



**Idées &
Territoires**

Le comité scientifique de RésOVilles

La Revue

Dix ans après l'opération ANRU de Pontanézen : quels enseignements pour Brest ?

par Lionel Danielou, Hélène Martin-Brelot & Lionel Prigent

Pour citer cet article :

Danielou, Lionel, Martin-Brelot, Hélène & Prigent, Lionel. 2019. Dix ans après l'opération ANRU de Pontanézen : quels enseignements pour Brest ?. Idées & Territoires, La Revue. Numéro 3. p.12-19

Dix ans après l'opération ANRU de Pontanézen : quels enseignements pour Brest ?

Résumé

Même s'il souffre encore d'un déficit en termes d'image, le grand ensemble de Pontanézen, longtemps replié sur lui-même et peu accessible, est aujourd'hui beaucoup mieux intégré à la ville de Brest. À la fin des années 2000, la construction du tramway, combinée à une opération de rénovation urbaine financée par l'ANRU, a permis de modifier en profondeur le tissu urbain. Le changement d'échelle – du quartier à l'agglomération – et l'accélération du processus, grâce à des moyens financiers inédits, ont conduit l'ensemble des acteurs à bâtir une culture commune du projet urbain et à travailler de façon transversale. Comment s'est opéré ce changement de paradigme et comment l'agglomération met-elle à profit aujourd'hui cette expérience d'une gouvernance resserrée et agile dans le cadre du nouveau PNRU ?



Lionel Danielou

Professeur associé à l'Institut de Géoarchitecture. Urbaniste à Brest Métropole, il est adjoint au directeur de l'Aménagement urbain de Brest Métropole et par ailleurs Chef de projets urbains depuis 2003. Il a dirigé à Brest le PRU Europe-Pontanézen avant d'engager le projet urbain NPNRU de Recouvrance. Un parcours jalonné par une mission de pilotage de l'élaboration transversale de la stratégie RU de la métropole de 2014 à 2016.



**Hélène
Martin-Brelot**

Maître de conférences en Aménagement et urbanisme à l'Institut de Géoarchitecture. Elle dirige le parcours Urbanisme de la Licence Géographie-Aménagement. Ses recherches concernent particulièrement les démarches participatives dans les projets d'aménagement.



Lionel Prigent

Professeur en Aménagement et urbanisme à l'Institut de Géoarchitecture. Il dirige le Master Urbanisme et Aménagement. Dans ses recherches, il travaille sur les politiques publiques et l'évaluation de leurs effets sur les territoires.

Comment mesurer la réussite d'un projet urbain ? Peut-être moins à sa capacité à résoudre tous les problèmes d'un quartier qu'à produire des solutions qui s'imposent dans le temps avec l'ingénuité de l'évidence, laissant dans l'ombre oppositions et obstacles. La grande opération de renouvellement urbain de Pontanézen fait sans doute partie des programmes qui pourraient appartenir à ce cercle étroit, même si l'actualité parfois rappelle la fragilité des acquis.

Construit de 1968 à 1972, au sein de la ville, entre Lambézellec et Kérinou, le grand ensemble de Pontanézen a succédé à une cité de transit. Mais son organisation en avait fait un quartier replié sur lui-même et peu accessible. Il est aujourd'hui plus aisé de s'y rendre : la ligne de tramway le traverse et le dessert grâce à deux stations. À la fin des années 2000, la construction de ce transport collectif en site propre a ainsi été un outil majeur non seulement pour moderniser les formes de mobilité mais aussi pour engager une forte intervention sur le tissu urbain [Arab, 2007 ; Barthel, 2007]. Engagée en même temps qu'une opération de rénovation urbaine en cours, elle en a permis un changement radical d'échelle et une accélération du processus : ce qui était circonscrit à un projet de quartier a en effet été intégré à un projet d'agglomération, parvenant à convaincre l'agence nationale de renouvellement urbain (ANRU), qui venait d'être créée, d'accompagner la démarche brestoise.

Les objectifs adoptés étaient bien entendu en parfaite conformité avec les attentes nationales : démolition et réhabilitation de logements, diversification des formes et des modalités d'accueil dans le quartier, résidentialisation des pieds d'immeubles, redéploiement de l'offre des services publics, enfin restauration de l'image et effort d'attractivité pour de nouveaux habitants... Cette inscription dans le cadre posé par la loi Borloo de 2003¹ était d'ailleurs en continuité des actions menées sur le quartier qui a vécu ou subi (selon les avis recueillis), comme d'autres en France, toutes les générations des politiques de la ville. Cette fois pourtant, il ne s'agissait plus seulement de saisir une opportunité ni d'accompagner une démarche. Le programme a pris une place tout à fait particulière, en raison des moyens mis en œuvre, des transformations proposées, des modalités et de la gouvernance appliquées. À la suite de cette opération, les acteurs locaux estiment avoir développé des principes d'organisation qu'ils entendent mobiliser pour les grandes opérations à venir, en particulier pour mener le nouveau PNRU.

1 Loi n° 2003-710 du 1er août 2003 d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine

Or, si l'expérience a en effet été déterminante tant dans les objectifs fixés que dans la démarche, elle le doit sans doute au contexte propre du quartier et au moment. Ces spécificités ont probablement été suffisamment importantes pour permettre les transformations entreprises mais aussi pour interroger, aujourd'hui, les possibilités de reconduction.

Description du projet : du grand ensemble « évité » au quartier intégré à la ville

Avant sa rénovation, le quartier de Pontanézen couvrait 40 hectares et accueillait environ 4 000 habitants qui occupaient les 1 450 logements sociaux gérés par l'unique bailleur de l'agglomération : Brest Métropole Habitat. Il réunissait les difficultés généralement observées dans les « grands ensembles » : fort taux de chômage, concentration des habitants du territoire les plus en difficulté, une image fortement stigmatisée pour de nombreux brestois le sortant du champ des possibles en termes de transformations endogènes et exogènes. Selon l'INSEE, il constituait l'un des quartiers les plus pauvres de Bretagne. Surtout, sa configuration et l'organisation des infrastructures routières autour l'avaient refermé sur lui-même : le plan masse en raquette présentait une entrée confidentielle par le sud du quartier, placée entre deux tours, et un périmètre fermé par de longs immeubles. Il y avait peu voire pas de porosité avec les autres bâtis alentour. Ces dispositifs étaient destinés à fabriquer une identité, une intimité et une sécurité dans le quartier, en évitant une circulation automobile parasite. Mais ces intentions se sont retournées et ont favorisé l'enclavement et l'isolement tandis que les ménages logés étaient parallèlement de plus en plus fragilisés.

Les problèmes ont été vite identifiés, si bien que la configuration d'ensemble avait déjà été largement modifiée, au gré des dispositifs successifs des « politiques de la ville » - HVS, DSQ, contrats de ville (1 et 2), CUCS², et des zonages successifs (dont les

2 HVS : Habitat et Vie Sociale (1977), DSQ : convention de Développement Social des Quartiers (1990), CUCS : Contrats urbains de cohésion sociale (2007).

Zones Urbaines Sensibles, quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) depuis la loi Lamy 2014 qui a revisité les systèmes de mesure), etc. Tous ces efforts, engagés depuis les années 1980, ont complété la présence et l'animation d'équipements comme un centre commercial, des écoles, une médiathèque municipale, un centre social, un gymnase de quartier. Cette abondance d'équipements n'enrayait cependant pas la fermeture du quartier sur lui-même et l'encourageait même puisque les habitants disposaient au plus près de tous les services. Certaines des transformations engagées au fil des interventions avaient porté sur le bâti. Ainsi, les pieds et les entrées d'immeubles ont-ils connu le balancement des actions sur le sujet. Dans les années 1990, ils ont été redessinés pour supprimer les halls traversants, avant d'être rouverts à la faveur du PRU et des aménagements de résidentialisation puis de nouveau fermés pour contrer certains usages incivils. Le quartier a cependant conservé son image difficile et sa description, dans les représentations locales, est restée celle d'une enclave à l'intérieur de la ville (Gaudin, 2007).

Au début des années 2000, une nouvelle intervention est engagée, sous la forme d'une ORU multisites (Bellevue, Pontanézen, Recouvrance) pilotée par la Direction de l'Aménagement urbain de ce qu'était encore la communauté urbaine de Brest. La première action a consisté à renouveler l'image fondant Pontanézen dans un nouveau quartier administratif plus vaste dont les caractéristiques socio-économiques seraient plus diversifiées : le quartier Europe. Symboliquement, dès l'engagement de l'ORU multisites, en mars 2001, la mairie annexe du nouveau quartier et son adjoint au maire sont installés provisoirement à l'entrée de Pontanézen, dans des locaux modulaires préfabriqués, préalablement à l'engagement du chantier du bâtiment définitif qui s'est imposé comme une évidence au travers du PRU à partir de 2004. Pour les services de l'agglomération, ce geste devait signifier « l'existence légale » de la nouvelle entité administrative de Brest et la place qu'y prenait le grand ensemble parmi les autres composantes résidentielles, scolaires ou économiques.

Cette période initiale introduisait ainsi, avant même l'ANRU, une inflexion dans la gouvernance des projets de « politique de la ville » en y introduisant une dimension plus structurante et urbaine pilotée par une Direction à finalité opérationnelle (Aménagement urbain) complémentaire de la direction initiale (DSU). Peu après, le programme ANRU a donné l'opportunité décisive pour changer radicalement non plus seulement l'image ni les usages mais le quartier

lui-même. L'ambition locale a trouvé, grâce au PNRU, les moyens de se déployer dans une ampleur inédite. L'originalité du programme résidait tout d'abord dans sa dimension, qui portait sur tous les aspects urbanistiques, sociaux, économiques et politiques. L'appréhension sensible du quartier était mobilisée en même temps que des transformations majeures de la morphologie et les implantations de fonctions urbaines.

Dès sa création en 2003, l'Agence nationale pour la rénovation urbaine a créé un guichet unique de financements d'une envergure sans précédent dans le parcours quadragénaire de la Politique de la Ville. À Brest, des quelques centaines de milliers d'euros prévus pour l'ORU de Pontanézen, le budget est ainsi passé à 105 millions d'euros, avec des co-financements publics non imaginés jusque là. Devant le constat d'un tel déséquilibre de moyens, l'ORU multisites a fort logiquement cédé la place au projet ANRU. Le projet urbain de Pontanézen peut donc être considéré comme la rencontre d'attendus locaux avec un dispositif national inédit. La convention ANRU est signée en novembre 2005 et close à l'été 2015.

La transformation la plus spectaculaire (au sens propre du terme) porte sur la morphologie du site. Un tiers du parc a été détruit, afin de pouvoir ouvrir le quartier sur le reste de la ville et de permettre le passage du tramway en son sein. Pour Guy Fauvet, l'architecte urbaniste du projet, cette décision a revêtu une grande importance pour la suite. En effet, dans le scénario initialement prévu, la ligne devait être tangente au quartier. Retenir l'option de traverser le quartier devait servir à « *définitivement [intégrer] le dispositif urbain global de la ville* » (IFMO, 2013). Puisque le changement de disposition spatiale transformait le site en un lieu de passage comme les autres, il s'agissait bien, pour Jean-Philippe Lamy, directeur du pôle urbanisme et déplacements, de procéder à un « désenclavement psychologique et social », au cœur du tissu urbain et finalement à une faible distance du centre-ville (La Gazette des communes, 2010).

Un autre engagement était la volonté d'impliquer, d'entrée de jeu, la population dans l'accompagnement du projet et dans l'animation du quartier tout au long du processus. Plus que dans d'autres circonstances, le contexte facilitait sans doute cette mobilisation : la prééminence de Brest Métropole Habitat, OPH local, sur le territoire du projet, la régularité du travail entre les élus et les cadres des services de la ville, de la communauté urbaine et du bailleur, enfin les expérimentations passées avec les habitants et les acteurs de terrain étaient autant de conditions favorables. Des rencontres



Figure 1 - État initial du site en 2000, Brest Métropole, Direction de l'aménagement urbain



Figure 2 - Le site en août 2014, Brest Métropole, Direction de l'aménagement urbain

avec des habitants, des réunions par îlots, des réunions thématiques avaient été réalisées dès 2002 pour partager, dans le cadre de l'ORU, le diagnostic qui était réalisé, des propositions méthodologiques et un schéma directeur. Ce travail était conforté par le contexte national d'alors tendu vers la satisfaction des besoins en termes de logements sociaux (loi SRU 2000). Défendre ensuite le volontarisme démolisseur prôné par le PNRU n'allait pas de soi.

Associer la population de Pontanézen à chaque grande étape du projet a permis de partager l'objectif de désenclavement du quartier, non seulement en explorant les opportunités dégagées par le foncier libéré, mais même en emportant l'adhésion explicite des habitants en faveur des orientations de projet les plus radicales. Chaque édition d'un journal du projet donnait les informations précises et les calendriers, tandis que des réunions publiques étaient organisées en parallèle. Une partie des démarches *concertées* (*pas encore participatives...*) passait aussi par l'intermédiaire des associations, nombreuses et actives. L'écoute

et la considération ressenties ont-elles facilité les interventions des urbanistes et des équipes de chantier ? Derrière les commentaires enthousiastes tirés des démarches de concertation, les limites sont rapidement perceptibles pour mobiliser, au-delà des publics « experts », les jeunes, les femmes et plus largement tous les publics plus éloignés de l'action publique. En la circonstance, les projets de rénovation urbaine sont confrontés aux mêmes réalités que tout autre projet public. En dépit des limites, l'expression des habitants a cependant toujours abondé en faveur du projet :

« Nous avons toujours été associés aux discussions. On a pu donner nos idées. Ce qui est bien avec toutes ces constructions neuves, c'est tout le mélange de population que cela va entraîner. » (Ouest-France, 2005)

En effet, tant la morphologie des logements que les gabarits des bâtiments ont été diversifiés. Les programmes de construction ont proposé des petits collectifs de 2 ou 3 étages et des maisons individuelles, en accession sociale ou libre à la propriété³. La reconstitution de l'offre des logements sociaux démolis a été organisée et plus que compensée à l'échelle de la ville de Brest. Sur les 474 détruits, 509 ont été construits dont seulement 120 *in situ*. L'écueil d'une nouvelle surconcentration de logements sociaux dans un secteur déjà largement doté avait été anticipé dans le PLH en vigueur. Le projet de Pontanézen portait donc une part très significative de la programmation pluriannuelle de logements locatifs sociaux sur toute l'agglomération. Dans le même temps, les 961 logements qui restaient sur le site ont tous fait l'objet d'interventions de ravalement, résidentialisation, amélioration des parties communes, halls d'accès ou de sécurisation des caves.

Enfin, une partie de l'espace libéré a donné la possibilité d'accueillir de nouveaux équipements qui n'existaient pas ou n'existaient plus ou bien encore qui permettraient d'attirer de nouveaux publics. Les services proposés ont été un supermarché de produits bio à l'entrée du quartier, une clinique vétérinaire, une boulangerie, ou encore une pharmacie par accompagnement de son transfert depuis le cœur du quartier vers la nouvelle centralité créée. Cette opportunité a été préférée à une offre pourtant a priori plus convenue d'un *retail park* sur la totalité de la disponibilité foncière, portée par une enseigne de *hard discount*. Cette première proposition aurait pu atténuer les efforts de modification de l'image du quartier alors que le choix retenu, plus périlleux, créait un motif nouveau de fré-

³ Le débat sur la mixité sociale n'est ainsi guère posé.

quentation par une nouvelle population. Les architectes ont eu l'idée de créer de la sorte un lien (La Gazette 2015)⁴. La combinaison des opérations menées traduit bien ici la synergie qui s'est opérée entre les principes du projet local de quartier et ceux du projet d'agglomération du tramway.

La gouvernance appliquée au projet : un processus transversal assumé ?

Au moment d'en dresser le bilan, les commentaires ont été nombreux pour reconnaître que les programmes de renouvellement urbain ont donné lieu à la création de métiers nouveaux et ont enjoint les acteurs à réfléchir différemment (CES ANRU, ANRU, USH, CGET). Cela a sans nul doute été nourri de l'évolution plus large de l'urbanisme comme pratique du projet urbain (Arab, 2018). Qu'en-est-il à Brest ? L'opération ANRU à Pontanézen a sans nul doute actualisé les méthodes, les pratiques professionnelles mais aussi le sens même du projet.

Au-delà de l'évaluation des transformations spatiales et sociales du quartier, le PNRU de 2003 a opéré comme un changement de paradigme dans les pratiques d'aménagement de l'agglomération brestoise. En effet, jusqu'alors, les opérations ne pouvaient être organisées qu'à l'échelle du périmètre d'action, qui définissait aussi la dimension des outils et des financements appliqués⁵. Or, cette fois, il s'agissait de mener conjointement une opération de secteur (Pontanézen) et une opération d'agglomération (tramway). Cette articulation multiscalaire a nécessité une transformation des méthodes de travail en imposant, au sein de la communauté urbaine, une démarche transversale et intégrée. Il était en effet indispensable de coordonner les diagnostics, les études et les démarches de projet entre les services en charge de l'urbanisme, des déplacements, de l'action sociale. Indépendamment du projet de renouvellement urbain, les premières études

pour le tracé du tramway conduisaient à longer le quartier de Pontanézen. Lorsque les missions aménagement et tramway ont mené une réflexion ensemble, leur conclusion commune a conduit à modifier toutes les esquisses et à préconiser de traverser le quartier. Séparément, ni les problématiques d'aménagement ni les problématiques de transport ne conduisaient à une telle solution. Ensemble, la proposition soumise à la validation politique devenait une évidence. Mais il fallait s'assurer que les deux gouvernances de projet soient bien en capacité de piloter de concert.

Plus largement, il fallait aussi dépasser une opposition, souvent caricaturale dans son expression, entre les tenants d'une approche centrée sur l'action sociale et les habitants, incarnée par les professionnels de la Politique de la Ville, du service du Développement social et urbain (DSU), et les tenants d'une approche plus interventionniste relative à la démolition – reconstruction de logements, d'équipements et de voiries. Cette nouvelle forme de mobilisation des services, qui transforment leur fonctionnement habituel, a consolidé une façon d'envisager la ville et sa gestion d'une façon globale. Dans ses principes, cette évolution des postures est l'un des apports le plus souvent cité par les professionnels de la métropole pour les démarches menées par la suite. Enfin, la manière de concevoir l'utilisation des dispositifs nationaux mis au service des collectivités a changé. Dans un contexte de restriction budgétaire, l'expression d'une analyse fine des problématiques du territoire, l'identification des moyens potentiels et leur mobilisation concomitante dans une action globale ont supplanté une approche plus opportuniste et sectorielle, au sens thématique et géographique. Le risque demeure dans le pilotage de ces dispositifs que des acteurs élus ou professionnels puissent développer des logiques et des cultures de travail parfois étrangères ou au mieux juxtaposées les unes aux autres. Les organigrammes fonctionnels traduisent encore ces spécialisations (ex. énergie, éducation, santé, logement, emploi...).

Mais l'expérience a également transformé la relation entre les chefs de projet dans les services et les élus. Pour tenir les délais et saisir tous les enjeux, il devenait nécessaire de développer une forme de gouvernance resserrée, adaptable et rapide. La nécessité a donc favorisé une nouvelle méthode de travail plus interactive. Paradoxalement, cette approche a donné plus de visibilité et de poids au projet politique mais elle a aussi souligné le rôle indispensable d'un élu porteur du projet et capable de mobiliser ses collègues et les services, tant à la ville qu'à la métropole. Très

⁴ À la suite de cette expérimentation, Patrick Kanner, ministre de la ville, expliquait ainsi en 2015 que Brest Métropole pouvait faire figure de modèle.

⁵ Ainsi, à Bellevue, la restructuration de la place Napoléon 3 a-t-elle été engagée sans pouvoir envisager de lien avec toute autre opération... Tant le périmètre que le calendrier étaient-ils strictement définis.

vite en effet, le territoire a dû faire évoluer un portage bicéphale, par Jean-Pierre Caroff, pour l'habitat et Jean Guéguéniat pour la politique de la ville. Suite au décès de ce dernier, l'ensemble du projet a été confié à un seul élu référent qui s'est appuyé sur une ingénierie de projet pilotée par des professionnels de l'Aménagement et non plus par ceux de la Politique de la ville. Connu pour son implication dans le mouvement HLM, élu expérimenté, Vice-Président de Brest Métropole, en charge de l'urbanisme et de l'habitat, Jean-Pierre Caroff avait sans doute l'autorité et la connaissance nécessaires pour pouvoir à la fois accompagner les propositions d'intervention et les faire valider par les autres élus de la ville et de l'agglomération.

Cette opération a donc donné lieu à une expérimentation pragmatique sur la relation du binôme élus-techniciens pour donner sens au projet politique et faciliter sa mise en œuvre. D'une part, l'expression du projet politique n'était plus seulement la désignation d'un objectif et d'autre part, l'exercice des services ne pouvait plus se réduire à une forme d'exécution. Les élus devaient expliciter les enjeux mais aussi porter le projet et le défendre, notamment auprès des instances nationales pour pouvoir bénéficier des aides techniques et financières nationales, régionales et départementales. Les services, pour leur part, étaient d'abord force de proposition et engagés non plus seulement à trouver des solutions dans le cadre posé par le politique, mais à rechercher des possibilités de renforcement de ce cadre et du sens du projet. Il devait expliciter les motivations, les risques et les opportunités des scénarios proposés. Finalement, le travail devenait itératif, laissant à la fois plus d'initiative à tous les acteurs, notamment aux services qui se sont saisis des enjeux locaux, et plus de nécessité d'échange et de partage pour valider les objectifs, les méthodes et les étapes. Dès le commencement du projet, le choix délibéré a été de s'appuyer sur une petite équipe aux initiatives élargies mais sous la responsabilité d'un seul élu pilote, en capacité d'accorder les autres politiques thématiques, tant celles de la ville que celles de ce qui était alors la communauté urbaine de Brest.

La réussite d'une telle opération ne peut donc se résumer à la bonne coordination entre des élus et leurs services. Il faut également pouvoir mobiliser toutes les autres parties prenantes, en particulier les opérateurs extérieurs, bailleur social et partenaires privés, condition pour favoriser une diversité de fonctions, y compris commerciales, afin de favoriser les circulations sur le territoire. Enfin, tous les porteurs du projet ont exprimé le même attachement à l'attention portée aux

habitants dont une partie a voulu et pu prendre part aux différents rendez-vous d'échanges. Mais les spécificités de l'opération permettent-elles d'en imaginer une reproductibilité ?

En discussion, la mobilisation d'une expérience pour mener les prochains chantiers ANRU ?

Au final, l'opération de Pontanézen aura permis aux acteurs d'apprendre à conduire localement une démarche collective, en ayant perçu la nécessité de bâtir une culture commune du projet urbain. Il aura été notamment nécessaire d'accorder les vocabulaires et les pratiques d'acteurs ayant chacun leurs propres logiques d'intervention (bailleur social, chargé de mission contrat de ville, urbanistes, services de proximité, etc.), illustrant en ceci les débats autour des politiques de rénovation urbaine (Estèbe, 2012). Le passage d'une logique d'organisation en silos à une approche transversale d'une part, la prise en compte des habitants, depuis l'expression des idées et des enjeux jusqu'à la réalisation et la livraison, d'autre part, constituent bien l'apport majeur de cette expérience, malgré ses limites.

Celle-ci a largement été mise à profit quand il s'est agi pour la métropole d'actualiser sa stratégie de renouvellement urbain en 2015, dont sa déclinaison à Bellevue⁶. Mais les différences notables de contexte⁷ vont nécessiter de bien articuler les temporalités d'intervention sur différents secteurs aux enjeux particuliers : Kergoat, la cité d'habitat social de Kerbernier, le campus universitaire, le centre principal Napoléon III et la deuxième ligne de tramway qui reliera la gare au CHRU de la Cavale Blanche. Ainsi, un tracé à travers Kergoat, secteur qui concentre quelques difficultés et présente une forme d'enclavement, est à questionner. Bien qu'il soit un puissant vecteur de changement d'image,

⁶ En 2019, un nouveau projet de rénovation urbaine multisites est validé et présenté aux habitants des deux quartiers concernés, Recouvrance et Bellevue.

⁷ Outre la taille du quartier (17 000 habitants et 220 hectares), la ZUP conçue à partir des années 1960 a bénéficié dès le départ d'un équilibre parfait entre ménages propriétaires de leur logement, locataires du parc privé et locataires du parc public, mais aussi de nombreux équipements sociaux, commerciaux, culturels et de loisirs.

le tramway ne peut être utilisé comme une solution générale. Ce type d'intervention spectaculaire peut s'avérer incompatible avec la pratique d'un urbanisme sensible que les diagnostics et les enquêtes auprès des habitants suggèrent de mettre en œuvre (Géoarchitecture, 2017)⁸ ? C'est sans doute dans ces situations contradictoires qu'une expérience en matière de concertation est nécessaire. Depuis les débuts de l'opération ANRU, s'est imposé un souci d'appliquer à toute démarche un principe d'intégration, à la fois spatiale et sectorielle.

Il convient aussi de tenir compte des évolutions sociétales comme la généralisation du fonctionnement en réseau, le multiculturalisme, et la revendication d'une plus forte implication de la population dans les processus de décision. Au fond, le défi consiste à bâtir une vision compréhensible, forte de sens à l'échelle d'un territoire global, à faire face à une plus grande complexité des situations et des procédures, à s'adapter aux logiques de projet urbain par une gouvernance adéquate et la mise en œuvre de dynamiques partenariales. Mais cela n'est-il pas un signal du processus de métropolisation dans lequel Brest est désormais engagé ?

⁸ Les habitants apprécient leur quartier et s'y sentent plutôt bien. Leur plus forte préoccupation concerne le devenir de la petite centralité commerciale qui périclète et devient le théâtre d'actes d'incivisme depuis quelques années. Ils s'interrogent sur le potentiel lié à la proximité de l'Université, source de mixité sociale et d'usage.

Bibliographie

- ARAB, N. Activité de projet et aménagement urbain : les sciences de gestion à l'épreuve de l'urbanisme. *Management & Avenir* [En ligne]. 2007. Vol. 12, n°2, p. 147-164. Disponible sur : <http://dx.doi.org/10.3917/mav.012.0147>
- ARAB, N. Pour une théorie du projet en urbanisme. *Revue européenne des sciences sociales* [En ligne]. 31 mai 2018. n°56-1, p. 219-240. <http://dx.doi.org/10.4000/ress.4050>
- AVENEL, C. La question des quartiers dits « sensibles » à l'épreuve du ghetto. *Débats sociologiques, Revue économique* 2016/3 (Vol. 67), p. 415-441.
- BARTHEL P.-A. Renouveau urbain à Brest : les enseignements du marché de définition du plateau des Capucins. *Norois*. 1 juin 2007. n°203, p. 7-25.
- BELLANGER, E., A. COLLET, F. DESAGE, P. GILBERT, Rénovation urbaine. L'espace comme remède à la question sociale ?, *Métropolitiques*, 5 avril 2018. <http://www.metropolitiques.eu/Renovation-urbaine-L-espace-comme-remede-a-la-question-sociale.html>
- BERLAND-BERTHON, A. La démolition des immeubles de logements sociaux. L'urbanisme entre scènes et coulisses. In: *Les Annales de la recherche urbaine*, N°107, 2012. La ville en thèse. pp. 6-17
- CHALINE, C. Les politiques de la ville. Presses Universitaires de France, « Que sais-je ? », 1997, 9e édition mise à jour 2018, 128 pages.
- DEMOULIN, J. Du locataire au client, tournant néolibéral et participation dans la gestion des HLM, *Participations*, 2014/3 (N° 10), p. 13-37.
- DONZELOT, J. À quoi sert la rénovation urbaine? Presses universitaires de France, 2015, 238 p.
- EPSTEIN, R. La Rénovation urbaine. Démolition-reconstruction de l'État, Paris, Presses de Sciences Po, 2013, 377 p.
- ESTEBE P. La rénovation urbaine ou la fortune d'un malentendu. In : Guénod J-M (éd.). *Desseins de villes. Un retour de l'État aménageur ? La Tour d'Aigues* : Éditions de l'Aube, 2012, p. 74-88.
- FERCHAUD F. et DUMONT M. Les «échappées» des expérimentations, une forme de design social des espaces ? Le cas du réaménagement du quartier du Blossne à Rennes (France). *Lien social et Politiques*, n° 73, 2015, p. 199-214.
- GAUDIN, S., *Murs après murs : Les jeunes face aux politiques*

de rénovation urbaine, Sociétés et jeunesses en difficulté [En ligne], n°4 | Automne 2007, mis en ligne le 28 mars 2008, consulté le 22 octobre 2019.
<http://journals.openedition.org/sejed/823>

GÉOARCHITECTURE, Comment les habitants du secteur de Kergoat à Bellevue vivent-ils leur quartier ? Présentation au Conseil consultatif de quartier de Bellevue, Mairie de quartier de Bellevue – Brest, le 30 mars 2017. Enquête réalisée par les étudiants de L3 de l'Institut, sous la direction de H. Martin-Brelot.

GÉRARD, B. L'évolution de la mixité sociale, enjeu du renouvellement urbain des grands ensembles d'habitation de l'agglomération strasbourgeoise, Géographie, économie, société 2011/1 (Vol. 13), p. 69-92.

IFMO. École du renouvellement urbain. Brest Pontanézen. Renouvellement et permanence urbaine, Les cahiers des conférences des acteurs du renouvellement urbain. 2013, 10 p.

JOVELIN, E. De l'anomie à la pacification dans les grands ensembles Les associations au secours des pouvoirs publics, Pensée plurielle. 2004/1 (no 7), p. 101-111.

KIRSZBAUM, T. La politique de la ville ou les infortunes de l'égalité républicaine. En finir avec les banlieues? Le désenchantement de la politique de la ville, Editions de l'Aube, 2015

LE GOULLON, G. Les grands ensembles en France. Genèse d'une politique publique, 1945-1962. Paris, CTHS, 2014, 359 p.

LELÉVRIER, Christine La mixité dans la rénovation urbaine : dispersion ou reconcentration ?, Espaces et sociétés 2010/1 (n° 140-141), p. 59-74.

MADÉLIN, B. « Conseils citoyens ou tables de quartier ? », Revue Projet 2018/2 (N° 363), p. 38-43.

PEILLON, P. Utopie et désordre urbains: essai sur les grands ensembles d'habitation. Editions de l'Aube, 2001, 283 p.

PETILLON C. « Politique de la ville. Conjuguer mobilité et rénovation urbaine » Initiatives, La Gazette des communes, no. 2026, lundi 19 avril 2010 1464 mots, p. 30

PIRON, O. Rénovation et renouvellement urbains, Politiquedurologement.com, Novembre 2015.

ROJON, S. La rénovation de l'habiter dans le grand ensemble de la Duchère. Pour en finir avec la figure des « nouveaux habitants ». Recherches sociologiques et anthropologiques, 2014, 45 (1), pp. 23-44

SOUTRA, H. Quartiers prioritaires. Le développement économique, principal enjeu de la nouvelle politique de la ville. La Gazette des communes (site web) lundi 21 septembre 2015