

BORDEAUX, MÉTROPOLE "RÉFÉRENTE"

Patrice Godier et Thierry Oblet

À Bordeaux, comme à Lyon, Marseille ou Nantes, le passage à l'échelle métropolitaine – c'est-à-dire à une organisation et à une gouvernance territoriales nouvelles – suppose que les acteurs fassent évoluer leurs représentations et leurs pratiques : réinterpréter les évolutions en cours, redéfinir les situations à affronter, questionner les solutions envisagées, débattues et mises en œuvre. L'image, largement diffusée, de l'avènement d'une « métropole millionnaire » suscite des tensions entre les références territoriales héritées et celles en gestation. Le présent ouvrage aborde les conditions spécifiques de cette transition vers une nouvelle logique territoriale dans le contexte bordelais¹. Il le fait principalement par l'observation et l'analyse de trois éléments : l'offre de mobilité, le poids des économies de la connaissance et créative et les recadrages territoriaux qu'implique la métropole comme territoire d'action.

L'attractivité retrouvée de la ville centre grâce au tramway avait caractérisé la période 2005-2010. Le projet phare du réveil bordelais durant la première phase de projet urbain (1996) avait motivé une réflexion inédite sur la métropole à partir de la mobilité. Des questions restaient néanmoins en suspens, telle la pertinence du périmètre d'action de l'offre de transports, limitée alors à l'intra-rocade. De même, la prise en compte de l'environnement et de la transition énergétique, la montée en force de la démocratie participative, l'intégration de la donne économique et sociale (crise de 2008) appelaient à reformuler le référentiel d'actions urbaines élaboré à la fin des années 1990. Un cycle de projets, dont l'opération d'intérêt national Euratlantique constitue le « navire amiral », fut initié à partir de la nouvelle mandature (2008), sans qu'une hiérarchie ne soit définie en matière de calendrier ou de priorités dans l'affectation des ressources. Un récit local sur la métropole a prolongé le projet urbain de Bordeaux, valorisant un processus participatif intitulé « La fabrique métropolitaine », destiné à donner sens à une nouvelle configuration d'actions.

Ainsi, après s'être appuyé sur le mouvement de l'histoire et sur son héritage en la matière, d'avoir recouru en quelque sorte à l'actualisation conservatoire de son existant (un futur sans rupture), le projet d'agglomération bordelais s'inscrit désormais dans une dynamique de puissance du fait métropolitain². Cette dynamique se traduit aussi bien par la transformation progressive des systèmes de pensée que des systèmes d'action.

La mobilité, vecteur de conscience métropolitaine

La thématique de la mobilité – étudiée dans la première partie de ce livre – prend à Bordeaux une ampleur toute particulière. Le contexte est celui d'un système routier à faible capacité de mutation (la rocade), de transports publics qui montrent leurs limites (le tramway), de la promotion de mobilités nouvelles (covoiturage, vélo, marche) dont l'intégration reste conditionnée à un changement de pratiques des habitants. D'où l'enjeu majeur pour la communauté urbaine de Bordeaux (CUB) de définir une *offre métropolitaine de mobilités, en mode durable* – une offre qui repose sur des liaisons concentriques en mesure d'optimiser le réseau existant, mais surtout sur l'invention à terme (2020) d'un réseau à l'échelle métropolitaine, un « RER de province », susceptible d'améliorer les connexions entre espaces résidentiels et économiques. En lien avec ce réseau, l'opération de densification autour des axes de transport (la démarche « 50 000 logements ») et le grand projet Euratlantique scellent l'émergence d'un nouvel urbanisme bordelais. Les notions de multimodalité et d'intermodalité associées aux pôles d'échange font également partie intégrante d'un système d'accessibilité à la métropole moins énergivore. La mobilité devient ainsi le vecteur d'une conscience métropolitaine ; le grand moment réflexif qu'aura été le Grenelle des mobilités en 2009 en fut le point d'orgue.

Soumise à l'épreuve des territoires et des héritages de l'histoire, l'offre de mobilité se heurte à des difficultés de mise en œuvre. Certaines sont communes à toutes les métropoles – périmètres d'action, échelles de référence et questions foncières ; d'autres relèvent de la dimension locale – jeu des stratégies politiques et ancrage de cultures de la mobilité. La recherche engagée dans le cadre de Popsu II a permis d'examiner chacune des contraintes, afin d'estimer les conditions d'une gouvernance intermodale, adaptée à une « ville archipel », et les potentiels d'intégration (urbaine, opérationnelle, servicielle) des pôles d'échange à ces mêmes territoires.

Économie créative : mythes et réalité métropolitaine

La deuxième partie de ce livre analyse la manière dont la métropole bordelaise anticipe son développement économique et culturel. La concurrence et l'éclatement entre les sites, de même que l'autonomie et l'indépendance des projets empêchent de considérer ces actions comme constitutives d'un axe stratégique d'aménagement. En témoigne l'absence d'un fond de décor à l'échelle métropolitaine, d'une image spatialisée du

secteur en dehors de microsites. Il n'existe aucun référentiel d'action en matière d'économie créative. La difficulté qu'ont les acteurs à définir la « classe créative » l'atteste, de même que les doutes sur sa capacité à transformer la métropole malgré une action diffuse de « créatifs ».

À l'échelle de la métropole bordelaise, l'économie créative est davantage une référence identitaire qu'un support de régulation de l'usage du territoire. Elle se nourrit d'opportunités territoriales, d'initiatives privées et publiques (Terres Neuves et Darwin) qui impulsent, malgré tout, une transformation significative des quartiers dans une logique de renouvellement urbain : ici dans le périmètre d'Euratlantique, là dans celui de la rive droite.

Une mise en perspective

Des « métropoles » de François Ascher³ aux trois mouvements de la métropole de Jacques Donzelot⁴, les propositions théoriques en mesure d'éclairer le processus de métropolisation ne manquent pas. Plutôt qu'engager une nouvelle élaboration théorique de ces modèles à l'aune des réalités bordelaises, la troisième partie ouvre quelques perspectives sur les enjeux de ce passage de Bordeaux à l'aire métropolitaine.

La recomposition des relations entre territoires, induite par la référence à la qualification métropolitaine

En la matière, l'intérêt de créer des liens avec les autres métropoles – condition nécessaire pour exister comme espace métropolitain – ne semble pas partagé par les acteurs locaux. L'idéal d'équilibre entre les territoires girondins prime toujours sur la recherche d'une organisation polycentrique. Un rêve d'autarcie entretient en Gironde une ambivalence à l'encontre des dynamiques métropolitaines. Au-delà de ces freins, une métropolisation assumée permettrait d'enterrer l'ancien antagonisme entre villes et campagnes et peut-être d'inventer un nouveau modèle urbain mariant enfin la ville à la campagne ou réciproquement.

Le développement de la démocratie attendue de la métropolisation

À Bordeaux, le conseil de développement durable (C2D) a été, ces dernières années, au centre de la multiplication des démarches participatives qui ont accompagné les grands projets d'aménagement et le projet métropolitain impulsés par la communauté urbaine de Bordeaux. Quels que soient les écueils inhérents à ce type d'action (expressions de type Nimby, escamotage de la participation dans les exigences de la communication...), les opérations menées ont pointé que les grands débats publics favorisaient eux aussi la prise de conscience par les habitants de leur appartenance à une métropole. Ainsi, indépendamment de ce que deviendra le C2D, l'adhésion des habitants à une conscience métropolitaine semble fortement conditionnée par l'existence de dispositifs de participation touchant aux problématiques métropolitaines.

L'enjeu de la mobilité

À Bordeaux, la conscience métropolitaine s'est affermie autour des tentatives de construire un système de mobilité durable ; la recherche de modes de déplacement plus écologiques réhabilitant l'exercice de la planification urbaine que le triomphe de la voiture individuelle avait réduit au développement du réseau autoroutier⁵. La comparaison à l'échelle internationale démontre la difficulté des métropoles à se déprendre de l'emprise de l'automobile : Curitiba, au Brésil, célèbre pour l'organisation de ses transports collectifs, ses fameux bus à haut niveau de service ; Cincinnati, aux États-Unis, renommée pour son réseau d'autoroutes. Dans un cas comme dans l'autre, malgré une sensibilité convergente aux inconvénients du « tout automobile », l'avenir des transports semble toujours promis à l'automobile. En Amérique du Nord, celle-ci demeure le symbole de la liberté individuelle, quand le transport collectif, jugé peu efficace et coûteux pour le contribuable, est stigmatisé, suspecté de déclassement social. L'enjeu est également sociétal à Curitiba, où les nouvelles classes moyennes veulent asseoir leur promotion économique et sociale en acquérant une voiture ; choix que l'insécurité et l'inconfort des transports collectifs (ces derniers desservant aussi les quartiers perçus comme les plus dangereux) ne font que renforcer. En dépit de l'éloge des « transports doux », porté par le récit métropolitain bordelais, ces deux exemples suggèrent, au regard du caractère de « ville américaine » souvent prêtée à l'agglomération bordelaise⁶, combien il sera difficile aux Bordelais de délaissier leur voiture. Faire reposer la construction métropolitaine sur le seul pari de l'adoption par ses habitants de comportements « vertueux » en matière de mobilité semble un leurre.

Ces trois angles d'observation témoignent d'une métropole « référente » en matière d'action sur les territoires. À l'heure où s'engage l'acte III de la décentralisation, qu'en sera-t-il de son institutionnalisation ? Qu'advient-il des compromis qui semblaient se dessiner ? Qu'advient-il du « fait urbain » compte tenu des résistances qui se font jour ? ■

Notes

1. Le travail d'enquête s'est déroulé entre 2010 et 2013. Il a consisté en la réalisation de plus de soixante entretiens, l'organisation de séminaires, l'analyse de nombreux documents et la comparaison avec d'autres agglomérations. Cf. le programme de recherche Popsu 2 (plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines) : www.popsu.archi.fr.

2. Voir Patrice Godier, Claude Sorbets, Guy Tapie (dir.), *Bordeaux Métropole. Un futur sans rupture*, Marseille, Éditions Parenthèses, 2009.

3. François Ascher, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 1995.

4. Jacques Donzelot, « La plainte des petites villes : l'exemple de Carpentras », *Tous urbains*, n° 11, septembre 2015, p. 48-51 ; « Le village et la ville », *Tous urbains*, n° 9, mars 2015, p. 8-9 ; « Une sensation de ville », *Tous urbains*, n° 6, mai 2014, p. 36-39.

5. David Mangin, *La Ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Éditions de la Villette, 2004.

6. Émile Victoire, *Sociologie de Bordeaux*, Paris, La Découverte, 2014 [2007].

Bibliographie

- Ascher F., *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 1995.
- Donzelot J., « La plainte des petites villes : l'exemple de Carpentras », *Tous urbains*, n° 11, septembre 2015, p. 48-51.
- Donzelot J., « Le village et la ville », *Tous urbains*, n° 9, mars 2015, p. 8-9.
- Donzelot J., « Une sensation de ville », *Tous urbains*, n° 6, mai 2014, p. 36-39.
- Godier P., Sorbets C., Tapie G. (dir.), *Bordeaux Métropole. Un futur sans rupture*, Marseille, Éditions Parenthèses, 2009.
- Mangin D., *La Ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Éditions de la Villette, 2004.
- Victoire É., *Sociologie de Bordeaux*, Paris, La Découverte, 2014 [2007].