



© a'urba - Héliène Dumora

BORDEAUX :

METROPOLE "ERGONOMIQUE" ?

COLLOQUE

MARDI 6 DÉCEMBRE 2016

**STATION AUSONE
SALLE DE CONFÉRENCES DE LA LIBRAIRIE MOLLAT**

8 RUE DE LA VIEILLE TOUR

BORDEAUX

BORDEAUX : MÉTROPOLE ERGONOMIQUE ?

À l'exemple de Bordeaux, beaucoup de métropoles mettent en avant la qualité du cadre de vie pour attirer les habitants. Mais conjuguent-elles aménités offertes à ceux qui y vivent et à ceux qui y travaillent ? Comment construire et organiser une ville pratique adaptée à la vie active ?

Le 6 décembre 2016, l'agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine (a'urba) organisait ce colloque en résonance avec le programme scientifique POPSU 2¹, lancé en 2011 à travers dix métropoles françaises² (hors Île-de-France). Conviant des chercheurs, des élus et des acteurs de la ville, il offre un panorama de réflexions stimulantes, pour comprendre et inventer cette identité métropolitaine en train de se constituer.

> Animé par le journaliste et essayiste Sylvain Allemand, le colloque était programmé à la Station Ausone, salle de conférences de la librairie Mollat à Bordeaux. (www.station-ausone.com)

LES INTERVENANTS

- Alain Bourdin, professeur à l'École d'urbanisme de Paris, responsable scientifique du programme POPSU 2
- Pierre Coumat, président de l'Observatoire de l'Immobilier d'entreprise de Bordeaux
- Michel Duchène, conseiller municipal délégué auprès du maire de Bordeaux pour la Cité digitale et l'innovation dans la ville, vice-président de Bordeaux Métropole chargé des grands projets d'aménagement urbain
- Stephan de Faÿ, directeur général de l'OIN Bordeaux Euratlantique
- Franck Geiling, directeur de l'Architecture, de l'Urbanisme et du Développement durable, Euroméditerranée
- Agnès Grangé, déléguée régionale du groupe La Poste
- Jacques Mangon, maire de Saint-Médard-en-Jalles, vice-président de Bordeaux Métropole en charge de l'Urbanisme réglementaire
- Jean-Baptiste Marie, directeur du programme POPSU 2
- Jean-Marc Offner, directeur général de l'a-urba
- Gilles Pinson, professeur de sciences politiques, Sciences Po Bordeaux, responsable scientifique du Forum urbain de l'université de Bordeaux
- Franck Raynal, maire de Pessac, vice-président de Bordeaux Métropole chargé de l'Enseignement supérieur et de la Recherche
- Benjamin Ribeau, responsable de l'agence de design graphique Kubik
- Jean-Baptiste Rigaudy, directeur de la Mission Stratégies et Ingénierie, Bordeaux Métropole

> Synthèse réalisée par Benoît Hermet (www.benoit-hermet.fr)

1. Aller plus loin : www.popsu.archi.fr/popsu2/accueil

2. Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Rennes, Strasbourg, Toulon, Toulouse.

REGARDS CROISÉS : VILLES PRATIQUES POUR MÉTROPOLIS ACTIVES

Jean-Marc Offner, directeur de l'a-urba, et Alain Bourdin, professeur à l'École d'urbanisme de Paris, responsable scientifique du programme POPSU 2, interrogent la notion d'Ergopolis, ou métropole ergonomique.

Un tour de France des questions urbaines

Toile de fond de ce colloque sur la métropole ergonomique, la Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines (POPSU) met en dialogue l'expertise des acteurs locaux et les études des chercheurs pour mieux comprendre les évolutions de l'espace urbanisé et ses enjeux. Son originalité est de réunir en partenariat les collectivités locales, l'État, à travers le PUCA³, et des équipes de recherches avec des axes de travail choisis par ces trois acteurs. Cinq thématiques ont été définies : l'économie de la connaissance, la gouvernance, les fragilités urbaines, les gares et le développement durable. L'approche interdisciplinaire et la diversité des méthodes, combinées à ce principe de programme, ont permis de coordonner la démarche et de créer des échanges entre les équipes de recherche des villes. Ces travaux sont présentés sous forme de publications et à travers un cycle de colloques dans les métropoles engagées au sein du programme.

Qu'est-ce qu'une Ergopolis ?



Pour Jean-Marc Offner, directeur général de l'a-urba, il s'agit d'un territoire qui prend mieux en compte la question du travail. L'ergonomie est en effet la science des activités humaines. Quelles situations du quotidien peuvent être améliorées pour plus de confort ? Dans nos sociétés de la connaissance, comment une métropole devient-elle l'amie des travailleurs ? L'espace urbain peut-il générer des idées pour mieux travailler ?

« Une métropole doit s'adresser aussi à ses usagers, pas seulement à ses habitants ! »

Jean-Marc Offner, directeur général de l'a-urba

L'attractivité d'un territoire se construit dans sa capacité à recevoir des entreprises (à être "business friendly") mais aussi par la qualité de son cadre de vie. Ce critère est particulièrement mis en avant à Bordeaux et en Gironde.

Selon la formule de l'économiste Pierre Veltz : « Aujourd'hui, ce sont les entreprises qui suivent les salariés. » À la condition du bien-vivre s'ajoute celle d'un environnement propice au travail. « La première idée fondamentale est qu'une métropole s'adresse à ses habitants mais aussi à ses usagers ! », souligne Jean-Marc Offner. On vient dans une ville pour consommer, visiter, étudier, travailler... Les mobilités, par exemple, prennent en compte les déplacements des habitants et ceux liés au travail – sans qu'il s'agisse obligatoirement des résidents d'un endroit. Or, cette intégration des usagers est souvent peu présente dans la gouvernance locale.

Rendre le travail plus visible

La deuxième idée souligne le manque de visibilité des activités urbaines liées au travail, généralement des activités tertiaires, « fermées » derrière des bureaux. Pourtant, donner à voir est utile à l'image d'un territoire : visibilité d'une filière d'excellence (l'aéronautique à Bordeaux par exemple), réalité du marché de l'emploi et des métiers exercés dans une ville... Cette visibilité peut prendre bien des formes, du siège d'une grande entreprise aux rez-de-chaussée d'immeubles, porteurs de dynamisme urbain. La réflexion peut s'élargir aux espaces périphériques, comme la rocade bordelaise qui comporte peu d'« effet vitrine » malgré le riche tissu d'activités qu'elle longe (campus, Parc des Expositions, aéroport...). La troisième idée concerne la praticité de l'espace public. Rue, mobilier urbain, signalétique... « Ces éléments sont souvent peu considérés, alors qu'ils sont fondamentaux pour mieux vivre la ville », souligne Jean-Marc Offner. La ville ergonomique interroge également la "smart city", ou « ville intelligente »... Dans quelles conditions s'organise-t-elle ? Doit-on généraliser le wifi dans l'espace public, les food trucks vont-ils remplacer les cantines d'entreprises ?

Créer des ambiances favorables

« La ville doit être aussi un écosystème créatif permettant de nouer des relations sociales et d'affaires », rappelle Jean-Marc Offner. Au XVIII^e siècle, l'intendant Tourny concevait le Jardin public de Bordeaux à cet effet. Aujourd'hui, on se retrouve à la cafétéria de Microsoft ! Plusieurs exemples d'espaces créateurs d'ambiances urbaines favorables peuvent être cités. L'écosystème bordelais Darwin est une ancienne friche militaire transformée avec succès en espaces de travail partagés, commerces et actions liées à l'écologie. À Lausanne, le Rolex Learning Center entremêle une architecture audacieuse et des activités de façon inédite, avec cette idée que les croisements aléatoires sont autant sources d'innovations que les modèles planifiés.

La transparence de certaines architectures (campus, cafétérias d'entreprises) montre une porosité plus importante

3. Plan Urbanisme Construction Architecture. Agence des ministères de l'Environnement et du Logement, le PUCA éclaire l'action publique et enrichit la connaissance des territoires et des villes à travers des programmes de recherche et d'expérimentation.



Le Rolex learning center à Lausanne

entre les espaces de travail et leur environnement. Elle se développe également dans les lieux tels que les coworking. À la suite du sociologue Dominique Wolton, on peut considérer que les cafés et les restaurants constituent aussi des endroits propices à des échanges collaboratifs. « La difficulté est de revaloriser l'urbanité du travail, observe Jean-Marc Offner, sans nostalgie pour les rues ateliers des artisans d'autrefois, sans non plus l'hyperfonctionnalité de certaines mégapoles. Il s'agit plutôt d'inventer des formes de métropoles amies des travailleurs. »

de travail moins traditionnels : tiers-lieux, télétravail, à domicile ou dans le train... « Exercer une activité ne se limite plus à l'entreprise mais s'opère au sein même de l'espace urbain, résume Alain Bourdin. L'ergonomie métropolitaine renvoie à des enjeux considérables sur le renouvellement de la programmation urbaine. L'extrême diversité des usages impose de ne plus construire des villes ou des quartiers comme avant, à partir de grilles issues des besoins des habitants. Cette programmation doit être revue également dans ses échelles, de l'agglomération au micro-territoire, et son évolution passe par les services et les espaces publics, la ville durable... »



L'écosystème Darwin à Bordeaux est une ancienne friche militaire transformée en espaces de travail partagés

« Exercer une activité ne se limite plus à l'entreprise mais s'opère au sein même de l'espace urbain. »

Alain Bourdin, responsable scientifique du programme POPSU 2

L'ergonomie pour repenser l'urbain

En quoi les observations de POPSU 2 résonnent-elles avec cette métropole ergonomique ? Alain Bourdin, professeur à l'École d'urbanisme de Paris et responsable scientifique du programme, indique des liens avec des thèmes de recherche. À Marseille, l'équipe de recherche s'est intéressée à la distinction entre confort urbain et confort résidentiel. L'équilibre nécessaire entre l'attractivité d'une ville et la qualité de ses espaces publics, de ses logements peut être abordée de façon pertinente par une approche ergonomique. De la même façon, les gares posent la question de l'accueil des usagers temporaires d'une ville. Visiteurs ou travailleurs, ils ont besoin de se l'approprier rapidement sans être pour autant des habitants. L'économie de la connaissance témoigne de ces ouvertures vers des espaces

DÉBAT : FAIRE LA VILLE POUR TOUS

La prise en considération des usages est convoquée avec encore trop de modestie dans les réflexions et questions urbaines. Souci du détail, culture du service, prise en compte des expériences... Prendre soin du citoyen, quelle que soit sa condition, ne devrait-il pas être aussi une préoccupation de l'urbanisme ? Réponses croisées avec des acteurs de la ville.

La poste : des espaces de polarité

Déléguée régionale du groupe La Poste, Agnès Grangé note que la transformation numérique des services positionne déjà les habitants comme des usagers, qu'ils vivent en milieu rural ou urbain. « La révolution que vit La Poste est aussi une question de design ! » Design physique pour mieux répondre aux demandes des clients, design cognitif pour mesurer l'incidence des changements, notamment numériques, sur la simplification des usages, design organisationnel pour proposer un bouquet de services adapté à l'endroit où chacun vit et travaille, selon ses besoins.



Parmi les expériences menées en France, des points postaux ont été implantés dans des conciergeries solidaires (proposant du retour à l'emploi) afin d'agréger une multitude de services de proximité et « créer des espaces de polarité », explique Agnès Grangé. À Bordeaux, Nomade, le premier espace de coworking dans des locaux de La Poste se destine à des professionnels exerçant souvent seuls, pour leur permettre de favoriser les échanges avec d'autres métiers. Ces expérimentations posent la question d'inventer des structures juridiques avec une gouvernance souple, pour étendre les services et leurs plages horaires. « Aujourd'hui, les usagers veulent pouvoir choisir quand ils le veulent et changer de modalité en cours de journée. »

« Le design organisationnel propose un bouquet de services adaptés à l'endroit où chacun vit et travaille. »

Agnès Grangé, déléguée régionale groupe La Poste

Plus de mixité dans les lieux du travail

Comment la métropole ergonomique est-elle perçue par les acteurs économiques ? Pierre Coumat préside l'Observatoire de l'immobilier d'entreprise de Bordeaux qui étudie depuis vingt-cinq ans les évolutions dans la métropole : bureaux, entrepôts logistiques... « La mixité urbaine est aujourd'hui

un élément prégnant du développement des activités. Les urbanistes nous ont permis de prendre conscience que les parcs d'activités devenaient des no man's land en dehors des heures de travail. Aujourd'hui, les investisseurs doivent s'interroger sur le territoire où ils s'implantent : quelle est sa capacité à être habité, son confort d'usages ? »

Malgré ces évolutions, certains critères restent propres à l'économie. Des entreprises vont choisir en priorité les zones périphériques, plus facilement aménageables et mieux desservies que la ville centre. Dans tous les cas, l'enjeu est de faciliter les déplacements des salariés pour se rendre à leur travail et de leur apporter du confort sur place : ergonomie des bureaux, vestiaires pour pratiquer une activité sportive...

« Les urbanistes nous ont permis de prendre conscience que les parcs d'activités devenaient des no man's land en dehors des heures de travail. »

Pierre Coumat, président de l'Observatoire de l'immobilier d'entreprise de Bordeaux

L'observatoire a également un rôle d'anticipation en définissant les volumes de locaux à développer sur la métropole, en relation avec l'offre et la demande. Avant son renouveau, Bordeaux ne suscitait pas le même intérêt des investisseurs. Sa qualité de vie se conjugue désormais avec des loyers de bureaux plus compétitifs.

L'importance des échelles et des parties prenantes

« Il faut une bienveillance à l'égard de toutes les bonnes idées, des projets des acteurs locaux. »

Stephan de Faÿ, directeur général de Bordeaux Euratlantique

Comment la prise en compte des usages bouscule-t-elle la manière de concevoir les projets urbains ? Pour Stephan de Faÿ, directeur général de l'OIN⁴ Bordeaux Euratlantique, « Nous avons heureusement enterré la Charte d'Athènes de Le Corbusier⁵ qui séparait les fonctions d'habiter, de produire, de consommer... » Si, autrefois, l'éloignement des usines et des habitations se justifiait, la mixité des programmes est devenue essentielle dans une société où les activités ont beaucoup évolué. Malgré tout, la spécificité des normes entre espaces de travail et habitations limite encore les possibilités d'adaptation des bâtiments, en dépit de modèles économiques devenus agiles...

Le pilotage d'un programme tel que Bordeaux Euratlantique – 40 000 nouveaux habitants, 30 000 salariés – doit être abordé par la prise en compte des échelles : macro pour

4. Opération d'Intérêt National.

5. Rédigée en 1933, cette charte a établi les principes d'une planification et d'une construction fonctionnalistes des villes.



éviter tous les déséquilibres, y compris spéculatifs ; micro ensuite, avec une programmation immeuble par immeuble. La difficulté est de conserver une identité existante tout en déployant une dynamique nouvelle, à l'image du quartier Paludate, secteur festif qui devra s'intégrer au futur quartier d'affaires. Des initiatives culturelles comme des résidences d'artistes sur du foncier transitoire encouragent aussi une appropriation par les habitants. « Il faut une bienveillance à l'égard des bonnes idées, des projets d'acteurs locaux, qui enrichissent notre vision du territoire. » Associations ou citoyens, les « parties prenantes » ont un rôle de plus en plus important dans la conception des projets.

L'irruption de l'intime dans la fabrique de la ville

« Tout ne se décrète pas... La ville se fabrique aussi à contrepied, avec des pas de côté ! »

Jacques Mangon, maire de Saint-Médard-en-Jalles, vice-président de Bordeaux Métropole en charge de l'Urbanisme réglementaire

« Les fonctionnalités attendues par les usagers évoluent beaucoup », note Jacques Mangon, maire de Saint-Médard-en-Jalles, vice-président de Bordeaux Métropole en charge de l'urbanisme réglementaire. « Je suis notamment frappé par l'irruption de l'intime dans ces attentes. » Ce phénomène bouleverse les approches de l'espace public mais aussi de la sphère du travail. Une ville plus « performante » doit intégrer désormais les attentes citoyennes d'espaces publics, de nature, d'envies de se balader avec plus de décontraction... « Tout ne se décrète pas... La ville se fabrique aussi à contrepied, avec des pas de côté ! Elle doit prendre en charge sans museler, avec une sensibilité qui apporte de l'efficacité. » Une grande entreprise française comme Thales a regroupé 2600 personnes sur son campus industriel de Mérignac avec une approche décloisonnée des environnements de travail. La révision du nouveau Plan Local d'Urbanisme de Bordeaux Métropole (PLU 3.1) intègre des zones nouvelles où le projet fait le règlement, plus que l'inverse.

Quel équilibre trouver à l'échelle d'une métropole pour assouplir les réglementations ? « Notre pays n'est-il pas freiné par l'abus de règles quand d'autres fonctionnent davantage sur des économies de la confiance ? demande Jacques Mangon. La société moderne est celle qui crée des frottements inattendus... »

La métropole, terrain de jeu créatif

Fondateur à Bordeaux du studio de design graphique KUBIK, Benjamin Ribeau réalise aussi bien de la communication institutionnelle (pour Bordeaux Métropole, Bordeaux Euratlantique) que de la muséographie, de la signalétique... « La ville est un immense terrain de jeux pour les créatifs, que l'on soit garant ou responsable de la profusion des signes qu'elle génère. » Outre les signalétiques nécessaires au fonctionnement de l'espace urbain, ne faudrait-il pas une signalétique plus culturelle, qui ramènerait l'écrit dans notre environnement ? « L'espace public devrait être plus souvent une interface pour communiquer sur ces questions d'ergonomie des usages. » Tout en intégrant les nombreuses contraintes réglementaires, des signalétiques vraiment destinées aux usagers sont à inventer in situ.

« En matière de création ou d'architecture, il faut veiller à ne pas faire du branding sur la ville, souligne Benjamin Ribeau, à ne pas la transformer en produit marketing. On peut imaginer beaucoup de systèmes d'informations, même



Le quartier des spectacles à Montréal

éphémères, qui soient rattachés à l'écrit, au patrimoine de la ville, à son ADN. » La signalétique peut avoir également une dimension sensorielle, à l'image du quartier des spectacles de Montréal, où des lumières pilotées par des algorithmes s'animent pour identifier des lieux tout en créant une véritable paysage urbain nocturne.

« L'espace public devrait être plus souvent une interface pour communiquer sur l'ergonomie des usages. »

Benjamin Ribeau, responsable du studio de design graphique KUBIK

Diversités métropolitaines

L'aménagement de l'espace urbain est cependant limité aujourd'hui par une diminution des moyens financiers des collectivités. « Ces contraintes peuvent être une opportunité pour penser la ville de façon plus intelligente, plus sensible... », espère Jacques Mangon. La construction de la métropole elle-même doit évoluer d'une ville centre rayonnante à une multitude de villes « émettrices ».

Stephan de Faÿ relève qu'il s'agit d'organiser un système métropolitain, en parvenant à équilibrer les avantages et les inconvénients. « Construire une ville, c'est d'abord reconstruire une carte mentale pour ses usagers. » La communication et le dialogue sont très importants pour déjouer les a priori qui peuvent être des freins puissants aux projets.

Agnès Grangé, déléguée régionale du groupe La Poste, souligne que les changements sont aussi à opérer sur les mobilités. Favoriser au maximum l'intermodalité des

transports, pour limiter l'utilisation de la voiture, encore très présente sur certains secteurs comme les boulevards bordelais... La fonctionnalité de la métropole doit aussi s'exercer au niveau de la logistique des marchandises. Enfin, la question des échelles s'étend au territoire régional, qui regroupe des communautés d'agglomérations de 150 000 à 250 000 habitants, avec des possibilités de collaboration intéressantes.

« Construire une ville c'est d'abord reconstruire une carte mentale pour ses usagers. »

Stephan de Faÿ, directeur général de Bordeaux Euratlantique

La métropole ergonomique sera-t-elle en capacité d'accueillir une diversité d'activités ? Pierre Coumat, de l'Observatoire de l'immobilier d'entreprise, note que c'est déjà le cas, avec une répartition traditionnelle du tertiaire dans la métropole et d'autres activités en périphérie qui génèrent attractivité, co-activité, à l'image de l'aéroparc de Mérignac autour de la filière aéronautique. « À la mixité s'ajoutent la pérennité des quartiers en développement et l'adaptabilité des environnements de travail, désormais essentielles. »



Le pôle d'échanges multimodal de la Buttinière à Lormont

CONTRE-POINT

L'intervention de Gilles Pinson, professeur de sciences politiques à Sciences Po Bordeaux, donne le point de vue de la recherche et apporte un regard critique sur la notion d'ergonomie métropolitaine.

Les travaux du Forum urbain

Responsable du Forum urbain de l'université de Bordeaux, Gilles Pinson revient sur ce projet d'innovation sociétale créé en 2014. Financé par l'Initiative d'Excellence (IDEX), il réunit une cinquantaine de chercheurs autour de la ville, abordée selon des disciplines diverses : géographie, urbanisme, sciences politiques, économie, histoire... Son objectif est de valoriser recherches et projets partenariaux à la manière du POPSU.

Quelles observations rejoignent cette question de la métropole ergonomique ? Le Forum urbain a réalisé plusieurs études avec des partenaires sur des thématiques comme l'impact des transformations du réseau ferroviaire régional sur les usagers et les conditions de travail⁶, le rapport à la ville des retraités et les usages qui en découlent⁷, ou encore la "smart city" et l'ubérisation potentielle de certains secteurs de la fabrique urbaine⁸... Des étudiants ont réalisé des reportages ethnographiques dans des zones d'activités économiques montrant les conditions parfois très médiocres des salariés, notamment lors de la pause déjeuner.

Péri-ergopolis versus ergo-bobopolis

Sur la notion de métropole ergonomique, Gilles Pinson note les paradoxes d'une double réalité. D'une part, un nouvel urbanisme célèbre la mixité, la densité, le capitalisme et l'environnement réunis ! D'autre part, force est de constater la disparition de la figure plus traditionnelle du travailleur, celle de l'homme du labeur. « La ville fonctionnaliste de Le Corbusier et de la Chartes d'Athènes ne serait-elle pas la vraie ville ergonomique ? », questionne Gilles Pinson. Il cite également *La Ville franchisée*, ouvrage de l'architecte et urbaniste David Mangin, qui évoque des villes contemporaines très planifiées. Avec leurs tiers lieux et leurs cafés, les centres urbains ne sont pas ergonomiques pour toutes les activités professionnelles... La séparation des fonctions, souvent caractéristique des zones périphériques, correspond mieux à certains acteurs économiques. La métropole ergonomique doit intégrer cette « péri-ergopolis ».

« La ville fonctionnaliste ne serait-elle pas la vraie ville ergonomique ? »

Gilles Pinson, professeur de Sciences politiques,
Sciences Po Bordeaux

À l'inverse, « l'ergo-bobopolis » des zones denses de la ville historique, abandonnée dans les années 1960 et reconquise à partir des années 1990, devient ergonomique pour d'autres types d'activités : acteurs de l'innovation, professions libérales... Cette évolution rejoint le phénomène de gentrification observé par les sciences sociales et la notion de

"creative class" inventée par l'universitaire Richard Florida. Autre phénomène, le géographe économiste Michael Storper observe qu'à l'ère de tous les moyens de communication à distance, nous avons tendance à nous regrouper. Les groupes sociaux et professionnels de l'économie de l'innovation ont besoin d'espaces denses et de proximité, qui permettent le mélange entre réseau professionnel et vie privée. Même les villes anglo-américaines, largement fondées sur la séparation des fonctions, ont redécouvert un mode de vie à l'européenne. La ville dense est aussi culturelle, diverse, ce qui attire des talents vers lesquels viennent les entreprises – et non plus l'inverse.



La rue Notre-Dame dans le quartier des Chartrons à Bordeaux : ergo-bobopolis ?

La métropole ergonomique ne doit pas s'orienter de façon dominante vers sa déclinaison ergo-bobopolis, qui occulterait les autres activités nécessaires à son fonctionnement : industrie, artisanat, logistique, parfois oubliées dans les politiques publiques de développement économique urbain.

6. À la demande du CERESA, centre de recherche associé à la CGT.

7. Avec les enseignants sociologues de l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux et le Conseil départemental de la Gironde.

8. En partenariat avec La Fab de Bordeaux Métropole.

RESSORTS DÉCISIONNELS POUR UNE MÉTROPOLE ERGONOMIQUE

À partir d'expériences menées dans Bordeaux Métropole et ailleurs, quelles sont les modalités pour la construction d'une métropole ergonomique ?

Expliquer les enjeux aux habitants

Pour Michel Duchène, vice-président de Bordeaux Métropole chargé des grands projets d'aménagement urbain, « la ville que nous avons construite est ergonomique, elle a été pensée pour tous, y compris pour les travailleurs. » Les transports publics sont multiples : tramway, navette fluviale, vélos en libre-service, application de covoiturage...

L'offre en logement est variée sur l'ensemble de la métropole, dans des quartiers nouveaux, pensés de manière ergonomique. « Je crois beaucoup à la réglementation car nous avons tendance à mythifier la population. » Les attentes des citoyens entrent parfois en contradiction avec leur cadre de vie. L'un des enjeux est d'expliquer le sens des politiques urbaines. « Ne créons pas des fossés entre les concepts que nous développons et la manière dont les populations les comprennent. » La densité ou la hauteur des constructions sont par exemple très mal perçues, au contraire de l'étalement urbain, qui est pourtant une problématique essentielle.

Le nouveau quartier des Bassins à flot à Bordeaux



Si la prise en compte des usagers est intéressante, les habitants restent prioritaires selon Michel Duchène. Celui-ci s'inquiète de l'augmentation importante de la location de logements privés dans un but touristique – du type airbnb –, avec des personnes qui préfèrent augmenter leurs revenus et partir vivre en périphérie. « Il nous faut garder le contrôle des centres urbains de nos métropoles pour qu'ils restent équilibrés, avec des logements sociaux, des services performants, et permettent à toutes les catégories d'âges et de revenus d'y habiter. »

« Ne créons pas des fossés entre les concepts que nous développons et la manière dont les populations les comprennent. »

Michel Duchène, vice-président de Bordeaux Métropole chargé des grands projets d'aménagement urbain

Ergonomie pour la recherche

Maire de la commune de Pessac, où se trouve une partie du campus universitaire, Franck Raynal est également vice-président de Bordeaux Métropole chargé de l'enseignement supérieur. Il rappelle que le soutien de la métropole dans ce domaine a augmenté de façon importante, notamment par un investissement dans l'opération campus. « La métropole devient un véritable partenaire des acteurs de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation. Une ville ergonomique se construit aussi par la création de richesses. »

« L'enseignement supérieur et la recherche représentent 12 à 15 % de la population métropolitaine ! »

Franck Raynal, maire de Pessac, vice-président de Bordeaux Métropole chargé de l'Enseignement supérieur

En parallèle, une réflexion est à mener sur la praticité de la ville à l'égard des populations de l'enseignement supérieur : Bordeaux Métropole compte 90 000 étudiants, 10 000 enseignants-chercheurs et quelques milliers de salariés dans ce domaine, soit 12 à 15 % de sa population ! Beaucoup sont des nouveaux usagers qui viennent du territoire régional et au-delà. Il faut pour eux une qualité de vie, une attractivité résidentielle, une qualité de l'enseignement et de la recherche...

Pour attirer ces populations et des entreprises innovantes, « la ville doit être plus simple à vivre, grâce aux transports, aux mobilités douces », suggère Franck Raynal. « Il faut aussi créer du lien avec le monde de l'entreprise, les institutions... » Deux Opérations d'Intérêt Métropolitain (OIM) ont été créées en ce sens : l'OIM Bordeaux Aéroport et l'OIM Bordeaux Inno Campus. Cette dernière réunit différents campus de la métropole mais aussi des territoires d'habitat et d'activités économiques. Le Forum urbain (voir page précédente) accompagne sa création en cartographiant les besoins des habitants, des travailleurs, des étudiants...

Intégrer les parties prenantes à l'ingénierie du territoire

« La condition métropolitaine des usagers est en pleine transformation », observe Jean-Baptiste Rigaudy, directeur de la Mission Stratégies territoriales et ingénierie de Bordeaux Métropole, qui a pour fonction d'accompagner ces changements. Outre son cadre de vie et sa qualité urbaine, Bordeaux doit aussi construire une vraie dynamique économique et devenir cette métropole amie des travailleurs. « L'un des challenges est d'attirer 100 000 emplois d'ici 2020 », indique Jean-Baptiste Rigaudy. Pour y répondre, des outils existent comme l'Opération d'Intérêt National Bordeaux-Euratlantique, les Opérations d'Intérêt Métropolitain (voir page précédente), et de futurs territoires de projets pour élargir encore cette mutualisation d'intérêts autour de l'emploi. La mission Stratégies territoriales et ingénierie étudie aussi les évolutions climatiques, les transitions sociétales...

Des pactes métropolitains d'innovation ont été mis en place dans les quinze métropoles françaises. À Bordeaux, l'ingénierie des Opérations d'Intérêt Métropolitain a été choisie, avec plusieurs objectifs : mieux travailler avec les usagers d'un territoire, ses parties prenantes, les fédérer pour aider à construire les projets ; aller plus vite grâce à des procédures adaptées à des territoires de projets plus vastes, à l'image des 2500 hectares de l'OIM Bordeaux Aéroport ; inventer une ingénierie qui s'adapte aux transitions du futur, en matière de protection de l'environnement, d'évolution climatique, et qui pense la ville pour les usagers futurs...

Faut-il anticiper les attentes des usagers ou sont-ils experts de la ville, notamment sur ces transitions ? « La notion d'expert est relative car la ville planifiée n'est pas toujours celle qui génère de l'attractivité, répond Jean-Baptiste Rigaudy, et, avant l'expertise, il faut trouver les parties prenantes motivées. » Sur l'OIM Bordeaux Aéroport, des salariés d'une entreprise se sont mobilisés pour implanter une ruche qui est devenue un point d'attraction.

« L'un des challenges de Bordeaux Métropole est d'attirer 100 000 emplois d'ici 2020. »

Jean-Baptiste Rigaudy,
directeur de la Mission Stratégies territoriales
et ingénierie de Bordeaux Métropole

Point de vue de la métropole marseillaise

Comment cette notion de métropole ergonomique est-elle perçue ailleurs ? Franck Geiling, directeur de l'Architecture, de l'Urbanisme et du Développement Durable pour Euroméditerranée – l'équivalent à Marseille

de Bordeaux Euratlantique – rappelle que son organisme travaille depuis vingt ans sur ces questions d'attractivité. Plus que le renouvellement d'un quartier en particulier, il s'agit de développer un laboratoire de la ville durable ou ergonomique, en créant des situations reproductibles ensuite, moins comme des modèles mais plutôt comme des principes.

À Marseille, dans le cadre d'Euroméditerranée, la création d'un parc urbain est venue ainsi répondre à plusieurs problématiques : jouer le rôle d'un champ d'expansion de crues dans une zone inondable ; amener la qualité résidentielle d'un espace de nature de proximité ; contribuer à réduire les températures lors d'un épisode de canicule...

Ces expérimentations ne font pas pour autant métropole et Marseille est confrontée à des difficultés de mobilités. Problématique de toutes les villes, cette question est souvent abordée du point de vue de la massivité des déplacements, rarement par la qualité. Or, la qualité des trajets intéresse tous les usagers : habitants, travailleurs, touristes, comme le souligne Franck Geiling : « On répond trop souvent aux problématiques des mobilités par des infrastructures plus que par des continuités de services. La mobilité métropolitaine sera plus réussie en rendant désirables les différentes modalités de transports : qualité du matériel roulant et de l'accueil, fiabilité du service, mais aussi qualité de l'environnement urbain qui transforme le trajet en voyage. »

« La qualité de l'environnement urbain transforme aussi le trajet en voyage... »

Franck Geiling, directeur de l'Architecture, de l'Urbanisme
et du Développement durable pour Euroméditerranée

La tour MCA CGM, inaugurée en 2012 à Marseille dans le cadre d'Euroméditerranée (architecte : Zaha Hadid)





CONCLUSION

Ergonomique et multiple

Directeur de l'a-urba, Jean-Marc Offner rappelle que la notion de métropole ergonomique, plus large qu'une définition formelle, permet d'évoquer les thèmes du travail dans la cité, de la métropole active, de la question des usages... La métropole créative est souvent avancée mais tous les enjeux doivent pouvoir être transposés à l'ensemble des secteurs professionnels. Sur le plan de l'institution et de sa gouvernance, l'ancienne communauté urbaine de Bordeaux s'était construite sur les infrastructures : les transports, les réseaux... Il existe une continuité entre la communauté urbaine d'hier et la métropole d'aujourd'hui. « Pour constituer cette identité nouvelle, de nouveaux sujets doivent être mobilisés. La coopération territoriale pour Bordeaux... Avec qui veut-elle coopérer ? Les nouveaux territoires de projets, à géométrie variable et qui mobilisent plusieurs communes, la prise en compte des usagers qui ne sont pas forcément des habitants, donc les travailleurs. La métropole ergonomique appelle une pluridisciplinarité des approches. »

POPSU, la suite

Directeur du programme POPSU 2, Jean-Baptiste Marie rappelle l'intérêt pour les chercheurs d'aborder des problématiques nouvelles comme cette question de la métropole ergonomique. Comment construire la ville des travailleurs tout en proposant un cadre de vie ? Comment conjuguer la ville pratique et la vie active ?

« L'un des points forts de POPSU 2 est ce dialogue croisé entre acteurs et chercheurs autour d'un objet d'étude instable, la métropole en train de se constituer. »

Ce dialogue va se poursuivre dans les travaux de POPSU à travers trois grands objectifs :

- consolider une production de connaissances sur la métropole, analyser les projets et les stratégies qui s'opèrent, se confronter à des comparaisons internationales, développer des plateformes locales de recherche, à l'image du Forum urbain initié à Bordeaux...
- structurer des réseaux en dialogue, entre acteurs et chercheurs, construire des relations pérennes entre services techniques, élus, monde de la recherche, grâce à des dispositifs de médiations, co-construire les programmes entre l'État, les acteurs des métropoles, co-construire des financements...
- capitaliser et valoriser les connaissances : le programme POPSU 2 représente 140 chercheurs, 21 laboratoires ; 32 rapports de recherche ont été produits ; sa valorisation s'effectue par des articles scientifiques mais aussi des colloques, comme celui organisé à Bordeaux et ceux qui ont été programmés dans les dix métropoles du programme. « La dimension internationale de POPSU devra être renforcée afin de pouvoir initier des travaux de comparaison entre des métropoles sur des sujets précis, souligne Jean-Baptiste Marie. L'analyse de la métropole et de ses systèmes urbains, les liens qu'elle peut entretenir avec ses territoires d'influence, les villes de petite et moyenne taille qui les entourent, sont des points très importants à étudier pour les chercheurs. »

