différentes le maire Ps de Lormont (Jean Touzeau), le maire écologiste de Bègles (Noël Mamère) et le maire UDF de Talence (Alain Cazabonne) n'est curieusement pas présente dans le texte que signe Alain Juppé, de loin le plus élaboré de l'ouvrage. Dans ce dernier, l'ancien Premier ministre se présente en démiurge, assumant devant la postérité les choix que doit — selon lui — assumer le maire d'une grande ville, digne successeur de l'ancien « duc d'Aquitaine » (Jacques Chaban-Delmas). On regrettera ici l'absence d'un point de vue communiste, nous permettant peut-être de comprendre pourquoi le Pc bordelais était favorable à un tunnel sous le fleuve (p. 35).

Les élus partagent avec les autres contributeurs d'*Urbi & Bordeaux* (architectes-urbanistes, universitaires, représentants associatifs) un sens aigu de l'histoire. Chacun situe son discours dans une perspective, remontant pour certains au 18<sup>e</sup> siècle (Gilles Ragot, Michel Cantal-Dupart). Au-delà de la fonction utilitaire de ce recours à l'histoire, qui permet à chaque opinion de trouver sa justification comme point d'arrivée d'un récit reconstruit,

l'univers des représentations communes de l'urbanisation se déploie. Les acteurs d'aujourd'hui n'en finissent décidément pas avec les années ZUP, la Charte d'Athènes et le « plan masse à la Mondrian » (p. 43), coupables à leurs yeux de tous les problèmes urbains contemporains. Cette difficulté à penser le passé récent de la ville — fallait-il ici avoir recours à un historien ? — pèse de tout son poids sur les débats à venir, sous-jacents dans l'ouvrage, à commencer par celui de la nécessaire re-densification du tissu urbain. On ne peut ici que souscrire aux conclusions de Christian Sallenave pour qui la « décision » est d'abord affaire de négociation entre des « représentations » de l'Urbain (p. 184).

## **Une préoccupation urbaine « experte ».**

On sera évidemment servi en matière de « représentations », en comparant par exemple le témoignage d'un militant associatif de la rive droite, soucieux d'intervention urbaine forte pour désenclaver son quartier et du témoignage inverse d'une association de la rive gauche, posant les contradictions entre la vie de quartier et la vie de la cité. L'impossible convergence de ces opinions renvoie à la problématique classique de la représentativité des associations et à la nécessité pour le bon fonctionnement de la démocratie locale, d'une responsabilité, parfaitement exposée par Alain Juppé. La surprise ne vient cependant pas de là, mais plutôt de la capacité de tout un chacun à mobiliser des arguments relevant de l'expertise. Le langage technocratique, avec ses subdivisions n'intervient pas là où on l'attendait. Ce n'est pas l'ancien énarque (Juppé) qui l'emploie mais le représentant associatif. De même, on ne peut qu'être frappé de la facilité avec laquelle les différents acteurs s'emparent de la raison géographique, ravalant la présentation de l'universitaire de service (Jean Dumas) au rang de simple discours, dénué de priorité. Alain Cazabonne note très justement : « j'ai vu, depuis vingt ans, monter parmi les citoyens cette préoccupation urbaine » (p. 88).

Cette capacité des différents acteurs de la ville à se positionner comme experts urbains n'est pas seulement à l'origine d'une redéfinition du rôle du politique. Elle influence aussi fortement les pratiques des professionnels. Les architectes-urbanistes conviés à expliquer leur vision de l'aménagement bordelais, disent bien combien la complexité du débat public rend aujourd'hui nécessaire la prise en compte d'un horizon d'incertitude. Évoquant la possibilité d'un pont pour le quartier de la Bastide, Alain Charrier explique qu'il envisage « un parc des berges suffisamment épais pour absorber un tel franchissement comme une sorte d'*airbag* urbain » (p. 52). De même, Emmanuel Lajus, cherche à réaliser à travers l'aménagement du tramway, un lien à la fois « *light* » (pour respecter les clivages territoriaux) tout en participant « à la création d'une entité géographique qui soit celle d'une Communauté urbaine » (p. 52). C'est dire qu'au-delà de « l'écologie » (p. 87) des

opinions pouvant s'exprimer sur un sujet aussi sensible que la question des ponts dans une grande ville, *Urbi & Bordeaux* constitue une véritable invitation à dépasser l'idée commune d'une impossible participation citoyenne à la définition de l'Urbain, pour penser concrètement les effets d'un possible droit à la ville.

Christian Sallenave (dir.), *Urbi & Bordeaux. Décisions et représentations urbaines*, Bordeaux, Éditions Bastingage, 2005. 188 pages. 24 euros.