

# VISITE DE CHANTIER

## par renaissance des cités d'europe

Visite animée par Serge NOUEL, Marc CAUTY et Violaine RAUZY, sous la présidence d'Anne-Marie CIVILISE

# La Place de la Victoire



Place Saint Julien jusqu'en 1750, place de la Convention pendant la Révolution, puis place d'Aquitaine jusqu'en 1918, la place de la Victoire a subi au fil des siècles d'importants réaménagements pour répondre aux multiples besoins liés à sa position stratégique : point de convergence des « grands chemins de Bayonne et de Toulouse », elle reçoit à partir de l'an 1300 une des portes de la Ville, puis devient un carrefour de circulation de plus en plus dense avant d'accueillir le tram à la fin du XIXe siècle. Avec l'implantation des facultés, la place devient le centre d'un quartier très animé à dominante étudiante.

La visite sera l'occasion de présenter les objectifs des concepteurs successifs de la place et la façon dont ceux-ci ont été atteints ou abandonnés. Après son rôle premier de défense et de Porte d'accès à la Ville, la priorité a été donnée selon les époques, à la fonction de carrefour de circulation au détriment, parfois, des besoins du quartier (marché, promenade, centre étudiant...).

Présentée par :

Olivier LESCORCE, Historien du Patrimoine

Jean-Philippe ROUZAUD, Architecte DPLG, chargé de l'exécution du projet de M. Bernard HUET

Olivier HAUQUIN, Chargé d'opération, Direction des Grands Travaux, Communauté Urbaine de Bordeaux

Sylvette BRUNET, Manoël DORGET, renaissance des cités d'europe

En présence de :

Martine MOULIN-BOUDARD, Adjointe au maire de Bordeaux, patrimoine

Anne-Marie CIVILISE, Présidente de renaissance des cités d'europe

Jean-Philippe GARDERE, Directeur des espaces publics et des déplacements urbains, mairie de Bordeaux

Les visites de chantier sont organisées par l'association renaissance des cités d'europe, en partenariat avec la Mairie de Bordeaux

Mercredi 20 Octobre 2004

# LA PORTE ET LA PLACE D'AQUITAINE

## Naissance d'un espace public

Olivier LESCORCE, *Historien du Patrimoine*

La place de la porte S<sup>t</sup> Julien au Moyen Age, devenue place d'Aquitaine au XVIII<sup>e</sup> siècle, est dénommée place de la Victoire depuis le 3 décembre 1918.

Cette place est très certainement la dernière opération d'urbanisme et d'embellissement de Bordeaux voulue par l'intendant Aubert de Tourny à la fin de la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle pour compléter la première ceinture urbaine d'avenues plantées englobant la ville historique. Raccordé au cours d'Albret créé sous Louis XIV, lequel était déjà relié par la place Dauphine au cours Tourny (cours G. Clémenceau) depuis 1744-1745, le « *cours d'Aquitaine* » devait être à partir de 1748-1750 « *la grande allée conduisant de sainte Eulalie à la Manufacture* » et traverser une nouvelle place que l'on appellerait également d'Aquitaine, elle-même pourvue d'une porte neuve du même nom.

## Les contraintes héritées du Moyen Age

Dès avant l'époque médiévale, le site de la place actuelle se trouvait sur l'axe nord-sud bordelais, le *cardo* gallo-romain, dont rien de significatif en cet endroit n'a subsisté de cette époque. Cependant, la division du chemin de Languedoc (cours de la Somme) et de la route d'Espagne (cours de l'Argonne) semblent très anciennes et ont constitué très tôt une limite sud au territoire de la future place. A l'intersection de ces deux voies, sur le chemin de Saint-Jacques de Compostelle, fut créé en 1231 par le bourgeois bordelais Guilhem Caitereyr, un lieu d'accueil pour les pèlerins et les indigents. Ce lieu qui subsista jusqu'à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle fut placé sous la protection de Saint-Julien l'Hospitalier. Figurée sur certains plans du XVIII<sup>e</sup> siècle, une croix dédiée au saint protecteur semble avoir existé sur la place jusqu'à cette époque tardive.



Léo Drouyn, *Bordeaux vers 1450*

Mais l'acte d'urbanisme principal qui engagea l'avenir de tout cet espace fut la construction d'une seconde enceinte dans les premières années du XIV<sup>e</sup> siècle, de façon à englober les couvents et quartiers de Sainte-Eulalie, Saint-Michel et Sainte-Croix. Afin d'intégrer dans la nouvelle enceinte le couvent des Augustins situé un peu au nord de l'hôpital saint Julien et à l'est de l'actuelle rue Sainte-Catherine, la ligne de fortification fut nettement infléchi vers le sud, au droit de la nouvelle porte appelée de Saint-Julien. L'espace laissé hors les murs entre la porte et l'hôpital constitua le site définitif de la future place.

A la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, les jurats de Bordeaux décidèrent la construction d'une grande barbacane de forme arrondie à son extrémité sud. Cet ouvrage de défense avancée fut complété par un fossé dont la création fut décidée en 1406. Il permettait de couvrir le mur de ville de part et d'autre de la porte et d'en assurer la défense à une époque où l'artillerie entrait en usage.

L'espace de la place Saint-Julien fut alors réduit à une trentaine de mètres, entre la barbacane et l'hôpital.

## L'ancienne porte Saint-Julien et ses abords aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles

A partir de la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, devant le recul de l'insécurité, des demandes furent accordées à titre précaire par les jurats moyennant redevances pour implanter des constructions sur le mur de ville, parfois même en appui sur la porte Saint-Julien. En 1695, des emplacements libres sont donnés à fief par les jurats près de la porte pour y bâtir des échoppes et autres bâtiments.

Les registres de la Jurade ont conservé les récits de nombreuses entrées en ville par la porte Saint-Julien de grands personnages au cours du XVII<sup>e</sup> siècle : le duc de Mayenne accueilli par le corps de ville le 11 janvier 1619 ; le duc d'Epéron, gouverneur de la province, plusieurs fois de 1625 à 1628, en 1632, 1634 et 1635 ; le prince de Condé revenant d'Espagne le 19 octobre 1638 ; les troupes du roi de France de retour de Catalogne le 17 novembre 1675, etc.

A la fin de cette époque, les abords de la porte Saint-Julien qui s'étaient bâtis laissaient fort peu de dégagement au niveau de cette entrée de la ville au point que l'architecte André Portier puisse écrire en 1748 :

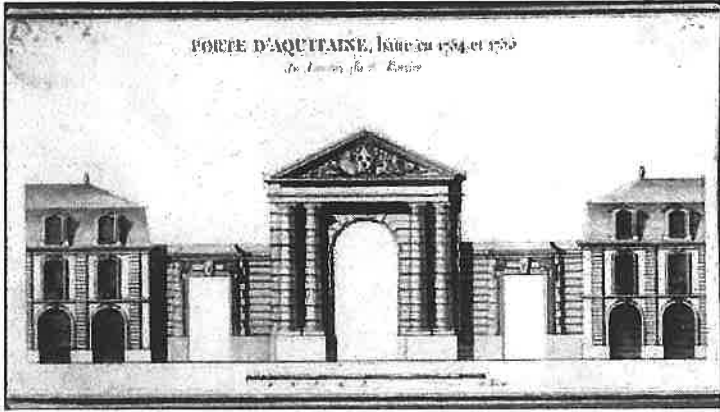
« *Que la porte S<sup>t</sup> Julien entre autres quoi que la plus passagère et la mieux située est une des plus anciennes et dont la construction est des plus vicieuses par son irrégularité et son peu d'ouverture, que cette porte qui communique en droite ligne par une des plus larges et des mieux bâties à une partie de l'hôtel de ville et vis-à-vis laquelle les deux grandes routes d'Espagne et de Languedoc viennent se réunir est si mal construite et offre un coup d'œil si désagréable que pour en ouvrir la difformité, la ville a été obligée de faire des dépenses considérables lors des entrées des princes et princesses qui venaient d'Espagne... ».*

## Le projet et sa mise en œuvre (1744-1756)

La volonté manifestée par l'Intendant Tourny rencontra la motivation des jurats dans la réalisation d'une place urbaine dès 1744, lorsque ceux-ci entreprirent de faire démolir la barbacane de la porte Saint-Julien. A partir de 1746, les possesseurs de terrains et bâtisses situées sur le site de la future place furent progressivement expropriés.

Un premier projet daté du 28 mai 1748 et signé de l'architecte Portier est soumis aux jurats : « *Faire une nouvelle porte à la place de celle dite de S<sup>t</sup> Julien, avec une grande place vis-à-vis entourée de maisons bâties régulièrement, de laquelle partissent les deux grands chemins de Toulouse et Bayonne, et qui fut traversée de loin en loin par la grande allée venant du faubourg de Ste Eulalie et allant à celui de la Manufacture* ». Ce projet comprenait notamment « *un gros pavillon formant sur la place un avant-corps dans le milieu duquel*

sera placée la nouvelle porte de ville ». Devant l'importance de la dépense, l'architecte propose de remplacer le pavillon par un simple avant corps formé par la porte elle-même et de ramener les côtés de la place intérieure à une longueur de 36 mètres. Les jurats approuvent ce dernier projet le 27 septembre 1752.



« Porte d'Aquitaine bâtie en 1754 et 1755 du dessin du Sieur Portier »  
Arch. Munic. Bordeaux, VII-I/1

L'élévation des bâtiments devant border la place est ainsi réglée par Portier :

« Vis-à-vis la dite porte à la jonction du chemin de Toulouse et de Bayonne, il sera fait une portion circulaire dont le milieu sera occupé par un pavillon de trois arcades donnant par les côtés sur les deux chemins au-delà desquels chaque restant de portion circulaire aura trois arcades. Les bâtiments de cette portion circulaire et tous ceux faisant le pourtour de la place seront uniformes avec arcades au rez-de-chaussée, des balcons aux croisées du premier étage, une couverture en mansarde couverte d'ardoise, des lucarnes en pierre, et le faux comble aussi couvert d'ardoises, les bâtiments en retour dans les rues ou chemins aboutissant à la place auront au moins trois arcades de même décoration ».

Après nivellement, le sol de la place fut traversé à peu près d'ouest en est dans l'axe de la rue des incurables (rue Elie-Gintrac) par un aqueduc d'une hauteur de 1,50 m par 0,80 m de largeur afin de recueillir et d'écouler les eaux. Des revers pavés d'environ 6 mètres furent créés au-devant des nouveaux immeubles sur une pente de 18 cm par mètre, bâtis avec de gros pavés carrés de grès durs de Bergerac de 20 cm de côté. Vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, la réunion sur la place d'Aquitaine des deux chemins de Bayonne et de Toulouse était pavée et se prolongeait sous la forme d'une chaussée unique passant sous la porte pour entrer dans la ville.

### Les aménagements du XIX<sup>e</sup> siècle et l'arrivée du tramway

Par délibération du Conseil municipal de Bordeaux du 7 mars 1870, le réaménagement de la place d'Aquitaine fut ainsi décidé et mis en oeuvre : deux terre-pleins munis de bancs et de réverbères, chacun planté de 28 arbres, seraient séparés par une large chaussée de 20 mètres, pouvant être portée à 28 mètres, placée dans l'axe de la porte. Une chaussée périmétrale, partout égale aux voies qui y aboutissent, devait régner tout autour de la place. Les pavages seraient réalisés en pavés de granit de 13 cm par 20 cm sur une largeur de chaussée de 6 mètres, le reste étant traité en pavés anciens carrés de 20 cm de côté en grès dur de Bergerac.

Le seul inconvénient du projet était de masquer la perspective dans l'axe des cours d'Aquitaine et Saint-Jean (de la Marne et Aristide-Briand), les avantages étant la création d'une promenade demandée par les riverains et l'éclairage de la partie centrale de la place.

En 1874, deux bassins avec gerbe d'eau furent ajoutés sur les terre-pleins.

Un peu avant 1878 s'achevait la construction de la faculté de pharmacie sur le flanc est de la place, sous la direction de l'architecte Pascal.

En septembre 1881, la ligne de Tramways dite des Cours traverse la place d'est en ouest en contournant les terre-pleins. Le 14 mars 1882, l'embranchement ferré de la route de Toulouse est mis en service.

### Les transformations du XX<sup>e</sup> siècle



J.Sereni-Photo, 1898

Une déclaration d'utilité publique prise par décret le 7 mars 1900 engage la démolition de l'îlot ouest de la porte datant du XVIII<sup>e</sup> siècle et autorise la création d'une voie de dix sept mètres de large reliant le cours Victor-Hugo. Le plan d'alignement du nouveau cours Pasteur est approuvé dans sa dernière version le 21 janvier 1902.

Le réseau de tramways est prolongé le 19 août 1904. La Compagnie Française des Tramways Electriques et Omnibus de Bordeaux (TEOB) obtient l'autorisation de relier la place d'Aquitaine à Pey-Berland.

Dès la fin de la première Guerre Mondiale, la place d'Aquitaine reçoit le nom de

« place de la Victoire », le 3 décembre 1918. Plusieurs projets signés Alfred Duprat, puis D'Welles, et d'autres non signés, proposèrent une ultime modification de cet espace public. Aucun ne sera réalisé.

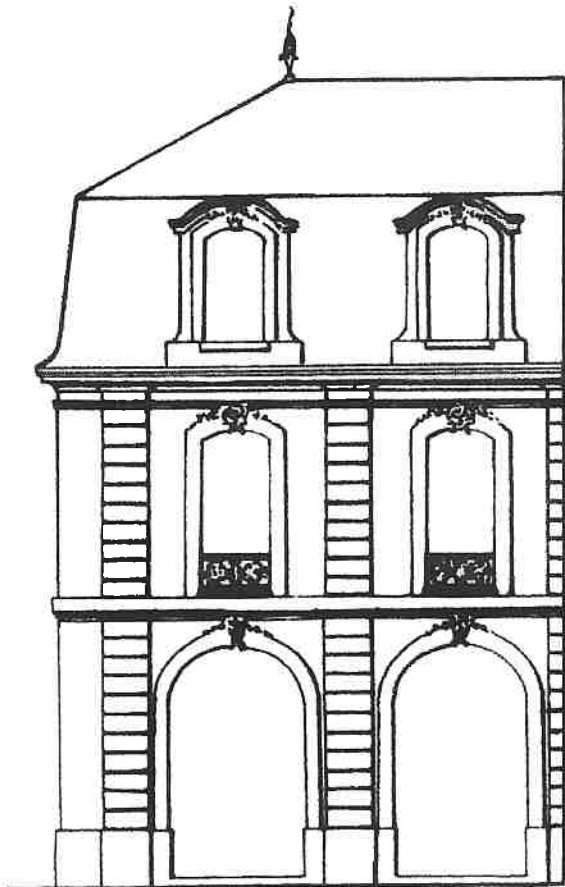
La disposition de la place héritée du XIX<sup>e</sup> siècle fut modifiée en 1960 lors de la création d'un terre-plein central dans le but d'instituer une circulation giratoire. Le projet datait de 1937, à l'initiative de la compagnie des tramways et omnibus. Ce terre-plein central ne fut planté d'espèces arborées et arbustives qu'en 1971.

Une dernière modification précédant la situation actuelle intervint en 1982.

# LA FACADE TYPE DU 18<sup>ème</sup> SIECLE

Place de la Victoire à Bordeaux

Sylvette Brunet, *renaissance des cités d'europe*



*Elévation géométrale de la façade à programme pour la Place d'Aquitaine*

Le projet de Tourny, qui avait confié à l'architecte André Portier la charge de définir la programmation des façades de la place, était évidemment de constituer un ensemble complet.

Portier conçut une élévation de façade d'une hauteur en rapport avec l'étendue de la place, en cherchant à allier une harmonie équilibrée à une certaine monumentalité.

La travée comporte en rez-de-chaussée une baie principale couverte d'un arc en plein cintre, à étage une baie couverte en segment et ornée d'une agrappe ou d'un mascarón (souvent en fait d'une simple clé qui n'a pas été sculptée), et, pour éclairer le comble, une lucarne couverte de la même façon.

L'ornementation est assurée verticalement par des jambes séparant les travées et horizontalement par deux moulures pleines.

Des garde-corps en ferronnerie viennent enrichir ce décor sobre.

A noter enfin une toiture « à la Mansart » avec brisis en ardoises et terrasson à faible pente en tuiles canal.



# ARCHITECTURE DES MAISONS DU 19<sup>ème</sup> SIECLE A BORDEAUX : 1850-1900

L'utilisation de matériaux nouveaux comme le fer et le verre ne parvient pas à renouveler le vocabulaire ornemental de l'architecture privée qui utilise, sans extravagance, les formules de l'éclectisme. Celles-ci s'opposent à l'uniformité rationaliste des immeubles de rapport bordant les nouvelles percées.

Le grand engouement pour le 18<sup>ème</sup> siècle revient cependant en force dans les années 1880.

Vers 1900, les lignes souples du Modern'style ne s'affirment que timidement à Bordeaux.

## La façade.

Elle est animée par des reliefs accusés et des volumes qui alourdissent ses proportions. La taille de la pierre se fait par des procédés mécaniques dont les empreintes tiennent lieu de bossages.

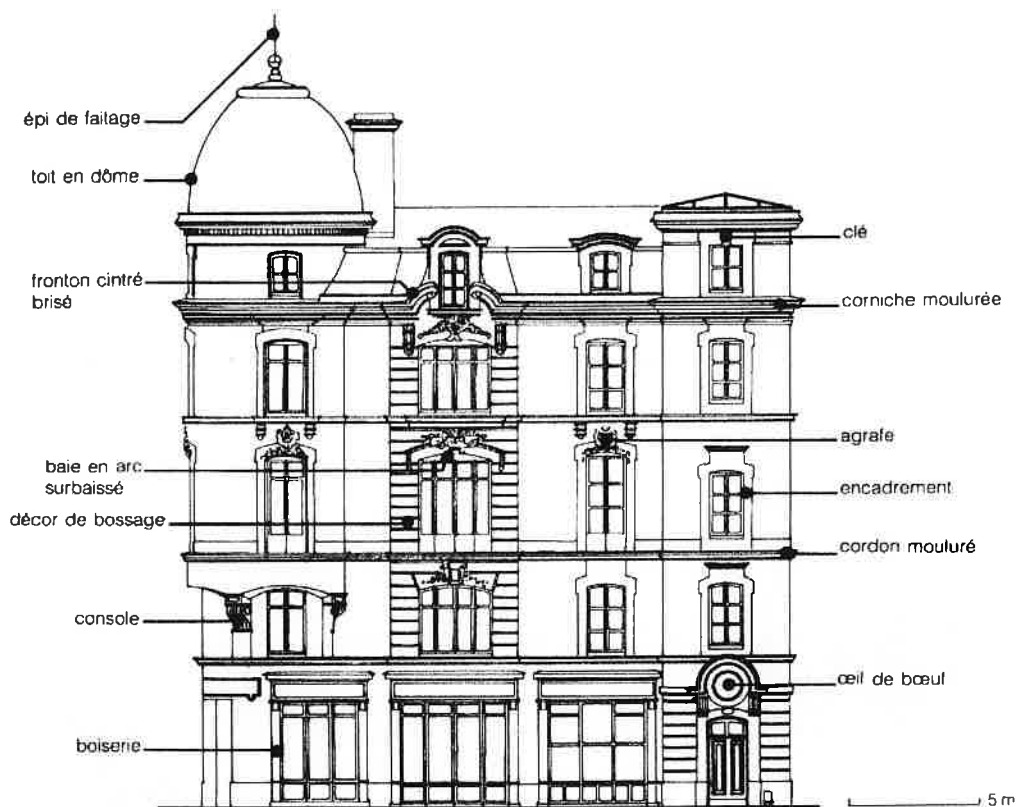
Pour les immeubles de rapport (de type parisien) les immenses façades sont surmontées d'un comble d'ardoise dans lequel s'ouvrent des lucarnes.

Vers 1900, quelques rares façades présentent des volumes souples, ondulés, au décor généreux... mais là encore le 18<sup>ème</sup> siècle réapparaît dans cet esthétique Art Nouveau.

## Le décor

Abandonnant la sobriété du classicisme, on recherche maintenant la fantaisie, en revenant à un décor sculpté important – menu et plat vers 1860, au relief accusé et gras vers 1880 – qui puise ses thèmes dans un répertoire animalier ou ornemental. Des effets de couleurs sont obtenus par l'utilisation de matériaux nouveaux : céramique et boiserie polychrome, tuile et briques vernissées. Le lambrequin (plaque de métal ou de bois découpé) cache le rouleau du store.

Le style éclectique recherche un décor anecdotique en faisant des emprunts aux différentes époques de l'architecture (médiévale, renaissance, classique).



# PLACE DE LA VICTOIRE

## La Place aujourd'hui

M. ROUZAUD, architecte DPLG

Le nouvel aménagement de la Place de la Victoire fait suite à un concours d'architecture dont l'architecte Bernard HUET (1932/2001) a été lauréat.

Le programme du concours prévoyait de recomposer la place tout en conservant la continuité de l'axe Aristide Briand / Cours de la Marne. La reconstitution devait également prendre en compte l'installation d'une gare de tramway ainsi qu'un pôle intermodal pour les échanges tramway, bus et taxis.

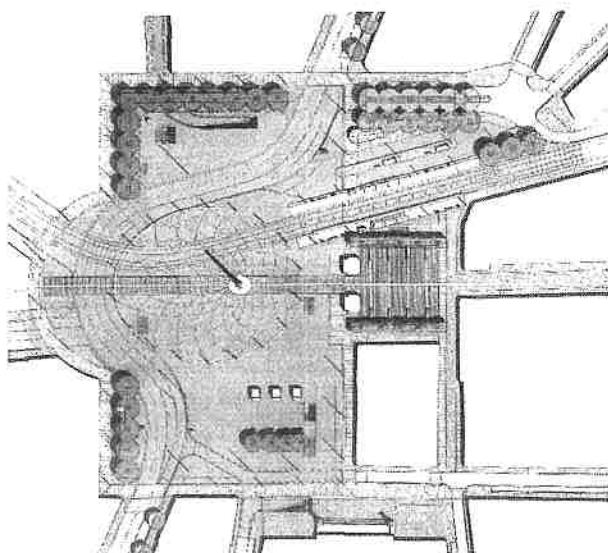
Sur ces données quelques peu contradictoires du programme (revaloriser le patrimoine d'un espace public majeur en imposant de nouveaux éléments perturbants pour une place, tels que plusieurs gares et quai de transports en commun) l'architecte va user de toute son expérience du patrimoine pour redonner à la place son véritable statut.

### Quel est le statut d'une place ?

- C'est l'espace public par excellence où l'individu partage en commun les règles communes, lieu de réunion et d'échanges culturels, politiques et économiques.

Bernard HUET s'est fixé 6 objectifs :

- 1- Restituer aux piétons, au centre même de la place un espace dégagé de toute circulation.
- 2- Limiter la vitesse des véhicules et réduire l'emprise de la voirie
- 3- Créer une nouvelle centralité symbolique perceptible à l'échelle de Bordeaux
- 4- Requalifier les limites historiques de la place.
- 5- Réordonner les fonctions d'usage dans la place.
- 6- Inscrire la mise en valeur du patrimoine architectural et urbain dans l'histoire de la place.



### 1-Restituer aux piétons, au centre même de la place un espace dégagé de toute circulation.

L'architecte a souhaité un espace continu le plus vaste possible et de manière permanente ; c'est-à-dire un véritable plateau piétonnier dégagé de toute circulation automobile. Pour cela il va prendre le risque de faire un contre projet qui rompt l'axe Briand/Marne. Il projette d'infléchir cet axe par le Sud pour libérer un vaste plateau piétonnier. Ce dispositif permet de dégager totalement le centre de la place. Les différents flux piétonniers venant de la faculté comme de la rue Ste Catherine ne se retrouvent plus bloqués au milieu de la place par des dispositifs de passages protégés. La place devient un vaste espace protégé pour le piéton.

### 2-Limiter la vitesse des véhicules et réduire l'emprise de la voirie

Les voies incurvées vont créer automatiquement un frein à la vitesse des véhicules. L'effet va être accentué par un enterrement des voies et un rehaussement au niveau du passage piéton au Sud de la Place. Ces dépressions formeront des ralentisseurs et permettront de limiter l'usage de mobilier urbain tels que potelets ou barrières.

### 3-Créer une nouvelle centralité symbolique perceptible à l'échelle de la Bordeaux.

La question du transit des véhicules réglée, il était désormais possible de retrouver l'unité de la place et de restaurer sa lisibilité à travers une double opération de requalification impliquant son centre et ses limites. Pour palier la perte d'identité, il fallait créer un nouveau signe fort qui symboliserait la centralité de la place, perceptible à l'échelle de la Ville.

Ce point focal a été déterminé par l'intersection des deux axes majeurs qui traversent la place ; l'axe de la rue sainte Catherine qui renvoie au « cardo » de la ville Romaine et l'axe Briand/Marne qui reprend le tracé des murs médiévaux. Ces axes sont importants non seulement parce qu'ils sont historiques mais aussi parce qu'ils répondent à des pratiques urbaines contemporaines.

Bernard HUET va proposer l'implantation d'un obélisque pour matérialiser ce point focal. Le choix d'un obélisque découle de plusieurs raisons :

- C'est un élément sculptural relativement mince qui ne supplantera pas le véritable monument de la place de la Victoire qu'est la Porte d'Aquitaine.

- C'est aussi un hommage discret aux gestes de refondation symbolique opérés par le pape Sixte Quint à Rome au XVI<sup>e</sup> siècle. L'obélisque a marqué la création ou la redécouverte des grands axes et places publiques. Le lieu de centralité organisé autour de l'obélisque est matérialisé sur le sol par une grande ellipse de pavés en marbre blanc constellée de clous de diodes électroluminescents bleus.



#### 4- Requalifier les limites historiques de la ville

La deuxième opération consistait à requalifier les limites de la place en créant le long des façades périphériques, un dallage continu en dalles de granit jaune qui évoque la forme et les limites originelles de la place.

De part et d'autre de la porte d'Aquitaine, un changement de matériaux au sol rappellera l'emplacement des anciens octrois comme des traces de fouilles archéologiques excavées.

Le pôle intermodal sera positionné à l'extérieur du périmètre ancien de la place, en lieu de l'ancien îlot démoli lors de la construction du Cours Pasteur au XIX<sup>e</sup> siècle.

La réorganisation sera complétée par des alignements d'arbres le long des façades Nord, Sud et Ouest de la place.

#### 5- Réordonner les fonctions d'usage dans la place.

Une fois débarrassée de la circulation automobile, des émergences et des éléments de mobilier superfétatoires, les fonctions anciennes et nouvelles de la place peuvent être réordonnées.

- Le pôle d'échange intermodal est clarifié. Aucun autre lieu de stationnement n'est possible sur la place outre le stationnement souterrain.
- Les terrasses des cafés, facteurs de l'animation de la place pourront être requalifiées, mieux définies et unifiées.
- Les émergences du parking tels que gardes corps, seront recomposées, allégées et modernisées.
- Un point rencontre autour de trois édicules est prévu proche de la faculté.

#### 6-Inscrire la mise en valeur du patrimoine architectural et urbain dans l'histoire de la Place.

La porte d'Aquitaine risquant de se retrouver trop isolée sur la place ce qui n'était pas l'effet d'origine, l'architecte propose de reconstituer l'espace de la place intérieure qui servait d'antichambre à la rue Ste Catherine.

L'aménagement de cette placette consiste à planter de part et d'autre de la Porte d'Aquitaine deux rangées de 5 tilleuls palissés qui outre le fait de délimiter un espace, ont le mérite de créer un filtre entre la station de tramway et la place.

Le traitement des sols posait un tout autre problème dans la mesure où le projet devait se raccorder avec l'aménagement de la rue Ste Catherine tout en maintenant présente la trace de l'axe de la voie romaine passant à travers la porte.

L'axe de cette voie et celui de la rue Ste Catherine n'étant dans le prolongement pas l'un de l'autre, l'architecte a réglé ce problème en arrêtant les deux axes sur la place intérieure de la Porte d'Aquitaine qui devient ainsi un lieu de transition.

En outre l'architecte a dégagé la nouvelle trémie d'entrée du parking du parvis de la faculté.

Le chantier de la Place de la Victoire n'est pas achevé, l'habillage des trémies, les bancs et kiosques qui font partie de la composition générale de la place font actuellement l'objet de consultations d'entreprises.

Bernard HUET n'aura pas pu voir sa proposition se réaliser, il décèdera peu avant le démarrage du chantier. Il confiait peu avant cette date que la Place de la Victoire était dans l'ensemble de ses projets l'un de ceux qui lui tenait le plus à cœur.

La clarté et la précision de son travail ont permis que son projet soit réalisé scrupuleusement selon ses plans.



# BERNARD HUET

Architecte, Historien et Théoricien de l'architecture, il était attentif aux cultures du monde. Gourmand d'histoire, il avait le goût de l'enseignement et des formules. Rédacteur en chef d' l'Architecture d'Aujourd'hui, il renouvela la critique architecturale. Il participa activement à la réforme des écoles d'architecture et rétablit une formation pluridisciplinaire au métier d'architecte.

Il militait pour une réconciliation de la ville et de l'architecture et favorisa l'émergence d'une intervention contextuelle, en accord avec l'intelligence et la mémoire des sites.

**Enseignement :** Il fût professeur dans les universités suivantes :

Paris, Bruxelles, Philadelphie, Yale (New-haven), Lausanne, Venise, Mendrisio (CH) et Kyoto.

**Chargé de missions d'études de conseil ou de sauvegarde du patrimoine des villes de :**

Venise, Rome, Lyon, Rotterdam, Patrimoine Ile de France, Amiens, Orléans.

**Principales Réalisations urbaines :**

Réaménagement des Champs Elysées – Paris

Place della Unita – Trieste (Italie)

Place de la cathédrale à Amiens

Place de Stalingrad à Paris

Place de la cathédrale à Bourges

Place de la Bourse à Clermont Ferrand.

Place du Vigean à Albi

**Biographie :**

Bernard HUET - édition Hartmann

L'architecture et la Ville : Edition du Linteau

Anachroniques d'architecture. B. HUET – Editions AAM

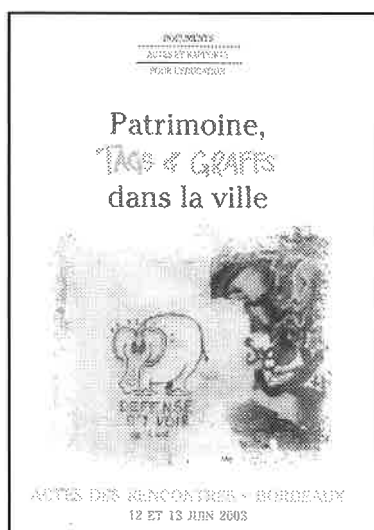




DOCUMENTS  
ACTES ET RAPPORTS  
POUR L'EDUCATION

# Patrimoine, TAGS & GRAFFS dans la ville

ACTES DES RENCONTRES - BORDEAUX  
12 ET 13 JUIN 2003



"Graffiti, tag, graff, gravage, grav'art, gravitti, mosaïque, affich'graff, graff-artiste, affichage détourné, affiche peinte, ombre portée, aerosol artist, sticker etc."

Nées à New York, à la fin des années soixante, ces écritures murales souvent illicites se sont propagées dans toutes les cités d'Europe. On a l'habitude de considérer ce phénomène comme un problème de société à traiter par l'effacement et la sanction. Or, ces actes perdurent, se perfectionnent, s'adaptent aux circonstances et montrent que les actions curatives ne sauraient exister, à long terme, sans une réflexion et un accompagnement de prévention. Ces hiéroglyphes urbains qui portent souvent atteinte au patrimoine et constituent une violation de la propriété tant publique que privée peuvent faire l'objet soit de commandes, soit de "patrimonialisation" et sont alors érigés au rang d'œuvres d'art...

Organisées par Renaissance des cités d'Europe, les 12 et 13 juin 2004, à la Halle des Chartrons à Bordeaux, les rencontres "Patrimoine, tags et graffs dans la ville" ont permis de croiser les points de vues de différents acteurs tels que : spécialistes du patrimoine, élus, urbanistes, sociologues, juristes, psychologues, chercheurs, enseignants, chefs d'établissements scolaires, acteurs sociaux, philosophes... réunis pour la première fois autour de cette question.



renaissance des cités d'Europe



lire  
à

la

le

mi

or  
un  
(:  
é)

s c

er

im

me

oe

rde

**Objet : Actes des Rencontres *Patrimoine, tags et graffs dans la ville***

Madame, Monsieur,

**Renaissance des cités d'europe** et le Scérén Crdp Aquitaine publient dans la collection Documents, actes et Rapports pour l'Education, les Actes des Rencontres *Patrimoine, tags et graffs dans la ville*.

Cet ouvrage rend compte des échanges et communications de grande qualité menés lors des Rencontres *Patrimoine, tags et graffs dans la ville*, organisées les 12 et 13 juin 2003 à Bordeaux par l'association Renaissance des cités d'europe. Il traite d'un sujet polémique au cœur des préoccupations de notre société en croisant les points de vues de différents acteurs de celles-ci.

**Renaissance des cités d'europe** lance aujourd'hui une campagne de souscriptions au tarif de 15 euros l'ouvrage (au lieu de 20 euros, prix de vente en librairie). Si vous souhaitez souscrire, merci de nous retourner dûment rempli le formulaire ci-joint.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Anne-Marie CIVILISE  
Présidente

8 place Saint-Christoly  
33000 Bordeaux - France

tél : 05 56 48 14 23  
fax : 05 56 51 93 34

www.renaissancedescites.org  
email : cites@quaternet.fr

SIRET : 34434178900024  
APE : 925 c

**FORMULAIRE DE SOUSCRIPTION**

Actes des Rencontres *Patrimoine, tags et graffs dans la ville*, collection Documents, actes et Rapports pour l'Education, co-édition Renaissance des cités d'europe - Scérén Crdp Aquitaine.

Mes coordonnées

Mr  Mme  Mlle

Nom ..... Prénom .....

Adresse.....

Code Postal ..... Ville ..... Pays .....

Tél. : ..... Fax. : ..... Email : .....

Profession : .....

Je réserve ..... exemplaires au prix de 15 € / exemplaire, soit un montant de .....€

+ frais de port (3 euros / exemplaire) .....€

**Total : .....€**

Règlement : chèque à l'ordre de Renaissance des cités d'europe.

Adresse : Renaissance des cités d'europe – 8 place Saint-Christoly – 33000 Bordeaux - France

Facture oui non

N.B. : Les souscriptions non accompagnées du règlement par chèque, ou du bon de commande pour les collectivités, ne seront pas prises en compte.