

L'ÉVEIL MÉTROPOLITAIN L'EXEMPLE DE BORDEAUX

Sous la direction de Patrice Godier, Thierry Oblet, Guy Tapie



SOMMAIRE

Introduction

Bordeaux, métropole « référente »

Patrice Godier et Thierry Oblet

11

Partie I

La métropole mobile

Chapitre 1

La politique des transports urbains : fabrique de la conscience métropolitaine

Thierry Oblet

19

Chapitre 2

Les promesses de l'intermodalité

Patrice Godier

63

Partie II

La métropole créative

Chapitre 3

Économie de la connaissance et stratégies urbaines

Guy Tapie

91

Chapitre 4

Les quartiers créatifs Darwin et Terres Neuves

Guy Tapie

115

Partie III

La métropole en perspective

Chapitre 5

La possibilité d'une métropole campagne

Entretien avec Carole Pourchez,
par Patrice Godier et Thierry Oblet

143

Chapitre 6

Vers une métropolisation participative ?

Aurélie Couture

153

Chapitre 7

La mobilité en question : les enseignements de Cincinnati (États-Unis) et de Curitiba (Brésil)

Cristina de Araujo Lima et Guy Tapie

171

Conclusion

L'éveil d'une conscience

Patrice Godier, Thierry Oblet, Guy Tapie

209

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 gironpins 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 délaisser 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 complainte 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].

Réception

Quartier populaire des années 1960, la cité Yves-Farges devenue Terres Neuves était majoritairement composée d'ouvriers travaillant dans les usines situées à proximité. Immigrés du Maghreb puis de Turquie et des pays de l'Est, ils cohabitaient avec des employés des grandes entreprises publiques (poste, SNCF). Malgré les tensions, l'action des associations dans le cadre « d'une Maison des jeunes et de la Culture, construite par les habitants », associée à l'influence du Parti communiste sur la population assuraient à l'époque une socialisation autour d'activités collectives et militantes. Celles-ci formaient le socle de l'intégration et d'un attachement au quartier et à la municipalité, un bastion communiste devenu plus tard écologiste. La perception du quartier est restée longtemps liée aux emblématiques cités de logement sociaux (dont la cité Yves-Farges) dont la destruction a été le signe violent et radical de l'évolution attendue (2005-2016).

Le parc créatif Terres Neuves modernise l'image de la ville en la situant dans la sphère des entreprises créatives, tout en maintenant l'importance de valeurs collectives et solidaires dans la tradition de l'histoire béglaise. L'esprit du lieu repose ainsi sur « les échanges formidables », la promotion de « l'esprit tribu », d'un climat « bohème » et de la volonté d'en garantir la spécificité, conditions de vie opposées à celles caractérisant les zones industrielles anonymes. Les autorités publiques « ont envie de maintenir une liberté d'occupation, d'avoir des populations ou des activités qui trouvent du plaisir à y être ». Son charme est ancré aussi dans le désordre apparent de son organisation, « à la différence de zones d'aménagement concerté qui, au bout de dix ans de fonctionnement, sont sans vie ». Pour valoriser une « ambiance urbaine, une atmosphère, une sensation d'être », la tolérance est de rigueur pour des acteurs originaux, aux faibles moyens économiques, « en écoutant ce qu'ils disent et veulent, en ne donnant pas un produit complètement fini pour son appropriation ».

Certains sont plus motivés que d'autres pour partager une vie sociale sous l'amicale pression de l'animatrice du lieu (chargée de l'animation et de l'organisation d'événements) comme l'indique les trois catégories d'occupants qui en constituent le peuplement : les historiques ou les pionniers, les plus impliqués ; les indifférents qui affirment qu'être là ou ailleurs ne change pas grand-chose à leur activité, que la vie à La Tribu n'est pas désagréable mais qu'elle est secondaire ; les porte-paroles qui participent à la vie collective et aux animations. Cette stratification affaiblit les potentiels de fusion collective et provoque des dissensions internes : « Une partie se mobilise et pas une autre ; un côté de la rue et pas l'autre. » Le lieu a fini par attirer davantage par sa valeur économique que par sa valeur sociale et idéologique. Parallèlement, des critiques sont formulées. L'aménagement est inachevé, l'organisation spatiale ou la qualité des espaces publics ne sont pas encore à la hauteur de la fréquentation et de l'usage. Beaucoup de « petits » défauts pénalisent le quotidien : le manque

de signalétique, l'absence de parkings ou d'aménagements de l'espace public, la multiplication des barrières de chantier, une « fin des travaux » qui n'arrive jamais.

Après dix ans d'existence, la dynamique du lieu n'est pas à la hauteur de ses attentes et de son originalité², remettant en cause la pérennité de son contenu. Le moment « de la gestion » a introduit des incertitudes sur l'animation générale qui n'incombe plus à la SAEMCIB, ni à la Ville qui a pris ses distances. La création d'une association de propriétaires-locataires est envisagée dont la tâche serait justement de maintenir la mobilisation sociale, dynamique cruciale quand les propriétaires sont plus intéressés par la valeur immobilière et économique de leur bien que la transmission des valeurs de l'idéologie pionnière. En l'état, « le quartier a une réelle identité et visibilité », comme l'affirme un architecte qui résume bien le sentiment général (2012). Identité et visibilité qui ne se décrètent pas et qui résultent de négociations autour d'une stratégie, transformer un quartier et à terme une ville. Ainsi, des programmes (la Croix-Rouge) qui n'étaient pas en phase avec la cible initiale font vivre le site (brasserie, restauration, commerces) et attire d'autres populations, d'autres institutions.

La « réussite » du parc créatif se mesure à sa cohabitation avec l'environnement social et urbain existant de la ville et de la métropole. Des échanges s'engagent avec un quartier contigu, la Cité Yves-Farges, marqué par la précarité et une mauvaise réputation : « Ils ont vu arriver des étrangers, avec beaucoup de choses, des caméras, des appareils numériques... Il y a eu beaucoup de vols. C'était terrible, tout le monde est rentré dans sa coquille. Maintenant, ça commence à se stabiliser. On connaît bien les jeunes. On rentre peu à peu dans une dynamique d'échanges avec le quartier ».

Ce qui représente une belle idée urbanistique impose de travailler le vivre-ensemble, entre les anciens relogés ou anciennement implantés et les nouveaux arrivants, population plus jeune au capital culturel et éducatif plus élevé. Le temps et l'expérience pour effacer quelques erreurs, comme celle commise « lors de l'inauguration des entreprises, où les habitants n'ont pas été invités » sont les instruments d'une cohabitation pacifiée et sans arrière-pensées. L'emplacement de la mission locale favorise les échanges tout comme l'Université populaire mobilise bien au-delà du périmètre béglaï et que le bâtiment BT 59 s'adresse à tous les citoyens. Les événements créés, « Les rendez-vous de Terres Neuves », drainent une plus large audience autour de multiples activités culturelles. D'autres effets positifs sont soulignés vis-à-vis des commerces de proximité (cafés, boulangeries, épicerie). Néanmoins, le décalage sociologique reste grand entre jeunes des quartiers et les nouvelles catégories issues du secteur high tech. Seuls les emplois peu qualifiés (restauration, nettoyage, entretien, sécurité), en nombre limité, restent accessibles aux autochtones.

Finalement, les transformations évoquées relèvent à la fois d'évolutions sociétales plus globales, traduites en partie par les projets actuels, et d'effets localisés liés à l'histoire de la ville et du quartier. Cela signifie l'abandon d'illusions récurrentes rattachées à un passé idéalisé (la ville ouvrière) et la prise en compte des incertitudes pesant sur l'avenir en matière d'identité spatiale et de cohabitation sociale (les start-ups et la gentrification). Le raccourci est saisissant entre la représentation des grandes tours d'habitat social détruites et le développement d'activités créatives au sein d'une ancienne caserne. Le décalage inéluctable s'exprime à plusieurs niveaux : entre la perte d'un passé, enraciné par un vécu de plus de quarante ans et une perspective inconnue ; entre une population d'origine ouvrière et les nouveaux venus aux profils sociaux et éducatifs nettement plus élevés. De plus, « quinze ans de travaux » donnent l'impression de vivre dans un chantier permanent, ajoutant une sensation d'instabilité quant à la qualité des aménagements. Certes, les acteurs publics se préoccupent de la cassure par conviction idéologique et politique pour contrôler la gentrification, mais en même temps, ils assurent vouloir régénérer le quartier, développer la mixité et faire évoluer le peuplement.

Du projet Darwin à l'écosystème de la caserne Niel

Naissance du projet

L'entrepreneur bordelais, Philippe Barre, « résolu à investir ses deniers personnels dans des projets économiques porteurs de sens » (site Internet), propriétaire et PDG de l'agence de communication Inoxia, filiale de son propre groupe Évolution, est la figure tutélaire de Darwin ; il est aussi, tout comme l'un de ses principaux associés, porte-parole convaincant d'une démarche écologique. La configuration – voir, à cette échelle locale, un tel acteur être à la fois aménageur et promoteur – est rare. Plus fréquent est le cas de multinationales qui peuvent financer et labelliser leur propre ville (Disney, IBM, Apple, Google) ou créer des filiales de promotion immobilière qui pèsent sur le marché en fabriquant « leur quartier ».

Au départ du projet, l'ordinaire recherche de locaux de travail prend une orientation atypique par le choix d'une implantation dans un lieu urbain encore en friches, quand il aurait été plus facile de louer ou d'acheter dans une zone industrielle ou tertiaire. Cela aurait signifié une architecture certes banalisée, mais avec l'avantage de maîtriser les coûts et les délais, deux clés fondamentales pour tout entrepreneur. Dans le cas d'une friche, le montage se heurte toujours à la complexité de l'aménagement et des processus décisionnels qui préfigurent sa transformation. Alors que la CUB envisageait de détruire les anciens bâtiments de la caserne Niel, le groupe Évolution incite à les conserver et à les valoriser. La reconversion est toujours bien reçue à Bordeaux surtout dans un quartier dont la mémoire, industrielle, ouvrière et populaire disparaît peu à peu. La proposition d'aménagement doit combiner, sur 20 000 mètres carrés de terrain, une pluralité de fonctions, économiques, sociales et culturelles : des bureaux, des commerces et des services, une



L'entrée du quartier créatif Darwin, installé dans la caserne Niel, sur la rive droite de la Garonne. © Tiffany Douel.

Une constante, dans le cadre de la grande région Nouvelle Aquitaine, est la référence commune aux espaces agricoles, naturels et forestiers. Cette nouvelle région est la plus grande région agricole de France, d'où une prédominance de ce secteur à la fois dans l'économie, dans l'emploi et dans l'occupation du sol. Si de nouvelles énergies, de nouvelles formes de production et de consommation concourent à l'innovation du secteur, c'est l'ancrage terrien historique qui demeure important.

La métropole bordelaise est sans conteste la capitale politique de référence, mais en matière de dynamiques territoriales, les références se multiplient et s'entrecroisent. Que signifie, pour une agglomération, être le « moteur » d'un territoire ? Répondre à la question nécessite une approche nuancée de l'histoire des territoires.

Sommes-nous à une étape historique du polycentrisme girondin ?

Le polycentrisme girondin fait parler de lui, mais il n'a fait l'objet d'aucune narration. Le terme revient souvent en introduction ou en conclusion de discours divers, mais l'histoire du polycentrisme est toujours écartée. Cette histoire manquante est celle qui nous aurait parlé des flux et des dynamiques entre l'urbain et le rural. Jusqu'à présent, elle n'est que cartographiée sur la base de la concentration des services et des équipements constitutifs des huit pôles urbains girondins situés hors métropole bordelaise¹.

Dans les discours de l'État, comme dans celui des collectivités, cette notion de polycentrisme est associée à l'idéal d'un équilibre entre territoires. C'est d'ailleurs peut-être ce lien du polycentrisme avec le vœu d'un équilibre du territoire qui a stoppé toute possibilité narrative. De la même façon, il est utile d'interroger la notion de « moteur des dynamiques d'un territoire » ou celle d'équilibre afin de lui donner une nouvelle polysémie liée à l'histoire non pas *du* mais *des* polycentrismes locaux.

Ambition métropolitaine ou désir d'autarcie ?

Le périurbain rural ne gagne pas que des familles populaires, il gagne aussi des cadres. En effet, ce ne sont pas seulement des habitants dans l'impossibilité de « se payer la métropole » qui sortent de son territoire.

Avant toute chose, gardons à l'esprit quelques éléments contextuels : la France est historiquement et géographiquement un pays agricole et le demeure – le plus grand pays agricole d'Europe par sa taille – et si, aujourd'hui, le nombre d'agriculteurs a chuté, la population qui revendique des racines avec le monde agricole reste majoritaire. Ces racines ont quelque chose à voir avec la notion de « cadre de vie » dont la qualité, y compris dans les grandes métropoles, est toujours assurée par des liens confortés avec la nature, la campagne, la forêt, le littoral, etc. Il serait intéressant de comprendre comment la notion de « cadre de vie de qualité » se construit à partir d'une histoire initialement située hors de la ville dans une France enracinée dans son espace agricole et forestier.

Que signifie le terme métropole dans ce contexte ? Un espace métropolitain n'existe pas tout seul. Faire métropole suppose d'être reconnu dans un réseau d'abord national, puis européen, voire mondial, à l'instar des plus grandes d'entre elles, telles Londres et Paris.

La métropole bordelaise a construit des facteurs de visibilité pour se propulser dans le réseau des grandes villes : grâce à son rayonnement important lié à la culture vinicole et à un espace urbain doté d'équipements métropolitains indispensables – université, opéra, musées, espaces d'innovations (la Cité numérique), aéroport et ligne LGV. Quoi qu'il en soit, les modes de vie des habitants de l'agglomération bordelaise sont, à mon avis, écartelés entre deux tendances, voire deux tentations : celle des plus mobiles qui fonctionnent en réseau, ouverts sur l'extérieur, sur l'Europe, sur le monde ; et celle de l'habitant qui, dans son quotidien, aspire à un cadre de vie de qualité où l'urbanité représente une des briques de son confort de vie sans constituer son exigence première qui, elle, est liée à la nature.

Ces deux orientations ont des conséquences particulières dans une métropole qui refuse toute surconcentration urbaine et assume une approche spécifique quant à la densité et la hauteur acceptable de son bâti et une approche de la mobilité essentiellement centrée sur la voiture. Bordeaux se métamorphose et conforte son urbanité, mais son changement de statut politique ne change pas les dynamiques qui s'entrecroisent dans la relation ville/nature.

Le fait d'être en réseau avec d'autres métropoles, nationales ou européennes, ne semble pas au cœur des préoccupations de tous les Bordelais. En ce sens, la métropolisation ne fait pas référence. Pour que la métropole puisse faire référence, avec des attributs et des spécificités qui dépasseraient le statut politique, il faudrait qu'il y ait consensus pour « penser » Bordeaux dans le réseau des autres métropoles – un intérêt partagé à s'ouvrir, à se donner des opportunités d'échanges encore plus importantes, à accroître sa capacité à créer des liens avec l'extérieur.

Il est certain que Bordeaux Métropole ne deviendra véritablement métropole que par sa capacité à nouer des partenariats avec les autres métropoles et avec les territoires voisins, ceux de la grande région, ceux de l'Hexagone ou ceux de l'Europe. L'interSCoT a commencé à préfigurer ou à dessiner cette volonté de trouver des synergies entre territoires girondins. Mais, dans ce cadre, il est possible que ce soit les territoires hors métropole qui commencent à écrire une histoire du polycentrisme et à remettre finalement en cause les visions traditionnelles sur les notions de centre et de centralité. Ce sont ces territoires-là qui sont traversés par des dynamiques de croissance récentes, générées, en partie, par de nouvelles armatures urbaines à base d'équipements supérieurs (lycées, hypermarchés, cinémas...). C'est la raison pour laquelle ils sont amenés, davantage peut-être que l'agglomération, à opérer de nouveaux choix.

L'important aujourd'hui est de bouleverser les évidences. C'est en abordant la notion de centralité par de multiples approches que nous pourrions certainement commencer à écrire l'histoire du polycentrisme girondin.



Curitiba, système de bus en réseaux : terminaux urbains.

© IPPUC - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. Archives, 2017.

sont d'anciens conducteurs de voiture, permettant ainsi l'économie de 25 % de la consommation de pétrole à Curitiba ; la consommation d'essence est 25 % inférieure à celle de huit autres villes comparables au Brésil » (A. Cinquena). Et l'auteur du rapport de conclure : « Le Réseau intégré de transport se révèle un système très efficace mêlant des indicateurs très positifs comme l'accessibilité physique et économique, la viabilité économique, la coordination de l'usage des sols et du système de transport [...], des effets dissuasifs pour le trafic de véhicules privées et l'utilisation du diesel [...]. Le système est plus performant que beaucoup d'autres au niveau mondial. » Incontestablement, le projet est original et son ajustement régulier aux demandes, aux territoires et aux technologies, s'est opéré au moins d'un triple point de vue : le déploiement de lignes, la qualité de la flotte et des lieux de transit, l'accès social ou encore la gestion de la circulation par un contrôle en temps réel des disponibilités.

Crise des mobilités des années 2000

Le système a fait référence dans le pays et à l'étranger par son inclusion dès l'origine dans une réflexion globale de l'aménagement de la ville. Mais la croissance démographique et l'expansion métropolitaine ont progressivement remis en cause son efficacité. Les lignes sont aujourd'hui saturées – les lignes Nord, Sud, Est, Ouest et Boqueirão : les 260 000 passagers

quotidiens obligent des fréquences inférieures à 60 secondes, provoquant des incertitudes sur la fiabilité des horaires et des conséquences qui pénalisent la circulation (accident et paralysie du système). L'inconfort, le cadencement insuffisant, la détérioration du matériel roulant ont abaissé la qualité du service et, selon les enquêtes de satisfaction, l'usager en ressent quotidiennement la dégradation. De même, la pollution de l'air ou sonore a atteint un niveau qui interroge directement la population sur les conséquences sanitaires. Si les diagnostics d'experts notent le bon « élève » curitibéen dans le panorama des villes brésiliennes, la réalité quotidienne en donne une vision plus contrastée.

Autre fait marquant : l'exploitation du RIT, confiée après appel d'offres à des sociétés privées de bus, est contestée au regard du rapport qualité/prix. La délégation au secteur privé et marchand n'a pas contribué à l'amélioration du réseau et de sa gestion, avec un contrat de concession délivré pour 15 ans, temporalité qui rend difficile des ajustements (prix, services, technologie) face au pouvoir des exploitants, une dizaine de compagnie de bus. Par ailleurs, leur implication dans le financement de partis politiques, leur lobbying intensif, si ce n'est la corruption, sont régulièrement dénoncés. En cause : la faible régulation de la puissance publique et la trop faible représentation des usagers. Le coût de base d'un billet passager fait l'objet de litiges : pour les entreprises privées, gestionnaires du réseau et de la flotte, il est estimé à 2,99 reals, incluant les subventions publiques ; pour une commission indépendante, il est de 2 reals – différence qui souligne, selon elle, la surfacturation de postes de dépenses (carburant, entretien des véhicules). De plus, plusieurs catégories d'usagers (étudiants, retraités, personnels des entreprises de bus, militaires) ont un accès gratuit au système de transport, soit 3,5 millions de billets par mois sur un total de 25 millions, sachant que ces catégories bénéficient déjà d'une aide de l'État. Une grande partie de la population finance donc indirectement la gratuité sans que leurs revenus ne soient plus élevés. Urbs et la municipalité élue en 2012 ont conscience des difficultés mais la concession de 15 ans rend les recours difficiles. Après les grands mouvements sociaux urbains de juin 2013, le prix du billet a baissé de 2,85 à 2,70 alors qu'il était justement prévu de l'augmenter.

Si le RIT est emblématique de Curitiba, une autre statistique casse son image vertueuse : plus d'un quart des déplacements quotidiens sont effectués en voiture ou en moto – un fort pourcentage comparé à d'autres villes brésiliennes. Selon l'Institut statistique du Brésil (IBGE, 2011), le nombre d'habitants par véhicule est de 1,7, indice le plus élevé parmi toutes les capitales brésiliennes. La progression est frappante. La migration de passagers des transports publics vers l'individuel s'explique par la facilité d'achat des véhicules privés et la dégradation de la qualité du transport public. Voyager constamment dans des bus bondés aux heures critiques, debout, dans la chaleur, soumis à la tension de l'insécurité, devient vite intolérable. En 12 ans, le nombre de véhicules individuels a doublé, puis

Les auteurs

Cristina de Araújo Lima,
Aurélie Couture, Patrice Godier,
Thierry Oblet, Carole Pourchez,
Guy Tapie.

Bordeaux séduit. Bordeaux attire. Bordeaux s'ouvre à ses territoires environnants. La belle endormie s'est assurément éveillée. Cet éveil a désormais une dimension métropolitaine. Quels sont les ressorts de ce saut d'échelle ? Les singularités ? Les nouveaux enjeux auxquels la métropole doit faire face ?

Ce livre retrace les conditions de la transition métropolitaine bordelaise à travers l'analyse de trois thématiques : la mobilité, qui représente le vecteur de conscience métropolitaine par excellence, les activités de la nouvelle économie numérique, enfin le phénomène des démarches participatives et sa diffusion à l'échelle métropolitaine, qui renouvelle la démocratie locale. Bordeaux apparaît ainsi comme le laboratoire d'un nouveau modèle métropolitain. La notion de métropole campagne revendiquée ici comme référence semble à cet effet marquer durablement son positionnement. Enfin, la comparaison avec les actions d'autres villes du monde (Curitiba au Brésil, Cincinnati aux États-Unis) sur certains aspects et défis communs avec Bordeaux – telle l'organisation d'une métropole mobile respectueuse de l'environnement – ouvre le champ de la réflexion et complète l'approche locale menée par l'équipe de chercheurs.

La plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines – Popsu – met en dialogue l'expertise des acteurs locaux et les savoirs des milieux de la recherche pour mieux comprendre les enjeux et les évolutions associés aux villes et aux territoires. Elle vise également à capitaliser les connaissances établies sur les métropoles et à en assurer la diffusion auprès du public concerné.



ISBN : 978-2-281-14183-2
editionsdumoniteur.com

