

Documents supports

Document 1 : Bordeaux, Place de la Bourse.



Source : A. Frémont « Les transports en France, quelles mobilités pour quelle société ? »
Documentation Photographique n° 8066, décembre 2008.

Document 2 : Le projet Lyon Confluence.

Ce territoire, au sud de la presqu'île lyonnaise, longtemps consacré à l'industrie et aux transports, fait aujourd'hui l'objet d'un projet de renouvellement urbain sans précédent. Hier gagné sur les eaux, ce site fluvial retrouve ses rives et son environnement naturel. L'aménagement progressif met en valeur un espace d'exception et des paysages uniques. Il permettra à terme de doubler la superficie de l'hyper centre de l'agglomération (...). L'ambition du projet de requalification urbaine confié par le Grand Lyon à l'aménageur est de :

- créer un nouveau quartier en centre-ville pour renforcer le rayonnement du Grand Lyon,
- mener des opérations de requalification urbaine et de réhabilitation des friches industrielles et logistiques,
- désenclaver le sud de la presqu'île notamment par les transports en commun,
- mettre en valeur les fleuves et les qualités paysagères du site,
- développer une offre innovante et attractive de loisirs urbains.

À terme, la régularité, la hauteur et la densité des îlots rappelleront le paysage urbain du reste de la presqu'île, de même que la diversité des fonctions accueillies. L'écrin des fleuves, le parc ramifié, les quais, les bassins intérieurs et les jardins cœur d'îlot formeront un grand système vert et bleu. Tout en différenciant le Rhône et la Saône, il unifie l'ensemble et augmente l'agrément des espaces publics et du paysage urbain. À cet horizon, grâce aux contournements routiers et ferroviaires de Lyon, l'autoroute aura été déclassée, et les voies ferrées réduites.

Extrait du site : <http://www.lyon-confluence.fr/>

a) Commentaire

C'est un sujet tout ce qu'il y a de plus classique. Il se trouve au croisement de la première partie du programme (De l'espace local à la région où vivent les élèves avec les paysages de quartier et de ville) et de la deuxième (Les grands types de paysages) voire même de la troisième (Les principales villes en France et en Europe). Les candidats ne doivent donc pas être surpris par cette question.

b) Analyse

■ Que faut-il faire pour bien répondre à la question ?

Il ne s'agit pas tant de décrire un centre-ville que de montrer en quoi on peut aujourd'hui parler de « renouveau » pour les centres-villes et comment cela se voit à travers leur paysage. Il faut donc partir des éléments d'une crise des centres pour ensuite en dégager les évolutions actuelles à l'aide des deux documents et de ses connaissances.

■ Mobilisation des connaissances

Sur un brouillon, on note au fur et à mesure les informations tirées des documents et les connaissances qui reviennent en mémoire.

- **Sur le document 1** : le tramway renvoie aux problèmes de circulation dans le centre (rues étroites et embouteillages, pollution automobile...) et aux solutions mises en place depuis une vingtaine d'années dans le cadre d'une plus grande attention au développement durable : transports en commun, transports moins polluants, partage de la voirie avec les piétons, les cyclistes, systèmes de location de vélos (Vélib') et maintenant d'automobiles électriques... Au premier plan, le « miroir d'eau » renvoie aux efforts d'embellissement des centres. À Bordeaux, il s'agissait de débarrasser les quais de la Garonne de hangars et autres constructions héritées du passé portuaire pour laisser la place à une promenade aérée. Le succès de sa fréquentation parle de lui-même. En même temps, les bâtiments en arrière-plan (la Bourse) ont été l'objet d'une restauration (nettoyage des façades) qui s'inscrit dans une patrimonialisation des centres-villes français et européens. Cette patrimonialisation alimente aussi une importante fréquentation touristique.

- **Le texte 2** montre un exemple d'opération de renouvellement urbain à Lyon, mais on en trouve des équivalentes dans d'autres grandes villes françaises : EuraLille à Lille, Euroméditerranée à Marseille, Euratlantique à Bordeaux... Il s'agit de reconquérir une partie du centre-ville jusque-là à l'écart. À Lyon, la partie sud de la presqu'île est séparée du reste de la ville par des voies de chemin de fer et une autoroute uniquement franchies par des « voûtes ». On y trouvait un quartier portuaire et des équipements répulsifs comme une prison. La désindustrialisation permet de reconquérir cette friche qui est alors aménagée selon les grands principes en vigueur aujourd'hui, notamment inspirés du développement durable : transports en commun, offre de logements HQE, implantation d'activités (surtout tertiaires) à proximité des logements pour éviter les déplacements, implantation d'activités de loisirs, reconnexion de la ville avec les fleuves par la reconquête des rives transformées en promenades...

■ Organisation des connaissances dans un plan structuré

Selon quelle logique organiser sa réponse ? Le mot « renouveau » donne la solution, mais plusieurs plans sont possibles.

- Soit on part du rappel de la « crise des centres » pour évoquer ensuite les types de renouvelaux que l'on peut percevoir actuellement : d'abord une modernisation sur les bases du développement durable (doc. 2) et aussi une patrimonialisation à visée touristique (doc. 1).
- Soit on commence le plan à partir des deux documents (modernisation, patrimonialisation), mais sans se limiter à ces deux aspects, que l'on prolonge par les conséquences sociales de ces mutations.
- Enfin, une autre variante vraiment thématique qui croise les documents et ses connaissances est possible, nous la présentons ci-après.

c) Corrigé

Introduction

Les centres-villes sont les espaces les plus anciens des villes. Denses, localisant divers monuments et concentrant aussi le pouvoir, leur adaptation à la modernité a pu être difficile et provoquer un rejet de la part de la population urbaine préférant disposer de plus d'espace et moins chers en périphéries. Comment se manifeste aujourd'hui le renouveau des centres-villes en France ?

Première partie : Les mutations du paysage bâti des centres-villes.

Si on compare deux photographies d'un même centre-ville prises à 20 ou 30 ans d'intervalle, on voit d'importants changements.

D'abord, **certaines bâtiments ont purement et simplement disparu** : maisons anciennes ayant atteint un niveau de dégradation avancé, anciennes usines délaissées, casernes désaffectées...

Ensuite, **d'autres ont été restaurés** : demeures historiques présentant un caractère patrimonial au début (effet de la loi Malraux dans les années 1960), puis rues entières de maisons médiévales, Renaissance, etc. rénovées et réhabilitées dans le cadre d'opérations de type OPAH (opérations programmées d'amélioration de l'habitat, depuis 1977). De même, d'anciennes usines ont été sauvegardées pour connaître une réaffectation vers le tertiaire (voir ci-après).

Enfin, **des bâtiments nouveaux surgissent**. On peut en repérer différentes générations dans les grandes villes françaises. D'abord les quartiers de bureaux et de logements des années 1970-1980 sur le modèle de la Défense à Paris (avec tours et dalle paysagère), avec Mériadek à Bordeaux ou la Part-Dieu à Lyon ; puis les centres tertiaires du type EuraLille, généralement liés à une gare TGV et enfin, une dernière génération du type Confluence à Lyon (doc. 2) que l'on retrouve aussi à Marseille (Euroméditerranée) et à Bordeaux (Euratlantique). À chaque fois, il s'est agi de reconquérir de vastes espaces en friche situés près des centres, mais pour la dernière génération, les exigences du développement durable ont imposé leur marque : immeubles de taille moyenne, très performants au point de vue énergétique, mixité fonctionnelle (des activités s'installent en même temps que des logements aux prix abordables), transports en commun...

En ce qui concerne **la circulation**, la mutation a également été très importante. La domination de l'automobile des années 1970-80 qui provoquait d'importants embouteillages et de la pollution a été remise en cause, d'abord par l'exclusion de l'automobile du cœur historique avec la multiplication des espaces piétonniers, ensuite, depuis le début des années 1980, par une révolution des transports en commun et notamment des tramways (à Nantes dès 1985). D'ailleurs les travaux d'installation de lignes de tramway que connaissent la plupart des villes françaises sont l'occasion de termi-

ner l'embellissement des centres : façades des immeubles nettoyées, verdissement, nouvelles aires piétonnières, reconquête des berges des fleuves comme à Bordeaux (doc. 1) et Lyon (doc. 2) mais aussi à Nantes, Orléans...

Deuxième partie : Les mutations du paysage économique des centres-villes.

Longtemps marquées par les activités de production (et notamment pendant la période industrielle, avec la présence d'usines au centre-ville ou à sa proximité (Poulain à Blois, LU à Nantes, Renault et Citroën à Paris entre autres exemples), les centres villes ont connu depuis une trentaine d'année la disparition progressive de ces activités. Soit parce qu'elles ont disparu du fait de la concurrence et de la crise (délocalisations), soit parce qu'elles ont déménagé vers les périphéries.

En même temps que l'industrie disparaissait (et souvent pour compenser cette disparition), **les activités tertiaires se sont renforcées et renouvelées**. Si les commerces de proximité ont souffert de la concurrence des grandes surfaces et ont quasiment disparu aussi, d'autres se sont imposés : enseignes d'articles de sport, de vêtements, magasins de téléphones portables peuplent aujourd'hui les rues commerçantes des centres villes. Dans les anciennes friches industrielles réhabilitées ou modernisées, des centres tertiaires se sont installés : administrations, médiathèques et salles de spectacle, bureaux...

En outre, **l'activité touristique est de plus en plus importante du fait de la patrimonialisation** évoquée précédemment. Si bien que le cœur historique des villes françaises est aujourd'hui quasi exclusivement occupé par des bars et restaurants, ce qui n'est pas sans provoquer des conflits d'usage avec les riverains, parfois excédés par le bruit qui perdure jusque tard dans la nuit.

Troisième partie : Les mutations du paysage social des centres-villes.

Tertiarisés et patrimonialisés, les centres-villes français sont-ils encore des lieux de vie pour tout un chacun ? La restauration/rénovation/réhabilitation du bâti a provoqué un renchérissement des prix qui s'est traduit par un **départ des classes populaires et même moyennes des centres-villes vers les grands ensembles ou les zones pavillonnaires**.

En même temps, la réaffectation des anciens immeubles ou d'anciennes usines en logements spacieux (lofts) s'est traduite par **l'apparition de nouveaux habitants** : des gens aisés qui apprécient l'ambiance du centre-ville (la littérature journalistique les appelle les « bobo » : bourgeois bohèmes). On parle de « gentrification » pour évoquer ce mouvement de conquête des anciens quartiers populaires du centre par ces nouvelles élites, à l'image du quartier Bastille à Paris ou de la Croix-Rousse à Lyon. Leur présence modifie à son tour le paysage urbain et commercial avec des limitations à la circulation automobile et l'apparition de magasins répondant à leur mode de vie (décoration d'intérieur, nourriture bio, vêtements chics...).

Toutefois, **des gens plus modestes vivent toujours dans les centres**. Des **étudiants** d'abord qui peuplent des logements reconvertis en chambres individuelles pour des loyers très rémunérateurs. Des **retraités**, ensuite, qui ont gardé des logements à loyer encadré (type « loyer 1948 »). Enfin des **immigrés** qui peuvent loger dans des hôtels meublés ou dans des squats en attente de travaux. Cet habitat précaire défraye souvent la chronique du mal logement et débouche parfois sur des drames (incendies).

S'ils sont de plus en plus fréquentés la journée du fait des activités importantes qui s'y trouvent et qui s'y concentrent encore davantage avec la métropolisation, les centres-villes français présentent un nouveau paysage et sont de plus en plus des espaces d'inégalité sociale.