

CA hiers de la
m **ÉTROPOLÉ**
BO **RDELAISE**

#8 | NOVEMBRE 2015

ÉCONOMIE

Les défis du territoire

Vin

Tourisme

Hautes technologies

le festin

ÉCONOMIE

Les défis du territoire

Publication semestrielle de l'a-urba
Hangar G2 - Bassin à flot n° 1
Quai Armand-Lalande - BP 71
33 041 Bordeaux cedex

**Directeur de la publication
et de la rédaction**
Jean-Marc Offner

Équipe éditoriale
Élodie Maury, responsable d'édition
Sandra Rinjonneau, assistante
de rédaction

Comité de rédaction
Agnès Berland-Berthon, José Branco,
François Cougoule, Nathanaël Fournier,
Thierry Oblet, Gilles Pinson,
Guillaume Pouyanne, Vincent Schoenmakers,
Sandrine Vaucelle

Coordination graphique
Olivier Chaput

Conception maquette
Catherine Cassou-Mounat,
Olivier Chaput, Véronique Schiltz

Iconographie
Hélène Dumora,
sauf mention contraire

Commercialisation et diffusion
le festin
Revue & éditions d'art en Aquitaine
176, rue Achard
Zone d'activités Achard - Bât. F1
33 300 Bordeaux
T. 05 56 69 72 46 • Fax. 05 56 36 12 71
e-mail. contact@mail.lefestin.net
site. www.lefestin.net

Direction commerciale
David Vincent • 05 56 69 72 46
david.vincent@mail.lefestin.net
Chargée de diffusion
Anabelle Vischi • 05 57 10 58 67
diffusion@mail.lefestin.net
Chargée des abonnements
Julie Brochard • 05 57 10 58 60
julie.brochard@mail.lefestin.net
Chargée de communication
Perrine Duval • 05 56 69 72 46
communication@mail.lefestin.net

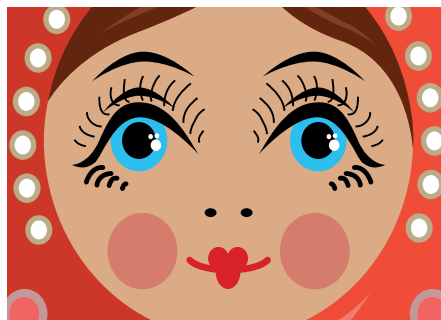
Impression
Imprimerie Laplante (Mérignac)

Dépôt légal : novembre 2015
ISBN : 978-2-36062-135-4
ISSN : 2260-9075



10-31-2222 / Certifié PEFC /

Ce produit est issu de forêts gérées durable-
ment et de sources contrôlées.
pefc-france.org



édito

Terrain vague... L'endroit n'a pas bonne presse. Dans le film éponyme de Marcel Carné, sorti en 1960, c'est le domaine des blousons noirs et des jeunes « désœuvrés » des habitations à loyer modéré. Forcément désœuvrés, puisqu'un terrain vague est inoccupé, ni construit ni cultivé. Qu'y faire ? Rien et tout. Cela pourrait justement devenir la qualité première d'un terrain vague, accepter une diversité d'appropriations. « Vague » : mouvant, mal défini ; donc une ouverture à des pratiques multiples, par cohabitation simultanée ou par succession dans le temps, une adaptabilité et une réversibilité des aménagements.

Il y a bien des façons de fabriquer de la mixité d'usages. La « salle polyvalente » répond certes au cahier des charges. Mais la banalisation y devient banalité, la poésie des lieux s'y perd. L'espace multifonctionnel, quant à lui, additionne les demandes des usagers, évitant le monofonctionnalisme pour mieux s'enfermer dans une accumulation de conditionnements. Les exemples abondent : centres commerciaux voulant réinventer l'urbanité à coup de sofas et de fontaines, terrains de jeux multipliant les équipements sportifs. L'empilement des exigences réglementaires n'arrange pas le paysage.

Ne pas en faire trop ! L'ascétisme urbain n'est sans doute pas la vertu la plus répandue aujourd'hui chez les fabricants de villes. Pourtant, Peter Brook a su faire d'un bâtiment presque en ruine, les Bouffes du Nord à Paris, l'une des plus belles scènes de théâtre du monde. Le fameux *less is more* de Mies van der Rohe est devenu la bannière de moult architectes férus de minimalisme. Et Michel Corajoud, le talentueux paysagiste pédagogue des quais de Bordeaux, aimait à souligner qu'il était important de ne pas vouloir à tout prix « occuper le territoire », qu'il n'y avait pas d'injonction à faire quand il n'était pas nécessaire de faire.

Ce militantisme de l'économie de moyens (qui trouve aujourd'hui un écho pragmatique dans les restrictions des budgets publics) est de fait déjà là, autour de nous. Les étals des marchés « hebdomadaires » de plein vent occupent la voirie. Le sable meuble permet de transformer les plages à l'infini, du salon de lecture à la boîte de nuit. Et même si l'on ne voit plus souvent des marelles dessinées à la craie sur les trottoirs, les enfants malins savent encore se débrouiller pour installer un but de foot avec deux piquets de mobilier urbain. Ne pas « surinvestir » l'espace présente bien des avantages.

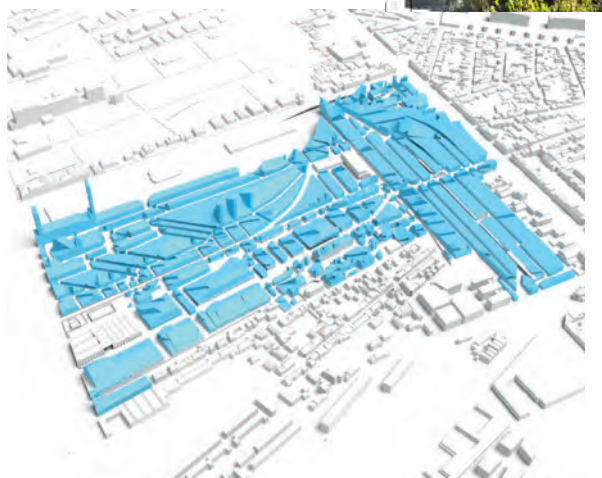
Depuis 2010, les Berlinoises ont fait de l'ancien aéroport de Tempelhof le plus grand espace libre urbain. Sans aménagements autres que le « déjà là » – un tarmac de plus de 300 hectares avec ses deux pistes et son gazon – c'est une immense aire de jeux en tous genres qui s'est rapidement installée : skate, vélo, barbecues, jardins partagés, une exposition florale bientôt... Le luxe de l'espace.

Animations sportives, brocantes, cirques, concerts, fêtes foraines... c'est aussi le genre d'occupations qu'une esplanade peut accueillir, dès lors que ses dimensions généreuses s'y prêtent. La place des Quinconces ? Le plus beau terrain vague de Bordeaux...

Jean-Marc Offner



Les Allumées
| © Menoret - Routier | ville de Nantes



Tous droits réservés ©MVRDV



DÉBATS

GRAND ENTRETIEN

Jean Blaise | Gilles Pinson

CONTROVERSE

La guerre des cochers
| Guillaume Pouyanne

IMPERTINENCE

L'esprit du 18 avril | Thierry Oblet

BRUITS DE LA VILLE

ÉPHÉMÈRE

4 Photographie | Hélène Dumora **13**

SENS DE L'ÉVÈNEMENT

8 Les poupées russes font de la résistance
| Jean-Marc Offner **14**

ZOOM

11 Bastide Niel :
Comment réinventer la ville ancienne ?
| José Branco | Adrien Gros **15**

VOISINAGE

Retour vers le futur(oscope)
| Antonio Gonzalez-Alvarez **18**

INNOVATION

L'essor des parkings partagés
| Sylvain Charlier **20**

DOSSIER ÉCONOMIE : LES DÉFIS DU TERRITOIRE

coordonné par Nathanaël Fournier | Emmanuelle Gaillard | Frédéric Gaschet | Guillaume Pouyanne

Bordeaux métropole régionale Pierre Delfaud	35	Dynamiser les territoires Florence Cossou Emmanuelle Gaillard	58
Métroscopie Emmanuelle Gaillard	40	Bordeaux, capitale du vin Viticulture et réchauffement climatique Éric Giraud-Héraud Stéphanie Pérès Sophie Tempère Alexandre Pons	60 61
Les atouts de la future grande région Olivier Bouba-Olga	42	La vigne et la ville : je t'aime, moi non plus Stéphanie Pérès	61
Trajectoire bordelaise Emmanuelle Gaillard	45	Le vin : la tradition d'innover Stéphane Virol Mathieu Bécue	62
Émergence d'un cluster : la Route des Lasers Frédéric Gaschet Emmanuelle Gaillard	51	Le goût du vin et les prix Éric Giraud-Héraud Stéphanie Pérès	62
Tourisme et loisirs : faites le quiz ! Julien Alibert Nathanaël Fournier	54		
Un secteur encore méconnu : L'ESS Élodie Maury Guillaume Pouyanne	56		

ACTEURS

IDENTITÉS MÉTROPOLITAINES

Photographie Hélène Dumora	21
-------------------------------------	----

MÉMOIRE

Mutations génétiques d'un grand dessein urbain	22
Le campus TPG (PTG ?) Jean Marieu	

TRANCHE DE VIE

Votre heure... sera la mienne Nathanaël Fournier	26
---	----

FABRIQUE URBAINE

Un OVNI opérationnel venu d'outre-Atlantique	28
Maud Gourvellec	

ESPACES DE VILLE

Quand l'armée quitte le camp !	30
Vincent Schoenmakers	

DÉCRYPTAGES

REPRÉSENTATION

Rendre visible l'invisible	63
François Cougoule	

RECHERCHE

La participation habitante dans les écoquartiers	66
Sandrine Vaucelle	

MÉTHODE

Le numérique comme outil de concertation	68
Jean-Christophe Chadanson	

CHIFFRAGE

71 % de jours respirables en 2014	70
Caroline de Vellis	

LEXIQUE

Prospective Stella Manning	71
-------------------------------------	----

ACTUALITÉ DU DROIT

Le département ou les symptômes du « malade imaginaire » !	72
Michaël David	

KIOSQUE

73

Jean Blaise

GILLES PINSON



© Stéphane Bellanger / LVAN

De la Maison de la Culture de Nantes au voyage à Nantes en passant par les Allumées, le Lieu Unique, les Nuits blanches de Paris, quelle cohérence verriez-vous dans votre trajectoire ?

Je suis venu à Nantes pour monter une Maison de la Culture. C'était la dernière Maison dite Malraux, financée à moitié par l'État et à moitié par la ville. Finalement, elle ne s'est jamais faite, parce qu'il y a eu des élections municipales en 1983 et que la gauche s'est fait virer. Du coup, pendant 6 ans, on a travaillé à l'extérieur de la ville, on a poursuivi une action culturelle mais en étant nomades. On n'avait pas de lieu, on avait un camion avec du matériel, on allait dans plusieurs villes de l'agglomération qui nous finançaient pour faire des spectacles, des expositions. Il se trouve que parmi les villes qui nous finançaient, il y avait Saint-Herblain dont Jean-Marc Ayrault était à l'époque le très jeune maire. On a fait beaucoup de choses à Saint-Herblain, sous chapiteau. Et puis, en 1989, il s'est présenté à Nantes contre le maire RPR d'alors, Michel Chauty, et il a gagné. Et donc en 1989, on est revenus avec lui à Nantes et là, a commencé l'aventure des Allumées, du Lieu Unique, d'Estuaire, jusqu'au Voyage à Nantes. Je rappelle tout ça parce que c'est pendant les années d'exil, de résistance, que j'ai pris goût à l'action culturelle hors des murs. On s'est aperçus qu'on avait la possibilité de toucher un plus grand nombre de personnes qu'en

Depuis le début des années 1980, Jean Blaise est le grand architecte des politiques culturelles nantaises. Son premier coup d'éclat est l'organisation entre 1990 et 1995 des Allumées. Pendant 6 nuits, les artistes d'une métropole étrangère sont invités à investir les lieux les plus improbables de la ville. En 2000, il crée le Lieu Unique dans la friche des usines LU et en 2007, Estuaire, biennale de *land art*, qui fait redécouvrir l'estuaire de la Loire aux Nantais et aux Nazairiens. Enfin, en 2011, il prend la direction du Voyage à Nantes, à la fois structure de gestion des équipements culturels de la ville, marque participant à la promotion de la ville et série d'événements estivaux.

restant dans une boîte. Par la suite, tous les projets que j'ai mis en place avec mon équipe ont été des projets un peu atypiques, un peu rejetés par le système des Maisons de la Culture. Par exemple, les Allumées, c'était toute la ville que l'on investissait. On allait certes dans des lieux institutionnels comme l'opéra, mais on allait aussi dans des appartements privés, dans le tablier d'un pont, dans des friches industrielles, dans la rue. On considérait que toute la ville dans son ensemble devait être imprégnée de l'esprit de la manifestation. Et je pense que c'est ce qui a fait son succès alors. Cette espèce d'invasion de Nantes par des artistes d'une autre ville a été très appréciée par le public. Il y avait vraiment une mobilisation. Ensuite, quand on a fait le Lieu Unique, on a beaucoup réfléchi à ne pas faire une maison de la culture classique. On a essayé de créer un morceau de ville dans une friche industrielle, l'usine LU. Il y avait bien évidemment une salle de spectacle, mais cette salle était convertible, elle pouvait devenir une salle d'exposition

en enlevant les gradins et le plateau. Surtout c'est un lieu de vie avec un grand resto, un grand bar, une librairie, un hammam en sous-sol et une crèche au 2^e étage. Et puis c'est ouvert tout le temps, jusqu'à deux heures du matin et parfois davantage. C'est ouvert le dimanche. C'est très important, je ne comprends pas que des Maisons de la Culture, des scènes nationales soient fermées le dimanche. Ensuite, quand on a fait Estuaire, on est allés installer des œuvres *in situ* sur les rives de l'estuaire avec tout ce que cela comportait de rencontres, de relations avec les populations sur le territoire. Ça a été une expérience formidable, on touchait vraiment des publics qui ne mettaient jamais les pieds au Lieu Unique. Quand on négociait avec les chasseurs à Lavau, c'était un public qui ne nous connaissait pas, qui pouvait rejeter les formes d'art qu'on proposait, et avec lequel il fallait négocier, discuter. Ça a été extrêmement fort. Avec le Voyage à Nantes, on est dans la même logique. C'est la ville elle-même qui est prise, investie par le travail des artistes. Voilà la logique que nous avons suivie.

**Vous dites souvent que
« la culture, avant tout, c'est la
ville ». Pouvez-vous revenir sur
cette affirmation ?**

La question qui nous est posée à nous professionnels de l'action culturelle, c'est comment on rend la culture accessible au plus grand nombre. On a fait semblant de croire qu'on le faisait dans nos lieux culturels, en sachant pertinemment qu'on touchait 6 % de la population, et encore. On faisait venir des hordes de scolaires pour gonfler les chiffres, mais ces scolaires, on ne les retrouve pas dix ans après dans nos salles. J'ai toujours été à la recherche de la proposition qui fasse qu'on dépasse ces publics avertis et qu'on aille véritablement au front vers l'ensemble de la population. Et le seul endroit où on peut le faire c'est la ville, c'est l'espace public, c'est ce qui appartient à tout le monde. Je ne demande pas que l'on supprime les lieux, les institutions, mais il faut trouver un moyen pour que ces institutions s'ouvrent sur l'extérieur. Bien sûr, cela comporte des risques. Très souvent, on est confrontés à l'hostilité dans l'espace public. On nous renvoie souvent la question des subventions gaspillées pour des choses qui ne servent à rien. Cette confrontation, il faut l'accepter, il faut la gérer, et il faut la poursuivre contre vents et marées avec un discours et des actes. Je pense aujourd'hui que le réseau des institutions culturelles ne peut se sauver que comme ça, c'est-à-dire en s'exposant aussi dans l'espace public, en faisant sortir les artistes dans l'espace public et en faisant entrer le public dans les espaces fermés.

**Cette pratique tournée
vers l'espace public
vous met-elle en porte-à-faux
avec le monde de la culture ?**

Bien sûr, parce que d'une certaine façon c'est non conforme. D'une certaine façon, rester dans son lieu, c'est être à l'abri. J'en ai dirigé plusieurs, je le sais, on est protégé. On est protégé d'abord par les murs sachant que ceux qui n'ont pas les codes ne viennent pas. Protégé aussi par le ministère de la Culture, protégé par une certaine idée de la culture qui est entretenue par la profession. Et finalement aujourd'hui, ce qui est défendu à l'intérieur de ces lieux, c'est la création artistique, ce n'est pas l'accès à la création artistique. Et puis à l'intérieur d'un lieu, on peut faire ce que l'on veut, on n'a jamais de problème. On le voit bien avec l'affaire Anish Kapoor ou l'affaire McCarthy. Ces personnes font des expositions dans des lieux sans aucun problème. Et dès qu'ils vont dans l'espace public, dans le parc du château de Versailles ou sur la place de la Concorde, ils ont des problèmes. Ce que je regrette avec McCarthy, c'est qu'on n'ait pas assumé, c'est-à-dire que ni le ministère de la Culture, ni la FIAC, ni la ville de Paris n'ont vraiment défendu l'œuvre. Elle a disparu, alors qu'il fallait l'imposer à nouveau, quel que soit le jugement qu'on portait sur l'œuvre. La seule façon de sensibiliser le public à l'art contemporain est de se confronter à lui

et de parler avec lui. D'où la présence, dans le cadre d'Estuaire, de médiateurs dans la rue. Devant les œuvres, on a des médiateurs, le plus souvent ce sont des étudiants des écoles d'art, d'architecture ou de design, qui sont là pour expliquer ce que l'artiste a voulu faire, sans porter de jugement. Ils sont sans arrêt soumis aux questions et parfois aussi à l'hostilité du public. Des gens qui viennent râler contre les subventions. Mais en fait, la raison principale de cette hostilité, c'est le sentiment d'une agression.

**La biennale Estuaire a été conçue
en réponse à une demande
politique : faire exister un terri-
toire métropolitain dans l'imagi-
naire de ses habitants. Est-ce le
rôle de l'action culturelle que de
répondre à ce type de commandes ?**

L'action culturelle – je ne parle pas de la création mais bien de l'action culturelle – ne se fait qu'avec le politique. Cela me paraît totalement évident. Effectivement, on peut être à l'abri du politique dans son sanctuaire. Mais quand on a vraiment envie de concerner une ville, notre action ne peut se faire qu'avec le politique. Ce que j'ai pu faire à Nantes avec mon équipe, je n'aurais jamais pu le faire sans une forme de complicité avec Jean-Marc Ayrault. La réalisation d'actions dans les espaces publics, c'est grâce au politique. Ceci dit, cette relation n'est jamais facile.



Cela ne peut pas, cela ne doit pas être une soumission. Si on avait été soumis aux politiques quand on a fait Estuaire, avec les villes de Nantes et de Saint-Nazaire, avec Nantes métropole, la région, le département, l'ensemble des communautés de communes concernées par ce territoire, on n'aurait jamais réalisé les œuvres que nous avons réalisées. C'est une discussion, une tension permanente qu'il faut assumer. On n'a pas toujours été d'accord avec Jean-Marc Ayrault, on a eu quelques conflits qu'on a réussi à résoudre par la discussion. Parce que ce que nous proposons nous semblait fondé, et on expliquait pourquoi c'était fondé, et le politique l'acceptait. Mais ça dépend des politiques.

La « démocratisation culturelle », qui était au cœur des politiques culturelles depuis Malraux, n'a-t-elle pas laissé la place au marketing culturel territorial ? Les enjeux d'attractivité n'ont-ils pas pris une place démesurée dans les politiques culturelles des villes ?

Démesurée, je ne sais pas, mais importante évidemment. Pas pour toutes les villes toutefois. Il y a finalement peu de villes qui s'appuient sur la culture, sur la création artistique pour montrer leur intelligence. Mais ça va

venir parce qu'effectivement la compétition entre les villes va être telle que l'action culturelle et la capacité à créer vont être déterminantes dans le choix de localisation des individus et des entreprises. Tout va se jouer au niveau des métropoles. C'est clair, il va y avoir une compétition. Mais nous au départ ici, on ne l'a pas fait pour ça. Quand Jean-Marc Ayrault a décidé de créer un dispositif culturel fort, c'était effectivement pour des raisons d'image. Il savait qu'il lui faudrait vingt ans pour faire des lignes de tramway et pour urbaniser l'Île de Nantes, qui était la friche des chantiers navals. Mais il voulait montrer tout de suite que cette ville avait envie de bouger. Il a choisi la culture parce que c'était le levier le plus rapide. Et on a créé les Allumées en un an. L'image de la ville était certes une préoccupation centrale, mais on n'a jamais pensé au tourisme ! On n'a jamais pensé créer une nouvelle économie sur la base de la culture. L'objectif premier c'était faire en sorte que les Nantais soient heureux dans leur ville. Ensuite, il fallait montrer que cette ville était inventive et intelligente. Et à l'époque où on a créé les Allumées, on était très couverts par la presse nationale, c'était le moment de la naissance de Canal Plus, on était totalement dans cet esprit-là,

un peu décalé, un peu nouveau. Donc évidemment, ça a été très important et on a conservé cette image avec tout ce qu'on a fait par la suite. Quand je dis « nous », ce n'est pas que mon équipe. La Folle Journée, le Royal Deluxe ont participé de ce même esprit décalé. Donc évidemment, ça a été très important pour l'image. Ensuite, les choses basculent en 2007. On crée alors Estuaire, une biennale d'art contemporain. Le château des Ducs de Bretagne et son musée rouvrent leurs portes, les Machines de l'Île s'installent sur l'Île de Nantes. On voit alors arriver un « tourisme culturel » à Nantes. Jean-Marc Ayrault commence à se dire qu'il y a là une économie possible, non délocalisable autour de laquelle il est possible de créer une stratégie. En 2010, on crée donc la structure du Voyage à Nantes pour mettre en place cette stratégie, et la communication qui va avec, en s'appuyant sur le dispositif culturel de la ville. C'est véritablement l'ensemble du dispositif culturel qui est mis en branle, qui joue collectif. Je pense que la première réussite du Voyage à Nantes, c'est d'avoir réussi à faire ouvrir tous les lieux culturels de la ville, de 10h du matin à 19h, tous, sans interruption, pendant deux mois. C'est ça, la réussite du Voyage à Nantes.

Les Allumées, Fins de Siècle, le Lieu Unique mais aussi Royal de Luxe, La Folle Journée, et un peu plus loin le Hellfest, y a-t-il un savoir-faire nantais en matière d'action culturelle ?

Je pense qu'il y a eu une audace qui a été permise par le politique. On a inoculé progressivement le poison positif de la création artistique. Aujourd'hui, la population, sans le savoir, accepte des audaces, des formules décoiffantes, accepte l'art dans l'espace public et en redemande, vraiment. Avec la Folle Journée, René Martin a même réussi à faire qu'un événement de musique classique puisse être aussi décoiffant.



Canal Plus - Métropole Bordelaise



Le lieu unique | © Patrick Gerard /LVAN

Ne parlons pas du Hellfest à Clisson ! Il y a effectivement cette audace qui a été permise et qui est aujourd'hui revendiquée par la population et par les politiques.

Ce que vous avez inventé avec d'autres à Nantes, est-ce que vous auriez pu l'inventer ailleurs qu'à Nantes ?

Je pense que c'est une ville qui avait besoin de ça. À la fin des années 1980, c'était une ville en mauvais état. La fin des chantiers navals, fin 1986, quasiment en même temps que la fermeture de l'usine LU au cœur de Nantes. C'est une ville qui a été détruite en grande partie pendant la guerre, qui n'a plus beaucoup de patrimoine, en tout cas pas autant que d'autres villes en France comme Bordeaux notamment. C'est une ville qui a été déformée par les comblements des bras de la Loire et de l'Erdre. C'est une ville qui était mal en point, vraiment. Cette ville avait vraiment besoin d'un sursaut, d'une énergie, d'une créativité. Donc j'ai envie de dire qu'elle était prête à accueillir une démarche d'action culturelle novatrice parce qu'elle en avait besoin. Peut-être que si la ville était restée telle qu'elle était au XIX^e siècle, on n'existerait pas aujourd'hui, parce qu'elle était très belle, elle avait

un patrimoine incroyable, on l'appelait la Venise de l'Ouest. Voilà, il y a eu un effet de compensation, il me semble. Et puis, quand même, on a eu la chance d'avoir des politiques qui ont vraiment bossé sur la durée. On a eu la chance d'avoir la durée et en même temps la possibilité à l'intérieur de cette continuité de faire des choses différentes.

Jean Viard affirme que la culture n'a pas la même place à Bordeaux. Vous qui connaissez un peu Bordeaux, partagez-vous cet avis ?

J'ai peur de tomber dans les clichés, parce que je ne vis plus à Bordeaux, et que cette ville est en train de changer. Mais la culture est peut-être plus affaire de représentation à Bordeaux. On est dans un dispositif plus classique peut-être. On voit bien pourquoi Evento n'a pas pris, parce qu'effectivement ça paraissait un peu greffé sur cette ville. Mais ce qu'on sait, c'est que d'une certaine façon, l'institution à Bordeaux n'a pas vampirisé l'alternatif. Il y a à Bordeaux des collectifs, des artistes intéressants qui sont connus mais qui ont dû se développer tous seuls. Il y a deux mondes à Bordeaux. À Nantes, ça se fond un peu. On a d'une certaine façon, et parfois on nous le reproche, vampirisé l'alternatif. Parce qu'on a

travaillé avec ces artistes-là, on les a fait bosser. Je pense que c'est ça la différence entre les deux villes. Et puis ce que je disais auparavant, le patrimoine de Bordeaux qui en impose et qui donne un esprit à la ville, une ambiance.

Depuis le début des années 1980, vous êtes resté fidèle à Nantes. Pourquoi cet enracinement ? Vous avez parlé du lien fort avec le politique, est-ce qu'il y a d'autres éléments explicatifs ?

Je pense que c'est la principale raison, parce que dans le même temps j'ai travaillé ailleurs. J'ai créé un festival au Viêt Nam, j'ai créé les Nuits Blanches à Paris et j'ai fait des missions d'étude, y compris à Bordeaux. Et donc, j'ai vu comment ça se passait ailleurs. Je pense que j'ai eu à Nantes les meilleures conditions que je pouvais espérer et je les ai encore. Il y a une continuité et en même temps on a eu la possibilité de changer l'offre culturelle très fréquemment. Il n'y a pas eu d'effet de lassitude, d'ennui. Et on a encore des objectifs à atteindre ! Et puis le réseau qu'on a constitué dans cette ville est tel que c'est devenu un trésor que l'on hésite nécessairement à laisser.

La guerre des cochers

Taxis, VTC et UberPop

GUILLAUME POUYANNE

Tel croit avancer qui recule

Au début de l'été dernier, les français assistent, médusés, à une brusque flambée contestataire : les taxis « veulent la peau » d'UberPop. Blocage des centre-ville, conducteurs (et parfois clients) molestés, véhicules incendiés... La violence devient le mode de défense d'une profession menacée. Les pouvoirs publics, qui ont déclaré illégale l'activité d'UberPop en octobre 2014, cherchent à faire respecter la loi, de la verbalisation systématique des chauffeurs à la mise en examen de ses dirigeants. L'épisode devait se clôturer par le retrait officiel d'Uber France, début juillet 2015. Interdit d'abord en Belgique en avril 2014, puis à Berlin, Hambourg, Genève, Madrid... Qu'a donc Uber de si menaçant, et comment expliquer cette condamnation quasi unanime, malgré un indéniable succès ?

Débarrassons le débat de sa gangue passionnelle pour l'analyser, dans le souci habituel d'objectivité qui caractérise cette rubrique.

UberPop est un service de mise en contact d'utilisateurs et de chauffeurs de véhicules, qui propose aux automobilistes membres du réseau d'effectuer, contre rémunération, les trajets demandés par les clients de l'application. Présent d'abord à Paris, puis très vite en province (Bordeaux en septembre 2014), le succès d'UberPop est fulgurant.

L'économie a horreur du vide

Il s'explique par la conjonction de plusieurs éléments. Passons-les au crible.

D'abord, l'explosion inattendue du marché du transport routier de personnes¹. L'injonction à la « mobilité durable », impulsée par les pouvoirs publics, conduisit les grandes villes à mettre en place, à partir de la fin des années 1990, une série de mesures destinées à diminuer le trafic automobile. Le succès fut particulièrement au rendez-vous dans les zones denses des centres-ville, par la combinaison de la contrainte (piétonnisation) et de l'incitation (généralisation du stationnement payant). La possession d'une automobile devenait non seulement moins utile (grâce au développement des modes de transport alternatifs, comme les transports en commun ou le vélo), mais aussi plus coûteuse. C'est ainsi que s'est progressivement développé le marché du transport routier de personnes en milieu urbain : du côté demande, ceux qui abandonnaient leur automobile devenue trop coûteuse mais qui en conservaient un besoin ponctuel – car 50 ans de démocratisation de l'automobile ont façonné une ville où il est difficile de s'en passer ; du côté offre, ceux qui la conservaient et cherchaient un moyen d'en assumer financièrement la charge. Or, comme

1 | À différencier, même si la frontière est quelque peu floue, du covoiturage qui, lui, est encouragé par les pouvoirs publics. Si le covoiturage est le fait de rassembler plusieurs personnes dans un véhicule pour un trajet qui aurait été fait de toute façon, l'activité d'Uber est beaucoup plus comparable à celle des taxis : les trajets sont effectués à la demande par un chauffeur et son véhicule.

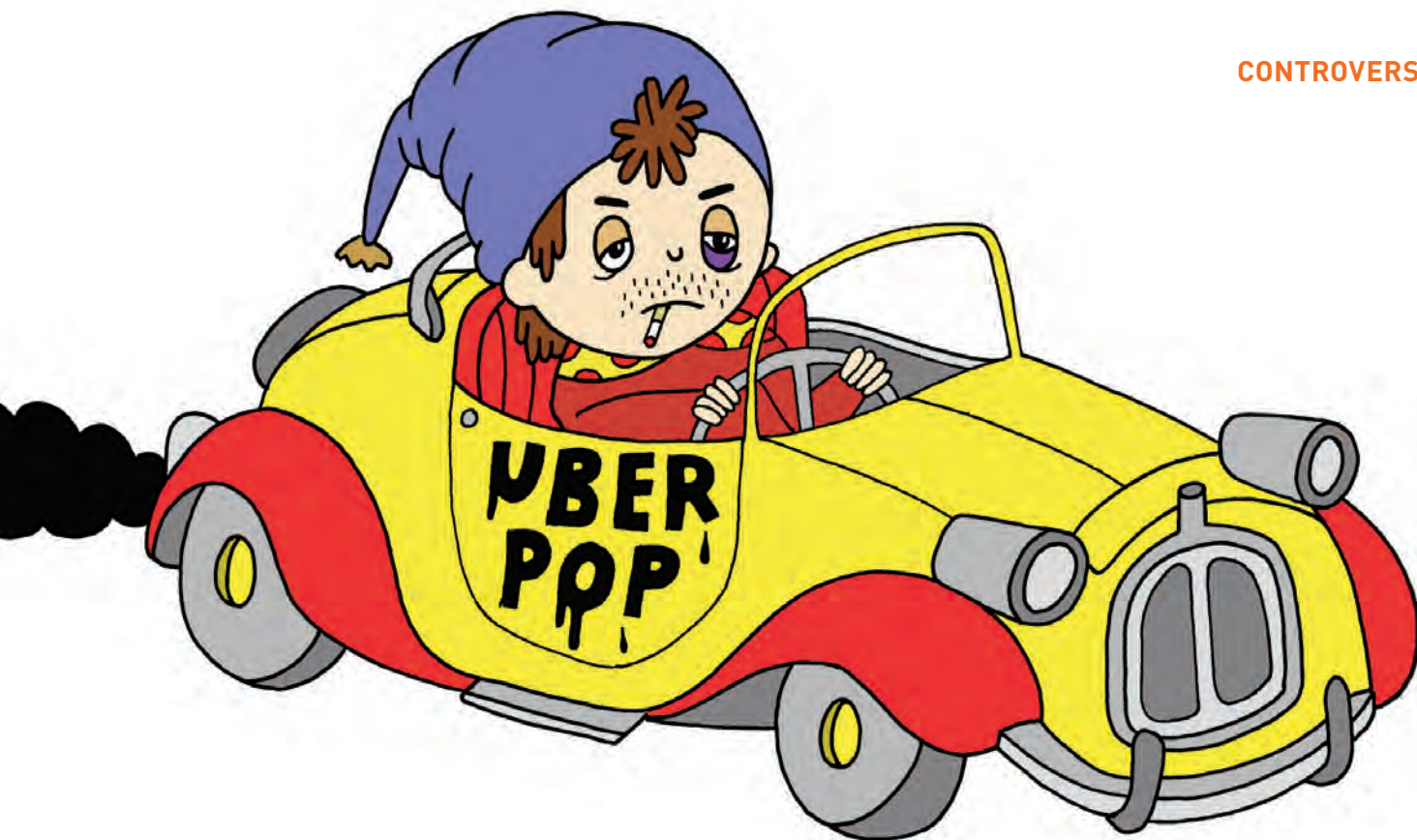
la nature, l'économie a horreur du vide : l'émergence d'une demande solvable sera toujours satisfaite, pourvu que les conditions techniques le permettent. Uber s'est engouffré dans le créneau.

Le succès d'Uber repose justement sur des conditions techniques favorables. La généralisation des smartphones et de la géolocalisation personnelle permettent un ajustement en temps réel de l'offre et de la demande de déplacements. Le drame est qu'elle rend aussi caduque un certain nombre de dispositions du secteur des taxis. Disséquons donc l'organisation très particulière de ce marché.

Menace technologique sur un marché réglementé

À l'instar d'autres professions comme les médecins, notaires, pharmaciens, avocats, le secteur du transport par taxis, en France, est étroitement réglementé, à travers deux dispositions principales :

- Le tarif administré. La course en taxi est un « bien d'expérience », dont on ne connaît la qualité (et donc, la valeur) qu'une fois le service consommé. Le prix de la course, affiché bien en vue, informe le consommateur sur le prix moyen du service, et évite la tarification « à la gueule du client ».
- Le contingentement de l'offre (*numerus clausus*). Les quantités offertes sont régulées précisément à travers un double dispositif : un examen professionnel et, surtout, l'obtention d'une



licence ou « plaque »¹. C'est cette licence qui permet aux autorités de réguler précisément le nombre de taxis en activité, afin d'éviter un engorgement de la profession.

On pourra s'étonner de ce fonctionnement quelque peu archaïque, à l'heure où la tendance est à l'ouverture des marchés à la concurrence. Ces règles sont toutefois rendues nécessaires par ce que les économistes appellent les « défaillances de marché », qui rendent la concurrence sous-optimale : d'abord, l'asymétrie d'information entre le producteur et le consommateur, lié au statut de bien d'expérience de la course ; ensuite, la responsabilité des taxis dans la production d'un bien collectif, la sécurité

routièr. Si l'encadrement du secteur peut se justifier par son fonctionnement un peu particulier, Uber a rendu caduques ces deux dispositions :

- Uber détermine lui-même le tarif de la course, selon un algorithme de calcul en temps réel qui prend en compte la longueur du trajet, mais aussi l'état de l'offre et de la demande pour ce trajet. Le client peut choisir entre différentes offres proposées à un prix différent. Ce système ne va pas sans dérapage : ainsi, en Australie, lors d'une prise d'otages dans le centre-ville de Sydney, le prix de la course vers la périphérie avait été multiplié par 4 ; et à Paris, le soir de la Saint-Sylvestre, les tarifs avaient été multipliés par 10 !
- Le *numerus clausus* était une manière de contrôler la qualité du service : la menace de se faire retirer la précieuse licence incite à une conduite vertueuse. Avec Uber et le jeu des « commentaires » laissés par les utilisateurs, la réputation du chauffeur devient primordiale pour son activité, et assure ainsi une bonne qualité de service.

Uber, taxis, VTC... Vers un partage du marché ?

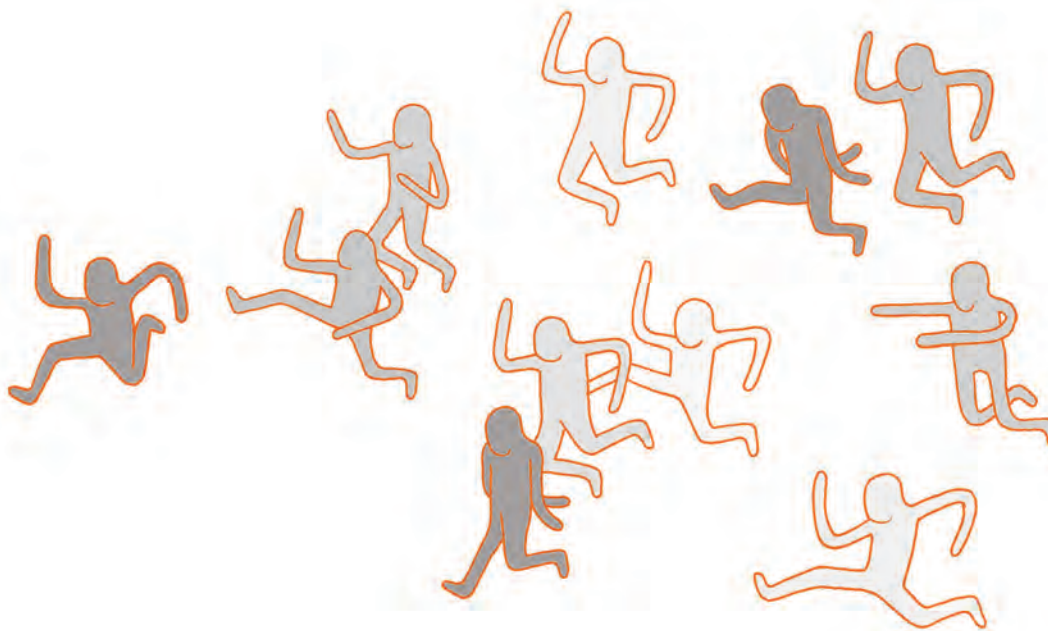
Le traitement médiatique de cette affaire, très caricatural, s'est articulé autour de la lutte des Anciens contre les Modernes : d'un côté, les taxis, arc-boutés sur leurs privilèges et un fonctionnement d'un autre temps ; de l'autre, Uber, l'innovateur californien, « acteur d'un écosystème de transports partagés », qui vient renouveler le système capitaliste sous le couvert de « l'économie collaborative »...

Évidemment, la réalité est tout autre. Ces nouveaux modèles d'économie collaborative sont bien souvent un moyen de générer de l'argent pour les grandes entreprises. En plus de ne pas payer d'impôts en France, UberPop ne salarie pas ses chauffeurs, ce qui n'engage pas sa responsabilité pénale. Elle s'expose donc à l'accusation de travail dissimulé, voire « d'esclavagisme » pour reprendre le mot de notre Premier Ministre. Elle ne les incite pas à suivre une formation spécifique, ni à souscrire à une assurance professionnelle (nettement plus chère). Enfin,

¹ Plus précisément, une autorisation de stationnement sur la voie publique, soit délivrée gratuitement par le maire (ou, à Paris, par le préfet de police), soit à titre onéreux auprès d'un chauffeur de taxi cessant son activité. Face à la quinzaine d'années d'attente en moyenne pour une licence gratuite, beaucoup de chauffeurs préfèrent investir dans le rachat d'une « plaque » de gré à gré. Le prix de celle-ci est alors fonction de l'offre et de la demande : de l'ordre de 50 000 euros pour une ville moyenne, 200 000 euros pour une grande ville, et jusqu'à 350 000 - 400 000 euros sur la Côte d'Azur ou à Orly (Le Figaro, 10 juillet 2014).

Uber n'hésite pas à pratiquer la vente à perte pour éliminer ses concurrents, comme ce fut le cas pour Lyft l'année dernière (*Le Monde*, 04 juillet 2014).

C'est pourquoi les pouvoirs publics ont été tenus de légiférer sur cette question. À vrai dire, la boîte de Pandore avait été ouverte en 2010, avec une première ouverture du marché en faveur des VTC (véhicules de tourisme avec chauffeurs). Le succès très rapide des entreprises de VTC et la grogne des taxis avaient progressivement conduit les pouvoirs publics à restreindre les conditions d'entrée sur le marché. Le deuxième temps intervient 4 ans plus tard, avec la loi Thévenoud, en réaction à l'arrivée d'Uber sur le territoire français. Le texte met Uber hors-la-loi, contraint encore un peu plus les VTC, et réserve la « maraude » (possibilité de héler un véhicule dans l'espace public) aux taxis, y compris la « maraude électronique » d'Uber. Mais on sent que le vent tourne. La pression combinée des nouvelles technologies et des forces de marché risque bien d'être irrésistible, et la question devient alors celle d'une réforme intelligente et équitable du secteur. L'histoire n'est pas encore écrite..._

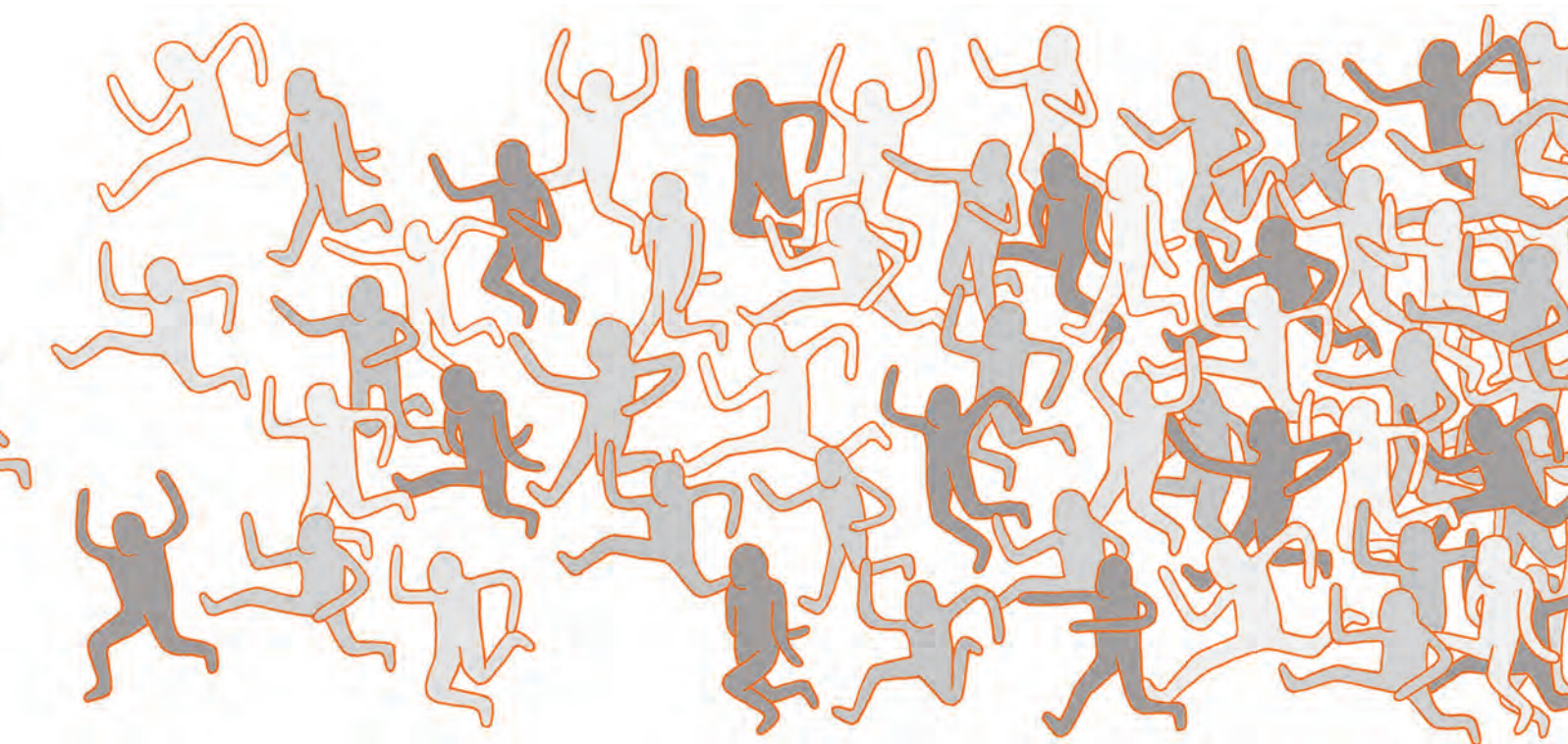


POUR ALLER PLUS LOIN

- Jacques Attali, *Rapport de la Commission pour la libération de la croissance française*, Paris, La Documentation Française, 2008.
- Camille Chaserant et Sophie Harnay, « Libéraliser ou réglementer les professions. Quelles justifications économiques ? », *La Vie des Idées*, 9 juin 2015.
- Richard Darbera, « La drôle histoire des VTC », *Transports* n° 471, mars-avril 2012.
- Guillaume Pouyanne, « Étalement et mobilité quotidienne. À la recherche d'une forme urbaine », *soutenable*, in C. Lacour, E. Perrin, N. Rousier (éd.), *Les Nouvelles Frontières de l'Économie Urbaine*, Paris, Éditions de l'Aube, 2005, p. 55-67.

L'esprit du 18 avril

THIERRY OBLET



Après Boston dès 1897, Chicago (1905), New York (1970), Berlin (1974), Paris (1976), Londres et Tokyo (1981)... mais aussi Lyon (1983), La Rochelle (1991), Toulouse (2007), Nantes (2008), Marseille (2009) et une soixantaine d'autres villes en France, Bordeaux est « entrée dans la course ». Le 18 avril 2015, 18 000 personnes se sont réunies en nocturne pour participer aux diverses épreuves du marathon de Bordeaux Métropole, 7 000 d'entre elles affrontant les 42 km. Ce marathon avait fini par être âprement désiré puisqu'il fut un moment question, en 2014, d'en disputer deux à une semaine d'intervalle, l'un porté par la CUB, l'autre par la municipalité. La

loufoquerie d'une telle perspective et les dernières élections ont simplifié la donne, Bordeaux Métropole s'imposant comme le partenaire institutionnel de cette manifestation.

Outre la pluie, nos marathoniens ont essuyé quelques déboires : poncho absent de leur musette pour se protéger des eaux ; pénombre incommodante dans les vignes et le bois du Burck ; étroitesse des rues historiques ; frugalité des ravitaillements ; imprécisions chronométriques. Si ces incidents ont conduit l'organisateur (Lagardère Unlimited Events) à s'excuser par mail auprès des participants, ils apparaissent comme des erreurs de jeunesse amendables qui

ne sauraient remettre en cause l'idée de fond.

Comment d'ailleurs s'associer aux critiques acariâtres qu'irrite la seule gêne qu'occasionne tout nouvel événement ? Ceux frustrés de se voir privés de la potentialité de prendre le samedi soir une ligne de bus qu'ils n'empruntent ordinairement jamais. Il n'est de surcroît pas nécessaire d'organiser un marathon nocturne pour découvrir la difficulté de se déplacer en bus le soir à Bordeaux. On ne brandira pas non plus l'antenne hygiéniste. Certes, un médecin du sport a prévenu : « Courir plus de 40 km est un acte antiphysiologique » (*Sud Ouest*, 17 avril 2015). Mais là n'est pas la

« Cours Bordeaux, cours... ta conscience métropolitaine est encore bien loin devant toi ! »

question. Ce serait passer à côté de ce qui fait la valeur de cette course. Nous ne parlons pas des retombées économiques attendues par l'organisateur ou la collectivité du Marathon Nissan Électrique de Bordeaux Métropole, mais de la spiritualité de l'événement.

« Je cours donc je pense », témoignait dans nos colonnes,¹ l'anthropologue Éric Chauvier. « Je cours donc je suis », révélait dans un récent ouvrage², le philosophe bordelais Guillaume Le Blanc. Sous condition, pour accéder à ces « méditations physiques », que la course ne soit pas envisagée « comme une culture de la performance ou comme une médecine ». Nos organisateurs ont intégré cela et n'offrent qu'une prime de 500 euros aux vainqueurs. Reste qu'en hissant la course au rang d'une expérience philosophique, Guillaume Le Blanc laissait

sur place de nombreux philosophes (Platon, Aristote, Kant, Rousseau) qui ne reconnaissaient qu'à la marche cette qualité d'exercice spirituel. Aussi, nous ne nous risquons pas à qualifier la sagesse des coureurs de notre marathon. Sujets en mouvement ou zombies en baskets, ascètes de l'effort ou exaltés du moi, meutes jouissantes ou masses hagardes : courir est devenu une dimension si existentielle de nos sociétés qu'appréhender sous cet angle l'esprit du 18 avril serait source de controverses aussi épidermiques que celles suscitées à propos de l'esprit du 11 janvier.

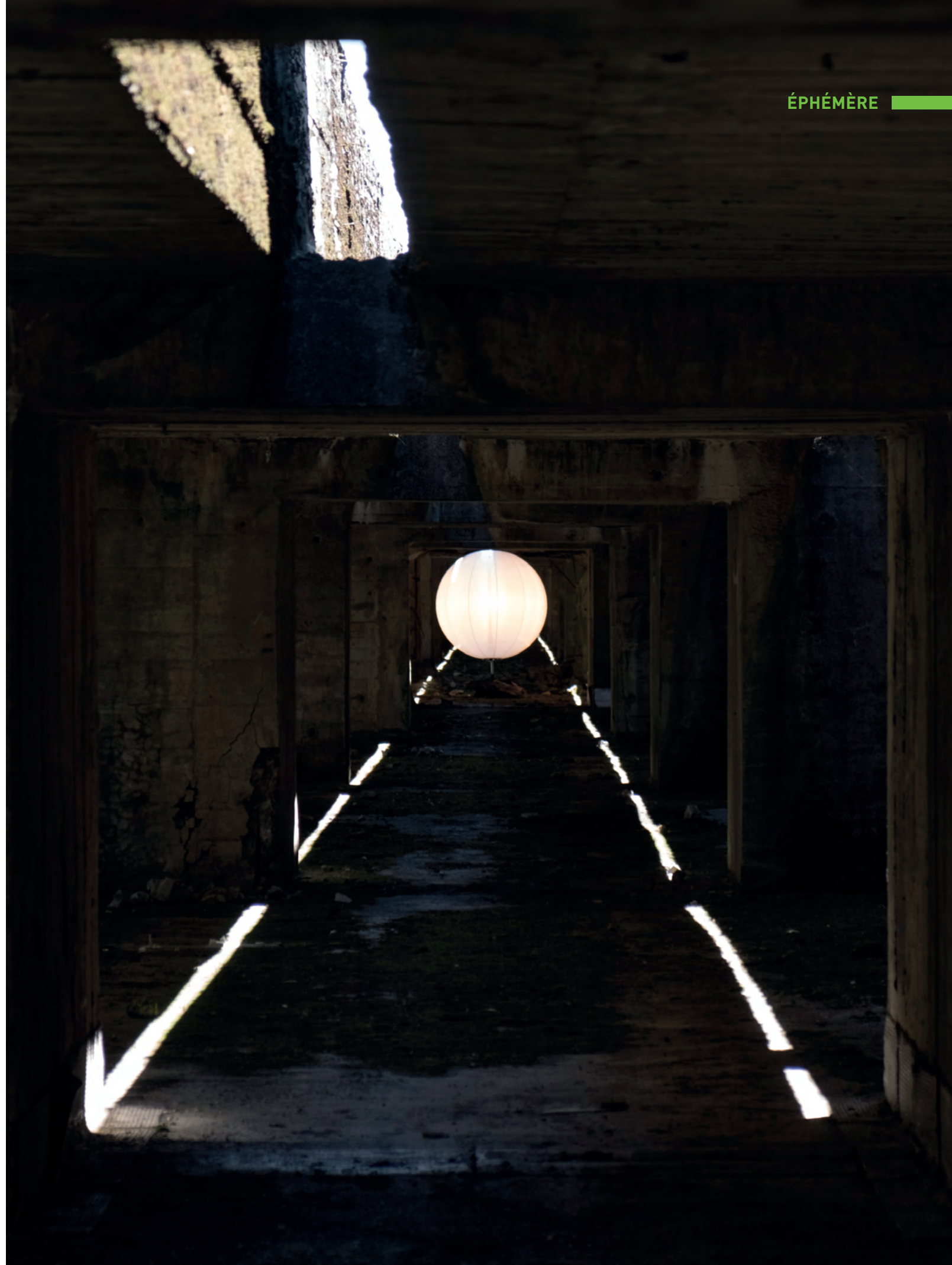
Mais si l'on quitte l'expérience des coureurs pour se focaliser sur le message servi par le tracé de la course, des Quinconces à la place de la Bourse, reste que l'esprit du 18 avril signale une atrophie des neurones métropolitains. La difficulté à concentrer 42 km dans le patrimoine UNESCO et les vignes limitrophes ne pouvait qu'accuser l'im-

pression que Bordeaux « reste quand même une petite ville »³. Phidippidès avait couru porteur du message de la victoire des Grecs contre les Perses. Dommage que nos marathoniens n'aient pas porté celui d'une conception plus extensive de la métropole. Celle alliant harmonieusement la ville et la campagne ; conception moderne d'une métropole nature pour laquelle les paysages bordelais présentent bien des atouts. Pour le prochain tracé, poussons les marathoniens, et non les trams, au-delà de la rocade. Relions les deux rives ; allons d'un point à un autre au lieu de tourner en rond. Cours Bordeaux, cours... ta conscience métropolitaine est encore bien loin devant toi !

1 | CaMBo #5, mai 2014. (Rubrique Tranche de vie).

2 | *Courir, Méditations physiques*, Flammarion, Paris, [20015, 2012].

3 | Selon les propos du concepteur du parcours, *Sud Ouest*, 18 avril 2015, p. 36.



Les poupées russes font de la résistance

Planification régionale

JEAN-MARC OFFNER

Inventée par la loi d'orientation foncière de 1967, la planification urbaine française n'en finit pas de bégayer. Certes, les SDAU (schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme) sont devenus SCoT (schémas de cohérence territoriale) ; les Pos (plans d'occupation des sols) ont pris le nom de PLU (plans locaux d'urbanisme), les plans de circulation ont laissé place aux plans de déplacements urbains (PDU). Les Epit (études préliminaires d'infrastructure de transport) ont disparu... Certes, la transversalité a été recherchée, les « projets de territoire » mis à l'honneur. Mais, en près d'un demi-siècle, l'économie générale du dispositif planificateur est restée la même : liens de dépendance entre les documents et hiérarchie « descendante ». Le long terme l'emporte sur le court terme ; le grand territoire (à petite échelle, selon la terminologie des géographes) sur le petit territoire.

Ainsi, Un SCoT doit être compatible avec la loi Littoral ou avec un schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux. Il doit prendre en compte le Plan Climat Énergie. Le PDU et le PLU doivent être compatibles avec le SCoT, etc. Les juristes font d'ailleurs leur miel de la qualité du « rapport normatif », du degré d'autorité de la norme supérieure vers la norme inférieure : conformité, compatibilité, prise en compte...

Or cette planification qui articule « rationnellement » les échelles et les temporalités ne correspond plus à la réalité des dynamiques spatiales actuelles. S'agissant des modes de faire, l'urbanisme de projets valorise le local et le court terme : le *bottom-up* (ascendant) plutôt que le *top-down* (descendant). Les programmations urbaines se font opportunes, pour cause d'incertitudes économiques

« Le modèle des poupées russes perdue, au détriment de visions plus systémiques et plus horizontales des relations entre territoires. »

croissantes. S'agissant des objets de la planification, des lieux aussi stratégiques que les pôles d'échanges agrègent les échelles, sans hiérarchie *a priori*. Ce télescopage « multi-échelle » se retrouve en matière de continuités écologiques : une trame verte ou bleue locale ne se fabrique pas en « dézoomant » une trame régionale. Car ces trames changent de nature en changeant d'échelle ; elles ne sont pas seulement plus petites ou plus grandes, elles ne remplissent pas les mêmes fonctions, elles ne s'insèrent pas dans les mêmes systèmes territoriaux. Ce type de situation n'est pas rare dans les questions de développement durable. L'économie contemporaine connaît des phénomènes similaires – réseaux obligent – parlant de « glocalisation » pour désigner une intrication entre le global et le local.



Le jardin à la française des échelles emboîtées reste pourtant la matrice du législateur, lorsqu'il réforme l'organisation territoriale de la République.

La loi Notre promulguée en août 2015 instaure en effet un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, schéma prescriptif à l'égard des documents locaux.

Les aptitudes des Régions à concerter et négocier ne sont pas en cause. Force est de constater en revanche que le modèle des « poupées russes » perdue, au détriment de visions plus systémiques et plus horizontales des relations entre territoires.

Révisant il y a quelques années la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, les Allemands ont formalisé de manière originale un *Gegenstromprinzip* (littéralement principe des flux à contre-courant). Cette idée de flux à double sens souligne la nécessaire influence réciproque entre les documents de planification ; une rétroaction mutuelle entre les plans locaux et les plans régionaux qui prend acte de l'interdépendance des échelles géographiques dans l'aménagement contemporain.

Bastide Niel

Comment réinventer la ville ancienne ?

JOSÉ BRANCO | ADRIEN GROS

De la caserne à l'écoquartier

Parmi les grands sites de projet qui composent l'arc de développement durable¹ de la plaine rive droite, la caserne Niel et les friches ferroviaires qui l'entourent ont longtemps agité l'imaginaire et les fantasmes des habitants et décideurs. Depuis les années 1970, logée entre le fleuve et l'avenue Thiers, cette caserne désaffectée s'est progressivement vidée de ses contingents militaires. Dès 2008, la ville de Bordeaux et la métropole ont engagé les réflexions sur le devenir des 32 ha du site, dont l'état se dégradait de manière alarmante. Les premiers échanges avec la population et les professionnels qualifiés (architectes, urbanistes et promoteurs) ont fait émerger les ambitions d'un futur quartier : être exemplaire en matière de développement durable, révéler la mémoire du lieu par les tracés encore existants² et le recyclage du patrimoine bâti, développer une programmation culturelle alternative, inventer un nouveau modèle d'économie responsable, incarné par Darwin Écosystème³. Le projet urbain présenté par l'architecte-urbaniste Winy Maas, de l'agence hollandaise MVRDV, intègre l'ensemble de ces ambitions, mais bouscule notre conception habituelle de la ville. Avec cette proposition atypique, la métropole s'est fixée comme

défi la réinterprétation contemporaine des qualités du centre historique de Bordeaux : une ville intime, diverse, proche des services, dotée d'une identité particulière, pleine de surprises et de fantaisies.

L'agence MVRDV est une figure montante de l'architecture conceptuelle. Pour Winy Maas, innover est une nécessité face au changement climatique et aux mutations de notre société. La conception des formes urbaines est bien souvent l'aboutissement d'un long processus de tests et de manipu-



PATRIMOINE



INTIMITÉ



DIVERSITÉ



LUMIÈRE DU JOUR

lations du programme permettant de décoder les enjeux et le contexte des lieux. À Bastide Niel, le projet de ZAC fait apparaître en première lecture un paysage étonnant, un univers de toitures, de volumes hybrides et complexes. Il offre une grande variété de situations, d'espaces inattendus, de proximités fécondes : un immeuble qui décroche du rythme d'ensemble, une ruelle intime qui subitement vous égaie, des activités inhabituelles en rez-de-chaussée... En somme, tout ce qui donne le plaisir de vivre et de parcourir la ville ancienne. Les rues sont volontairement réduites à dix

La diversité des programmes proposés



1 | Axe de développement rassemblant les grands projets urbains de l'hypercentre, autour de la Garonne.

2 | La trame viaire de la caserne et les réseaux de voies ferrées de marchandises qui desservait les industries de la rive droite.

3 | D. Gauzin-Müller, J.-M. Gancille, B. Lhoste, « 10 ans d'écoquartiers à la française », *EK*, août 2015, n° 46.

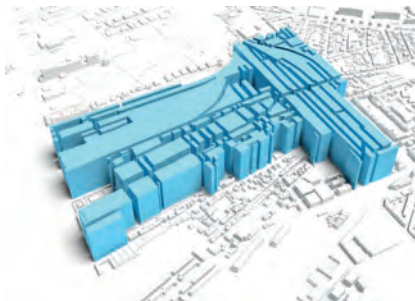
mètres de large, sans espaces publics majeurs : un choix argumenté par la proximité du parc des berges de la Garonne. Desservi par la future ligne TCSP¹ qui reliera les ponts Chaban-Delmas et Jean-Jacques Bosc, le quartier fait la part belle aux déplacements doux. Les voitures circulent sur des espaces donnant la priorité aux piétons et cyclistes, et doivent stationner dans des parkings en infrastructure. Les 130 îlots de logements, activités ou équipements qui composent le projet sont pensés pour ménager l'ensoleillement et la lumière naturelle de leurs voisins. L'ensemble des îlots est connecté au réseau de chaleur par géothermie et leurs façades sont conçues pour optimiser la production d'énergie solaire et atteindre les standards énergétiques de 2020². Les cœurs d'îlots évidés favorisent la ventilation naturelle et la densité des plantations dans l'espace public doit permettre de réduire les effets d'îlot de chaleur. Pour renforcer « l'expérience volumétrique du quartier³ », les jardins de proximité sont conçus comme des structures verticales et développent ainsi un paysage de pergolas, verrières ou treilles...

L'approche théorique inversée : du processus au dessin

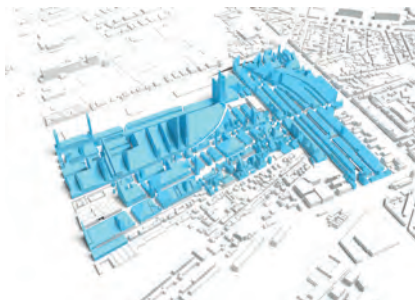
Les ambitions écologiques du programme sont traduites par des principes géométriques presque archétypaux : volumes tronqués facilitant l'éclairage des constructions, pentes adaptées à l'exposition solaire, densification des îlots constructibles... Ces règles sont simplement appliquées sur des volumes issus de la trame foncière qui contient la mémoire des tracés des voies ferrées, des cours, des baraquements de l'ancienne caserne. L'approche géométrique est érigée en véritable méthode de conception,



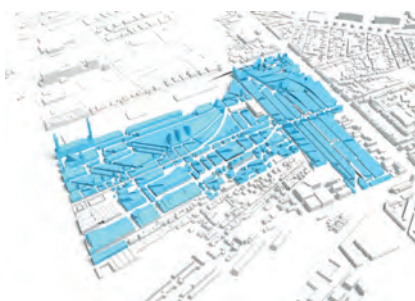
▲ Trame historique conservée
▼ Extrusion résultante



▲ Lumière naturelle sur chaque façade
▼ Application aux volumes extrudés



▲ Ensoleillement de 2h au solstice d'hiver
▼ Affinage volumétrique



▲ Tous droits réservés ©MVRDV

aussi rigoureuse qu'un algorithme. Elle aboutit au dessin des formes urbaines, à l'inverse de l'approche courante qui juxtapose et organise des formes connues et maîtrisées, autour d'espaces publics composés. Les volumes ainsi créés sont la résultante d'un modèle mathématique qui codifie et organise la politesse entre les constructions.

Chaque îlot doit trouver ses fonctions, certains étant plus adaptés au développement de logements, d'autres aux activités ou aux équipements publics. L'architecte bâtisseur qui aura en charge de dessiner les constructions est invité à transposer ces concepts à l'échelle architecturale. Les réponses attendues sont dès lors contextuelles, écartant *a priori* les architectures génériques qui banalisent la plupart des grandes opérations d'aménagement. Quelle que soit sa vocation, tout nouveau programme est nécessairement imbriqué dans la logique d'ensemble et s'inscrit avec complémentarité. Ces interdépendances engendrent un niveau d'exigence architecturale qui semble difficilement compatible avec les standards des opérateurs immobiliers ou la liberté de conception revendiquée par les architectes : rationalité des principes constructifs, optimisation et usage des surfaces sous les toitures inclinées, stationnement mutualisé, gestion des réseaux, etc. La contrainte formelle des îlots peut aussi réduire les marges de manœuvre nécessaires aux opérateurs pour adapter en phase de commercialisation, les plans de logements en fonction des besoins de leurs clients.

La singularité pour faire un pas de côté

Le pari du projet Bastide Niel repose avant tout sur un partage des objectifs du projet et de ses principes. Les concepts et les règles urbanistiques proposés sont des vecteurs de stimulation à l'attention des opérateurs et

1 | Transports en commun en site propre : tramway ou bus à haut niveau de service.

2 | Objectifs de conception de bâtiments qui produisent plus d'énergie qu'ils n'en consomment.

3 | Citation de Wini Maas, MVRDV.

promoteurs. Encouragés à travailler autrement, ils doivent avant tout penser les finalités subtiles et les usages de leur ouvrage, pour dépasser les logiques de simple production. Il s'agit d'une véritable invitation au pas de côté et à l'innovation programmatique. Grâce à la diversité du projet, toute initiative qui propose de fabriquer la ville autrement peut trouver sa place (projets en autopromotion, coopératives d'habitation, logements groupés participatifs...), à l'instar du projet Darwin dans les magasins généraux réhabilités en 2012. Les schémas habituels de la production immobilière sont donc réinterrogés. À commencer par les modes de commercialisation permettant d'identifier les investisseurs qui voudront construire Bastide Niel et les futurs habitants désireux d'un mode de vie plus écologique.

L'ambition du projet est suffisamment forte pour interpeller la profession sur sa faisabilité économique. Les îlots pilotes¹ lancés par Bordeaux Métropole et la SAS Bastide Niel d'ici à la fin de l'année 2015 ont la lourde et palpitante tâche de démontrer le réalisme de l'équation proposée. Au regard des autres projets de l'agglomération, Bastide Niel pourrait se démarquer grâce à sa situation géographique exceptionnelle et à sa singularité. Malgré leur qualité, les projets urbains s'inscrivent souvent sur des temporalités qui dépassent notre capacité à prédire l'avenir. Ils supposent des capacités d'adaptation darwiniennes, face aux aléas conjoncturels et à la compétition entre les grands sites de projets. Bastide Niel doit donc cultiver son authenticité, comme signe distinctif et facteur d'attractivité.

Pour tenir cette ambition dans le temps, la ZAC Bastide Niel devra adopter des processus de travail et de gouvernance originaux. La création d'une société d'aménagement



Tous droits réservés ©MVRDV

*ad hoc*² réunissant trois aménageurs aux approches distinctives, les îlots pilotes et la présence du groupe Évolution³ sur les magasins généraux Sud, offrent des bases intéressantes pour développer une approche holistique et transcender les objectifs et les exigences du projet. En pariant sur son succès et sur l'appropriation de ses principes fondateurs, Bastide Niel sera singulière et aura développé une recette différente de fabrication de la ville, remettant le programme et le sens de l'action publique au cœur du projet urbain. —

2 | Société à actions simplifiée d'aménagement Bastide Niel, concessionnaire de la ZAC et réunissant BMA, Aquitanis, et Domofrance.

3 | Promoteur du projet Darwin.

PRINCIPALES DONNÉES DU PROJET

- Superficie : 32 ha
- Nombre de logements : 3 400
- Locaux d'activités / commerces : 13 500 + 27 000 m² SP
- Principaux équipements : Fabrique POLA, archives municipales, écoles et enseignement supérieur
- Horizon temporel : 2014-2028

1 | Magasins Généreux, Bord'ha, premiers programmes de logements.

Retour vers le futur_(oscope)

ANTONIO GONZALEZ-ALVAREZ

Le Futuroscope fête en 2017 ses 30 ans d'existence.

Après une période de crise au début des années 2000 qui l'a conduit près de la faillite, le parc thématique du Poitou-Charentes a retrouvé ces dernières années des chiffres de fréquentation qui le situent à la deuxième place des parcs de loisirs français (entre 1,6 et 1,8 million de visiteurs annuels depuis 2010). Pour le département de la Vienne, le site joue un rôle moteur avec 700 emplois directs à temps plein, 1500 saisonniers et l'attraction d'un tourisme de famille de classe moyenne-haute qui reste fidèle (60 % des visiteurs reviennent). Mais avant d'atteindre cet équilibre, le Futuroscope a connu des hauts et des bas, et a dû renoncer à une des idées phares imaginée par René Monory, longtemps président du conseil général de la Vienne et un des fondateurs du parc : approviser le futur.

Jouer la carte de la modernité

« Au début n'existe que la volonté d'un département parmi les moins favorisés d'inverser la logique de régression et de désertification qui frappe l'ensemble de la France rurale » expliquait René Monory¹. Le parc de loisirs n'est qu'un prétexte pour dynamiser le tissu économique et culturel de la région en s'appuyant sur trois piliers : les loisirs, la formation-recherche et l'économie liée aux nouvelles technologies. Ainsi, le parc d'attractions s'insère dans une technopole rassemblant entreprises, hôtels, grandes écoles, centres de

recherches et sièges d'administrations. Et malgré les liens évidents que le site devra entretenir avec l'agglomération de Poitiers (universitaires, professionnels ou logistiques), il est conçu presque en lui tournant le dos. C'est à l'époque une question de rivalité politique mais aussi une question d'image : jouer la carte de la modernité contre l'image de la vieille ville trop tournée vers le passé.

Au total, le site génère aujourd'hui plus de 10 600 emplois directs ou induits dans le département. Mais, contrairement à d'autres technopoles qui gravitent autour des centres de recherche, ici c'est un parc de loisirs qui est censé jouer le rôle central pour attirer entrepreneurs et centres de recherche. L'idée de départ consiste à imaginer un parc qui donne à voir le futur des nouvelles technologies, « un parc d'amusement, qui offre de l'avenir une image accessible et désirable ». Cette idée un peu abstraite se concrétise progressivement sous la forme d'un parc qui propose dans toute une série de pavillons, les technologies les plus innovantes pour la diffusion des images : systèmes Imax, écrans à 360°, très grands écrans 3D, simulateurs qui associent les images aux mouvements de fauteuils, etc. Les films diffusés ont par ailleurs un souci pédagogique : la chaîne de la photosynthèse, la migration des oiseaux, celle des papillons, des images documentaires de la Vienne, la pollution des océans... La conception du plan masse et le design des pavillons sont confiés à l'architecte Denis Laming. Il propose

des formes futuristes qui deviennent rapidement emblématiques du site : le Kinémax qui rappelle un cristal de roche, le Futuroscope avec sa sphère blanche et le cube à demi enterré de l'Omnimax.

Obsolescence programmée ?

Dès son ouverture le parc connaît un succès phénoménal. Les 350 000 visiteurs attendus en 1988 sont vite dépassés. En 1990, le parc accueille 1 million de visiteurs et en 1997 pour ses 10 ans, il atteint le record de 2,9 millions. À la fin des années 1990, la plupart des articles qui étudient le cas du Futuroscope louent sa réussite et le présentent comme un outil culturel d'aménagement du territoire exemplaire. Cependant, dès 1998, certains chercheurs avisés pointent quelques ombres dans le tableau : une politique de développement touristique très polarisée qui fragilise d'autres initiatives locales dans le département, la négation des atouts des campagnes et de l'identité rurale et paysanne de certains de ses territoires et, problème fondamental, l'avenir même de ce qui fait la singularité du parc. « L'originalité actuelle résulte de l'importance des techniques innovantes concentrées dans cet espace qui reste unique en Europe. Cependant on peut s'interroger sur la durabilité de cet aménagement sachant que s'annonce une concurrence irrémédiable avec l'apparition de mini-parcs qui va entraîner la diffusion rapide de ces techniques à une plus grande échelle (...) Dans un tel contexte, être toujours à la pointe de l'innovation sera de plus en plus lourd à gérer pour de grosses infrastruc-

1 | Monory, R. [dir], *Le Futuroscope. Le parc européen de l'image, un lieu pour approviser le futur*, éditions Le Moniteur, 1992, p. 15.



tures comme le parc du Futuroscope qui auront quelques difficultés pour continuer à affirmer leur originalité face à l'ouverture de ces petites unités plus faciles à rentabiliser et implantées au cœur des plus gros foyers de consommateurs »¹.

Comme un sombre présage, à partir de 1998 la fréquentation du parc stagne puis commence à lentement décliner. En 2000 le département de la Vienne cède l'exploitation du site au groupe privé Amaury et une nouvelle station TGV-Futuroscope voit le jour. René Monory salue avec enthousiasme l'événement : Montparnasse est désormais à 1h20 du parc, « en grande banlieue parisienne », ce qui devrait permettre d'attirer rapidement 300 000 visiteurs supplémentaires et à moyen terme 500 000². Mais, les effets structurants des transports sont souvent un mirage... À partir de là, le nombre de visiteurs chute fortement jusqu'en 2003 où il passe en dessous de 1,2 million. En cause, le faible renouvellement des attractions qui deviennent vite caduques pour un parc qui se veut la vitrine des technologies nouvelles. Peut-être les temps ont-ils aussi changé ? Dominique Hummel, président du directoire du Futuroscope l'exprime ainsi : « Le site a été créé à partir des années 1980, à un moment où il y avait encore l'espérance d'un progrès technologique (...) Lorsque le parc a connu la crise au début des années 2000, ce thème a moins fait recette »³.

1 | O. Dehoorne, « Le Futuroscope et les politiques touristiques du département de la Vienne », *Noréis*, 1998, n° 179, p. 531-542.

2 | Voir *La vie du Rail et des transports*, n° 133, « Le TGV à la rescousse du Futuroscope », mai 2000.

3 | Entretien avec Dominique Hummel publié dans le site *Batiactu*. www.batiactu.com

Réorientation stratégique

Fin 2002, le conseil général reprend la gestion du parc sous la forme d'une société d'économie mixte locale, de nouveaux projets ambitieux sont lancés et la politique tarifaire est revue. Progressivement le parc retrouve son public : 1,5 million en 2007 puis 1,7 en 2011. En 2011, le conseil général vend 40 % de son capital à la compagnie des Alpes qui devient actionnaire principal du parc et assume les investissements de renouvellement des attractions. En parallèle, le conseil général co-investit dans un nouveau projet « structurant » qui vise à rééquilibrer le

« Les ambitions initiales (...) ont été remplacées par une approche plus légère et ludique. »

développement touristique territorial. Le 5^e Center Parcs de France (260 ha de nature préservée, 10 ha de cœur animalier, spa, ferme pédagogique et cottages), situé au nord de la Vienne, à 50 km de Poitiers, est ainsi présenté comme « le deuxième poumon économique » du département. L'objectif est d'allonger le temps de séjour des visiteurs dans le département. Car, au-delà des emplois liés à l'existence du parc d'attractions, les effets d'entraînement du seul Futuroscope sur le tourisme départemental se sont révélés difficiles à prouver⁴. Reste à voir si les deux sites parviendront à trouver leur complémentarité. La question s'était déjà posée pour la ville de Poitiers : comment peut-on exister à côté d'un site phare ?

4 | Insee Poitou Charentes, « Futuroscope, un parc atypique », *Décimal* n°329, septembre 2013.

En attendant, le Futuroscope semble avoir trouvé un certain équilibre (1,6 million de visiteurs en 2014) qui repose sur la stratégie du 10/20/60. Chaque année, le parc investit 10 % de son chiffre d'affaires pour renouveler 20 % de ses attractions et générer un taux de 60 % de revisite. C'est aussi la philosophie même du produit à vendre qui a évolué ces dernières années. Les ambitions initiales, proposer une vitrine des technologies nouvelles de l'image et un outil pédagogique, ont été remplacées par une approche plus légère et ludique, un parc « fun, festif et familial » tel que le décrit le dossier de presse. Sans renoncer à la thématique de l'image, le parc élargit les attractions aux autres sens ; sans abandonner le côté éducatif, c'est l'aspect « fun » qui est

mis en avant. Et si le thème du futur est toujours présent, c'est moins par la présentation de véritables avancées scientifiques que sous la forme de l'imagination (voyager dans le temps, se téléporter, entrer dans les rêves). Ou encore par le biais de ses premiers pavillons qui, toujours là, distillent un certain charme rétro-futuriste. Ils renvoient aujourd'hui à un temps révolu où la société française regardait encore le progrès technologique avec une certaine fascination. _

L'essor des parkings partagés

SYLVAIN CHARLIER

Favoriser l'usage plutôt que la possession

Qu'entend-on par parkings partagés ? Il s'agit initialement de parkings privés, réservés à un seul usage (habitations, bureaux...) et affichant un taux de vacance (places non occupées) significatif. Alors que l'automobiliste passe souvent plusieurs dizaines de minutes à chercher une place de stationnement en centre-ville, l'idée est née de développer un usage partagé de ces aires de stationnement, par différents types d'automobilistes, usagers et non usagers des sites, parfois 24h/24h.

Les usagers potentiels de ce type de service sont multiples. Les actifs capatifs de leur voiture sont attirés par le gain de temps, la réservation de leur place et les économies substantielles. Les visiteurs des centres-ville peuvent anticiper leur déplacement et identifier le point de chute idéal. Les touristes connectés trouvent pertinent de s'approprier un outil leur ouvrant non seulement les cœurs d'agglomération mais aussi les secteurs périphériques.

Un concept déjà bien déployé

Il y a 4 ans, Paris, qui a perdu plus de 50 000 places de stationnement sur voirie en 10 ans, était l'incubateur rêvé pour les premières start-up qui voyaient s'ouvrir devant elles un marché de plus de 500 000 places de stationnement privé. Alors que la plupart de ces nouveaux acteurs du stationnement ciblaient les bureaux, l'habitat social et les hôtels, d'autres prestataires choisirent de créer une

plateforme d'échange entre particuliers loueurs et locataires. Certains revendiquent déjà plus de 4 000 places à louer en France. De nouvelles offres s'intéressent également aujourd'hui à la clientèle des aéroports avec des formules « parking + transport en navette ».

Le dispositif bordelais

La société Parking Facile propose à Bordeaux, depuis la fin 2014, des places de stationnement dans plus d'une dizaine de parkings dont l'optimisation leur est confiée par des bailleurs sociaux. Elle vise à terme un total de 50 parkings pour 500 places, puis un déploiement dans toute la France, et envisage d'étoffer son offre en sollicitant les entreprises et les particuliers.

Le service s'appuie sur un réseau de parkings connectés grâce à l'installation d'un boîtier branché au portail du parking. L'automobiliste, préalablement inscrit gratuitement auprès de la société, peut consulter les places disponibles et réserver gratuitement jusqu'à 30 minutes à l'avance (ou plus avec option payante). Il active l'ouverture du portail via son téléphone ou sa tablette. Une fois stationné, l'utilisateur est même informé de la proximité des transports en commun.

Le coût horaire, calculé à la minute, est compris entre 0,80 € et 1,50 €. La majorité du chiffre d'affaires est restituée aux propriétaires de parkings, Parking Facile se versant une simple

commission sur les transactions. Aujourd'hui, le service attire logiquement des usagers de courte durée, mais également à la demi ou journée complète (4 à 8 heures).

La société bordelaise réfléchit actuellement à se positionner en amont des projets d'opérations en proposant ses services de gestionnaire dès la livraison des bâtiments.

Quelle place dans les politiques de déplacements ?

Ce type d'offre n'est viable (car payant) que dans un environnement de stationnement public saturé ou réglementé (zone à durée de stationnement limitée ou payante). À l'instar de Paris, ces dispositifs devraient se mettre en place dans un contexte de réduction de l'offre de stationnement sur voirie, voire accompagner cette politique. Il s'agit là de contribuer à la libération des espaces publics et non à l'accroissement de l'usage de la voiture.

Les parkings partagés ne se concevant que comme un complément au dispositif traditionnel, la mise en cohérence des offres principales de stationnement (répartition, capacité, tarification...), notamment de la voirie et des parcs publics de stationnement, et le contrôle du respect des règles restent des enjeux de premier ordre pour les acteurs du stationnement. Ils se doivent d'accompagner une politique ambitieuse des déplacements (transports en commun et modes doux).



Mutations génétiques d'un grand dessein urbain

Le campus TPG (PTG ?)

JEAN MARIEU

Gilles Ragot vient de nous donner une « histoire de plans », tant sa recension historique de la « Genèse du campus Talence-Pessac-Gradignan »¹ propose, en un véritable film, la multitude des plans, schémas, esquisses et projets d'architectes qui jalonnent l'histoire de ce projet de 1930 à 1973. Le sujet passionne d'autant plus l'ensemble du champ disciplinaire que le lourd programme actuel de travaux immobiliers le remet en selle.

De même que le sociologue Nicolas Sembel qui dissèque la saga confuse des acquisitions foncières², tous deux nous montrent à quel point le « plan Sainsaulieu » de 1963, considéré comme une œuvre fondatrice, a été le fruit aléatoire d'un programme et d'une gouvernance on ne peut plus fluctuants : « Contrairement à ce qui a pu être écrit ou dit après-coup, la naissance du campus de Talence-Pessac-Gradignan dans la banlieue bordelaise n'a rien à voir avec la mise en place rationnelle, et notamment anticipée, d'un projet urbain et pédagogique cohérent autour duquel un consensus aurait été rapidement réuni » (N. Sembel).

Se présentant obstinément comme simple architecte et nullement urbaniste, Sainsaulieu a ainsi conduit à son corps défendant une authentique

démarche de projet d'urbanisme : s'adapter sur le long cours aux aléas de l'économie, des doctrines et idéologies, et des politiques publiques. En un mot, à la vie des sociétés.

Bien qu'il résulte d'une rationalisation *a posteriori*, le Plan Sainsaulieu n'en fait pas moins figure de référence, et c'est à l'aune des « gènes » de ce « dessein-dessin » que l'on peut juger de sa pertinence d'origine comme de sa faculté à assumer de nouvelles orientations.

Celles-ci n'ont pas manqué. Parmi elles nous mettons ci-dessous l'accent sur deux mutations, l'une acquise, l'autre attendue et préparée – bien que toujours sous l'horizon... Elles ont en commun d'interroger la qualité urbaine fondamentale de ce projet, immense lieu de vie (?) : l'organisation d'une riche relation à la ville.

Le tête-à-queue du « rhinocéros »³

Nul doute qu'à l'origine, la « tête » du domaine universitaire n'ait été la première tranche de la faculté des sciences. Sa position de proximité relative du centre de Talence et du boulevard de Bordeaux, dans un tissu urbain sans discontinuité, permet de la situer dans le cœur d'agglomération. Toutefois, le schéma de référence accroche alors le « rhinocéros » en deux points à la rocade, aux échangeurs 15 et 16, et très directement au premier, placé à l'exact opposé de

la tête. Dans ce plan, le domaine est bordé sur toute sa longueur par une voie rapide urbaine, la « pénétrante sud-ouest » (PSO), qui l'insère dans le grand réseau moderne de la « ville forte » qui fonde la doctrine des années 1960 et 1970. Dans cette optique, si les sciences font cause commune avec la ville constituée, les lettres et le droit jouent la modernité de la « ville à faire » : ces deux facultés sont une porte de ville, leur accessibilité selon les normes de la ville-auto est maximale, leur visibilité parfaite, leurs abords convoités : le campus a deux têtes.

Le projet de pénétrante figure encore dans le SDAU de 1980, mais à « débit limité » : la doctrine de la « ville douce » a gagné du terrain, et suivant des péripéties multiples décrites par G. Ragot, la PSO s'est peu à peu confondue avec la voie bordière du domaine, sur son flanc Nord-Ouest (l'actuelle avenue Schweitzer).

Quand Alain Rousset prend la mairie de Pessac en 1989, il installe immédiatement à ses côtés l'ingénieur « X-Ponts » Bernard Mathieu. Ce nouveau maire porte une vision du campus, partie prenante de son grand projet « technopolitain » fondé notamment sur la réinstallation dans des locaux neufs des écoles d'ingénieurs locales. Se substituant définitivement à la PSO, mais requalifiée de fond en comble, conçue comme une vitrine, l'avenue du Docteur Schweitzer est baptisée du nom flatteur de « boulevard technologique ». Si elle rejoint

1 | Gilles Ragot, *Genèse du campus Talence-Pessac-Gradignan*, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 2015, p. 141.

2 | Nicolas Sembel « La naissance du campus de Talence-Pessac-Gradignan dans la banlieue de Bordeaux : les étapes d'une innovation institutionnelle (1946-1967) », *Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde*.

3 | On a coutume de désigner le domaine universitaire sous ce terme, en raison de sa forme.



La « tête » du domaine universitaire | © a'urba

le centre-ville par un tracé apaisé mais relativement efficace, quid de son accroche ? C'est un refus radical qu'exprime alors A.Rousset : fin du branchement à l'échangeur 15 ! Cette position, *a priori* peu cohérente avec une vision technopolitaine portée tout entière, dans l'agglomération, par l'« espace-rocade », a probablement été dictée par la puissance des associations de quartier, irréductiblement opposées au branchement et luttant contre la rocade elle-même dans sa traversée de la commune de Pessac.

Constatons le résultat : de porte, l'espace lettres-droit se transforme en cul-de-sac. On touche le fond, et la transition avec Pessac, aux abords du quartier de Pessac-Saïge, est une sorte de *no man's land*. Le tram, quand il jouera 15 ans plus tard son rôle de lien vital, ne corrigera que modérément ce renversement tout à l'avantage de la « tête » traditionnelle des sciences.

La possibilité d'un lieu

Le campus aurait aisément pu accueillir dans une surface d'une centaine d'hectares les quelques 500 000 m² de planchers qu'il renferme aujourd'hui, et probablement jusqu'à 700 000 m², sans se priver pour autant des surfaces dédiées aux parcs et terrains de sport. Sans doute faut-il imputer, parmi d'autres facteurs, à sa taille démesurée – 235 ha – la difficulté d'y définir ce lieu central dont jouissent la plupart des campus.

Bien de mini-lieux centraux ont pourtant fleuri, disséminés aux abords des équipements, « RU » (restaurants universitaires) et autres bibliothèques, parfois, et c'est bienvenu, à l'« interface ville-campus » (pour user de la formule convenue, comme si le campus, ancré dans son extra-territorialité, n'était pas de la ville). Mais aucun lieu fort, qui fasse image et usage au-delà de la communauté universitaire et étende son influence dans les

quartiers et communes voisines, voire à l'échelle de la métropole.

Le dessin de Sainsaulieu, à la fois insulaire et maillé, sans nœud décisif, ne favorise certes pas ce type de lieu. Mais pour jouer l'ouverture, mieux vaut compter sur des programmes générant les flux et brassant les usages, hiver comme été, que d'attendre des miracles d'une restructuration du dessin du domaine.

Aucun projet à ce jour n'a créé ni permis d'animation produisant une interpénétration bienvenue. Aucun n'a permis de défier l'équation temporelle du domaine universitaire. Sa communauté, oublieuse du latin qui est la matrice du français, a en effet baptisé « semestre » un laps de temps de trois mois, et son année utile ne dépasse pas trente semaines. Tragique sous-utilisation d'un immense investissement public, d'un espace aussi vaste qu'une petite ville, et sinistreuse estivale totale



garantie ! Sans parler des soirées et des fins de semaine...

L'interprétation réductrice du statut foncier de « domaine public de l'État », auquel la majeure partie des décideurs universitaires est irrédiblement attachée, appuyée par le service des domaines, n'est pas pour rien dans ce blocage de la diversification des programmes.

À ce jour, donc, la mutation n'a pas eu lieu. Pourtant, à trois reprises, les conditions ont été réunies pour transgresser le tabou. Et elles le sont encore.

Pas-à-pas

Une première tentative de recomposition du campus sous l'égide de « Banlieue 89 », animée principalement par Michel Cantal-Dupart et Pierre Ferret, plaçait au cœur du campus, face au RU2, un ensemble lourd de services et d'animations, desservi par un boulevard circulaire refondant les circulations. Ce projet, présenté en 1988 dans une conjoncture politique relativement porteuse, en valait bien un autre : il fut néanmoins exécuté en deux mots par Jacques Valade, qui venait de perdre ses fonctions de ministre délégué à l'enseignement supérieur et à la recherche : « ni autodrome ni amphithéâtre ».

Mieux fondées, les deux autres tentatives pour inscrire le campus dans le réseau des grands lieux communs bordelais vont s'appuyer sur l'intrusion des TCSP (transports en commun

en site propre) sur le domaine. Des dizaines de milliers de citoyens, étrangers à la vie universitaire vont désormais chaque jour pouvoir découvrir cet espace faussement ouvert auparavant. Ils vont y faire halte, y pratiquer l'intermodalité et peut-être pouvoir apprécier la respiration qu'il apporte. Les conditions d'une pratique plus intense sont réunies.

Le premier projet de TCSP, le VAL, souterrain depuis le centre de Bordeaux y compris dans la traversée de l'université de Bordeaux 1, devait poursuivre sa course en aérien pour traverser le domaine... et rejoindre Pessac un jour ou l'autre. Un fort projet de centre de vie, avait été élaboré dans le périmètre RU1 – biblio des sciences à la sortie de la trémie du VAL. La situation de grand carrefour associée à la « rupture de site » était particulièrement opportune pour fonder un pôle de vie puissant, et elle le reste. Le VAL, quant à lui, est allé droit dans le mur en juillet 1995 par suite de l'obstruction (que certains pourront juger opportune) de J. Valade, alors premier adjoint au maire de Bordeaux et président du conseil régional d'Aquitaine. Exit le projet.

Si le « tram », après cette vaine tentative de VAL, a pu donner au campus une extraordinaire bouffée d'oxygène depuis 2003, on ne le doit guère à l'action militante de la communauté universitaire ; à l'instar de St Thomas, il lui a fallu le voir pour y croire et en

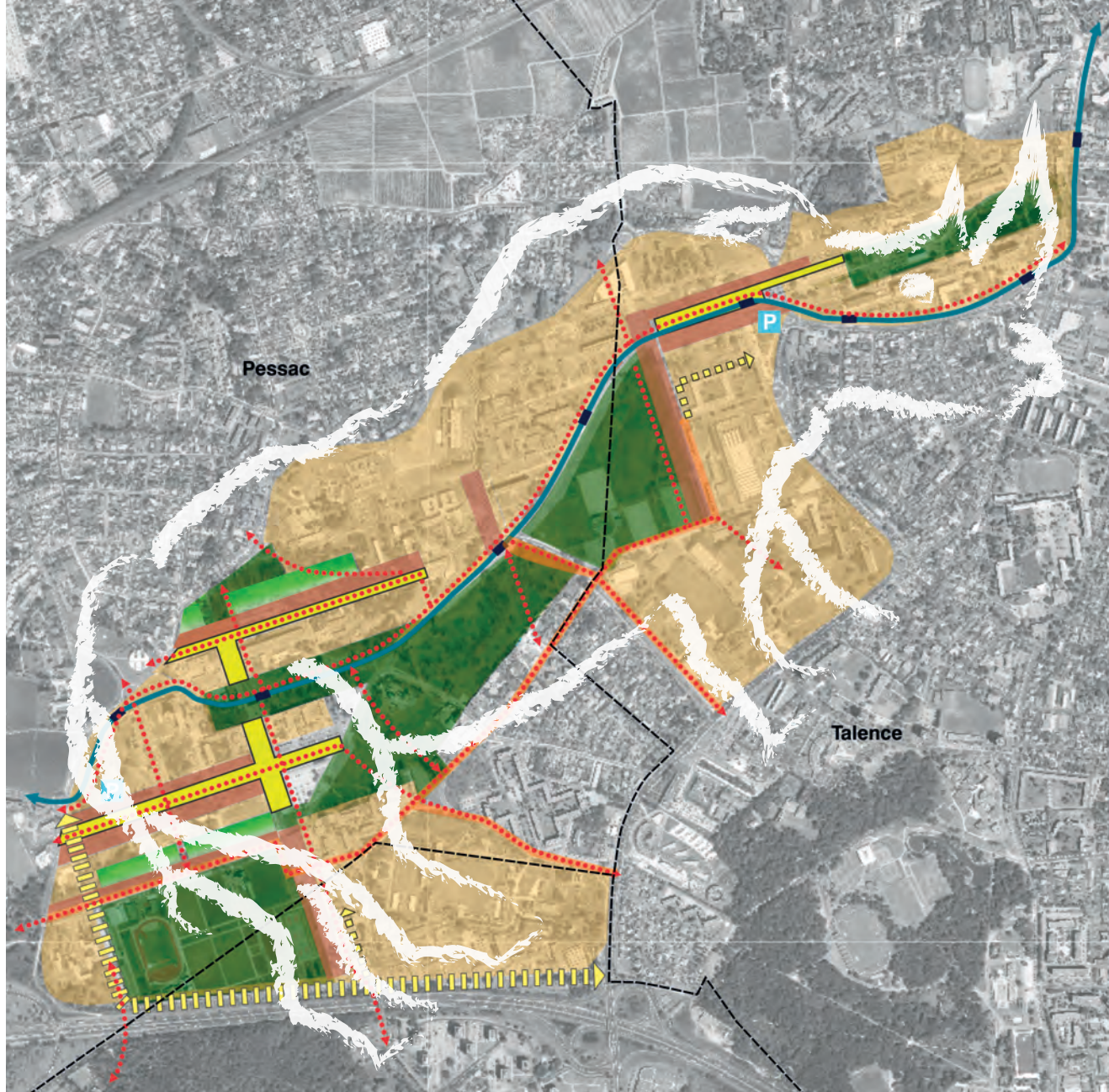
tirer parti. Sa neutralité s'est alors muée rapidement en alliance avec la Cub. Le plus clair de leur message commun s'exprime dans le PLU (plan local d'urbanisme), par l'« Orientation d'aménagement » B30, touchant le site de projet « campus universitaire »... de Pessac-Talence-Gradignan (exit TPG). Il y est prévu (ou proposé, ou préconisé...) « l'implantation de constructions nouvelles selon un principe de traverses ou « *strips* » situés transversalement aux flux est-ouest et au droit des stations de tramway ; ce principe permet à la fois densification, diversité et mixité. Ces « *strips* » sont accessibles aux déplacements doux (cyclistes, piétons, rollers) et sont desservis par les transports en commun ». Voilà définie l'opportunité des « lieux centraux » et déterminée leur implantation (fig. ci-contre¹). Reste à « faire »... à muter...

Un pouvoir instable et distrait

La capacité, soit à faire obstacle, soit à valoriser les « gènes mutables du domaine » tient à la force et à la cohérence des pouvoirs. À ce jour et très sommairement, en guise de conclusion provisoire, on distinguera quatre périodes.

La première, celle de la maturation initiale (si l'on est indulgent pour les autorités universitaires), s'étend de 1930 au milieu des années 1950.

1 | Datée à l'origine du 21 juillet 2006, cette orientation d'aménagement figure toujours dans le PLU à la suite de la dernière modification datée du 10 juillet 2015, désormais entrée en application.



Plu de Bordeaux métropole - orientations d'aménagement B30 - site de projet du campus universitaire
©IGN ©SIGMA droits de l'État réservés, 2015

Au cours de la suivante, qui se conclut en 1968, Chaban-Delmas prend le pouvoir, escorté d'une équipe forte, durable et cohérente, qui va au-delà de la traditionnelle alliance avec le préfet Gabriel Delaunay, le plus longévif de la République (1958-1972) : s'imposent les noms de Jean-Baptiste Philippon et Pierre Mathieu, des professionnels aguerris et compétents de l'architecture et de l'urbanisme, qui n'ont jamais quitté Bordeaux, et celui du recteur Jean Babin (1960-1972). L'attention étant souvent exclusivement portée sur les doyens des sciences, on n'aurait garde d'oublier le tandem des deux doyens du droit-sciences économiques, Joseph Lajugie (1962-1968) et

celui des lettres-sciences humaines, Louis Papy (1961-1971). Deux personnalités fortes, courageuses, et qui, ensemble, sont peut-être les véritables concepteurs du « campus » dans son ensemble.

Suivront quarante années de déshérence : fracturé par la loi Faure, le domaine se transforme en plusieurs « propriétés privées » au périmètre farfelu (le cadastre rural restant inchangé). Sainsaulieu est peu à peu oublié et, de 1968 à 2008, la règle d'urbanisme est celle du « lotissement constructions libres ». Près de quarante édifices, des « maisons » mandarinales la plupart du temps, sont édifiés au petit bonheur, le pré-

fet délivrant les permis sans aucune considération du SDAU (schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme), une protection faiblarde. En particulier, le domaine des sciences « entre les grilles » d'agréable composition, est massacré.

Nous sommes entrés aujourd'hui dans la quatrième période et l'on s'en tiendra à une question : que nous vaudra l'« université de Bordeaux », qui d'ailleurs, ne tient pas et de loin la totalité du domaine, l'université Bordeaux Maigne en particulier ayant conservé par-devers elle un vaste territoire ?

Votre heure... sera la mienne

NATHANAËL FOURNIER

L'ACCORDERIE

Julie a 33 ans. Après avoir été assistante de vie à mi-temps pendant une dizaine d'année, elle a connu une période de chômage pendant deux ans afin d'engager une reconversion professionnelle, et est aujourd'hui assistante maternelle depuis un an. Avec sa fille de dix ans, elle occupe un logement social à Bordeaux, sur la rive droite de la Garonne.

Grâce à une amie, elle a rencontré la coordinatrice de l'Accorderie : « Charlotte nous a expliqué l'objectif de l'association, et forcément j'ai eu envie d'adhérer tout de suite ! Le prix de l'adhésion c'est un sourire et une heure de son temps pour l'Accorderie ! Le principe de rendre des services à d'autres sans qu'il y ait d'histoire d'argent me plaît. J'avais plus de temps qu'aujourd'hui, et j'avais envie de voir ce que ça allait donner. J'ai toujours aimé donner du temps. Et bien sûr il y avait aussi l'idée de bénéficier de services sans déboursier d'argent, parce que j'étais au chômage et que financièrement c'était pas évident.

Au début, quand l'Accorderie m'a demandé les services que je pouvais proposer, j'avais imaginé d'aider les personnes qui en ont besoin à aller faire les courses... Et finalement je ne l'ai jamais fait, parce que personne ne me l'a demandé ! Il a fallu que je me découvre d'autres compétences ! En parlant avec les autres, au local ou lors des soirées mensuelles, on s'aperçoit qu'on sait faire plus de choses que ce qu'on pensait et qu'il y a des gens à qui ça peut être utile ! Un truc tout bête,

Lancée avec le soutien de la ville de Bordeaux, de la fondation Macif et de plusieurs structures associatives et de développement social de la métropole, l'Accorderie de Bordeaux-Sud est une association en activité depuis le début de l'année 2014 (son nombre d'adhérents a connu un vif développement et atteint plus de 300 membres à l'été 2015). Elle offre un réseau d'échange de services fondé sur le temps : une heure de services rendus permet d'obtenir une heure de services, indépendamment de la technicité du service offert et du statut social des offreurs. Les compétences des « accordeur-e-s » constituent ainsi une « monnaie d'échange » pour se procurer toutes sortes de prestations ou de conseils (bricolage, jardinage, couture...). Ce concept, importé du Québec, vise initialement à améliorer les conditions de vie de personnes en situation de précarité ou d'exclusion et à leur donner une image plus positive d'eux-mêmes, mais il s'est *de facto* étendu à l'ensemble des catégories sociales, favorisant toutes les mixités (sociale, générationnelle, de centres d'intérêt...). Les échanges de services, ainsi que l'accès à un local situé près de la gare Saint-Jean, offrent en effet des occasions de rencontre entre les membres, et d'élargissement de leur réseau social. Le fonctionnement de l'Accorderie repose sur une coordinatrice, mais aussi et surtout sur les adhérents eux-mêmes : leur implication (tenue des permanences, mise à jour des pages Internet...) est elle aussi créditée en heures sur le compte temps, permettant d'éviter l'effet d'essoufflement du bénévolat que connaissent beaucoup d'associations, et offrant une reconnaissance des compétences exercées.

Site Internet de l'Accorderie Bordeaux Sud : www.accorderie.fr/bordeaux

par exemple : pour moi, c'est facile de prendre un objet en photo et de le mettre en vente sur « Leboncoin ». Et je me suis aperçue que pour beaucoup de monde, ce n'est pas si facile que ça. Du coup, une de mes amies à l'Accorderie m'a conseillé d'en faire une offre de services. Et je l'ai déjà offert trois fois ! Mais je propose surtout des ateliers de loisirs créatifs, c'est un de mes hobbies préférés et je peux y initier d'autres personnes : j'apprends à faire des bijoux, à faire des tableaux avec des collages, à faire des sels de bains, etc.

En sens inverse, grâce à l'Accorderie, j'ai pu apprendre de nouvelles choses : récemment j'ai participé à un atelier « quilling » [technique de roulage de papier]. Sans l'Accorderie j'aurais peut-être regardé des « tutos » sur Internet, mais je ne me serais jamais offert un atelier payant !

Pendant ma période de chômage, j'ai connu la Caf, les restos du cœur, bref la galère, j'étais tout en bas... Avec l'Accorderie, j'ai pu bénéficier de beaucoup de services : des massages, du nail-art pour mes ongles et pour ceux

de ma fille, ou bien me faire réparer mon vélo parce que je crève souvent... Et comme je n'ai pas de voiture, je fais appel de temps en temps à une offre de transport, par exemple pour aller acheter des meubles dans des grandes surfaces de type IKEA. Et demain je prends un TGV à 5h30 du matin pour me rendre dans ma famille. À cette heure là les billets coûtent moins cher, mais il n'y a pas de transports en commun, et je ne peux pas m'offrir un taxi. Une accordeuse passera me chercher, je lui offrirai un café et un petit déjeuner, et elle m'accompagnera à la gare.

Maintenant il y a des accordeurs dans toute l'agglomération, donc on peut faire appel à des personnes de son quartier : par exemple j'avais besoin d'une aide pour garder ma fille, et j'ai pu faire une sélection parmi les différentes offres près de chez moi. Et la personne qui me fait toute ma couture habite à côté, à la limite de Cenon. Comme ça, il y a moins de trajets, et ça favorise la vie de quartier : de temps en temps je croise ces personnes dans la rue et on est contents de se retrouver ! L'Accorderie, ça permet de faire des rencontres. Au début ce n'était pas mon premier objectif. Aujourd'hui que j'ai retrouvé du travail, c'est vraiment ça qui me plaît : de rencontrer des nouvelles personnes et de créer pas forcément des amitiés mais des connaissances, qui font qu'on a un lien et que, quand on va se voir, on va échanger, même si ça reste banal.

Récemment, une accordeuse m'a appelée pour participer à un pique-nique sur les quais avec ses amis pour son anniversaire. C'était juste le plaisir de se retrouver et c'était super agréable. Souvent on se demande : alors qu'est-ce que tu as offert comme services ces derniers temps ? ! Ou quand il y a un nouvel adhérent, on lui demande ce qu'il propose ! Pour quelqu'un qui n'est pas accordeur, ça doit faire un peu bizarre ! »

Sabine habite Bordeaux, entre Nansouty et le Sacré-Cœur. À 54 ans, après avoir consacré plusieurs étapes de sa vie professionnelle à des personnes en difficulté (adolescents handicapés, adultes en chantiers d'insertion), elle a surtout connu des

« Les demandeurs sont forcément aussi des offreurs (...)

Ça crée une relation équilibrée et respectueuse. »

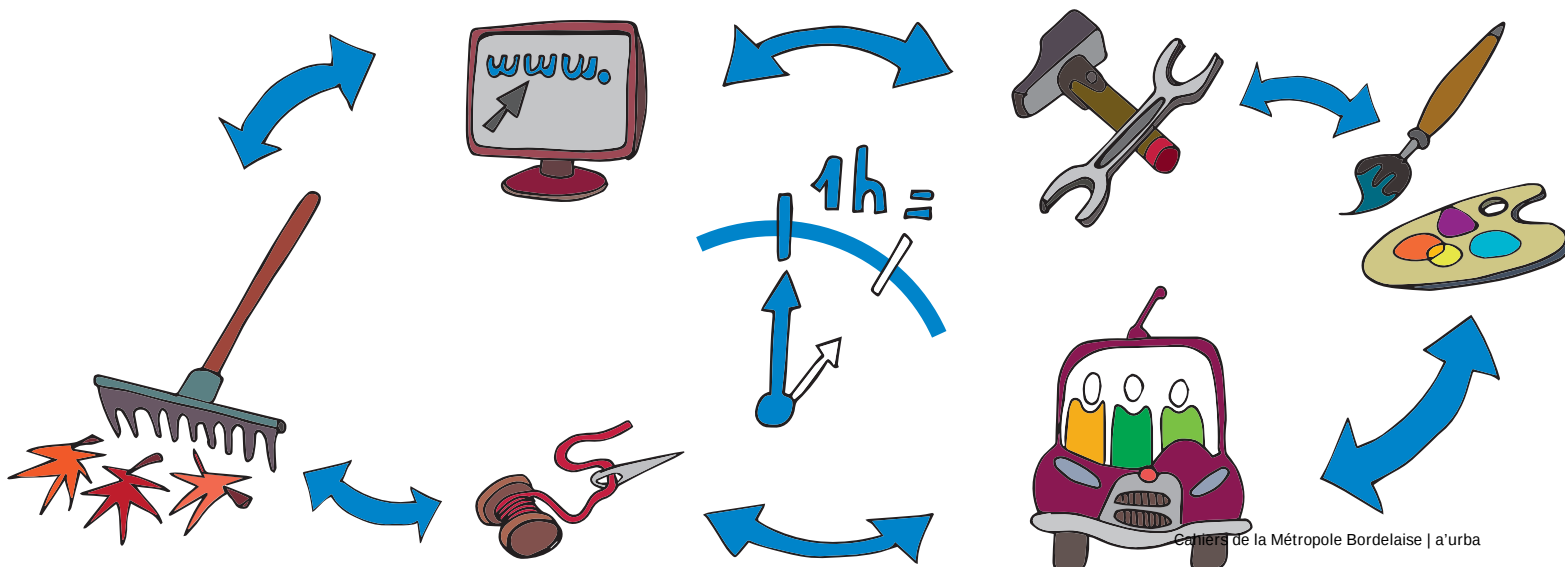
phases de chômage ces dernières années, et a dû parfois faire appel à des structures d'aide sociale. « J'ai connu les deux côtés de la barrière et je sais qu'on peut ressentir une forme de violence quand on est en situation de fragilité. Je ne veux pas qu'on considère les autres ou moi-même seulement comme des personnes en demande, ça n'aide pas à sortir la tête hors de l'eau. Dans notre quotidien, chacun a d'autres facettes et peut agir, proposer, participer... À l'Accorderie, les demandeurs sont forcément aussi des offreurs, donc l'ensemble

des dimensions des personnes sont prises en compte, non seulement leurs besoins mais aussi leurs compétences et leurs savoirs. Ça crée une relation équilibrée et respectueuse. C'est stimulant. »

En un an et demi, elle a consacré une soixantaine d'heures à l'association, notamment pour accueillir les personnes se rendant au local. « J'aime bien faire ces permanences. C'est l'occasion de renseigner les futurs adhérents, et de s'assurer que la philosophie de l'Accorderie correspond bien à leurs besoins ou à leurs envies. Pour certaines personnes, il faut les aider à se convaincre qu'ils peuvent rendre tout un ensemble de services qui vont être utiles à d'autres accordeurs. Pour d'autres, au contraire, il faut leur faire comprendre que l'on ne vient pas là seulement pour donner du temps. Exprimer un besoin c'est

essentiel pour permettre aux autres accordeurs de rendre service, et donc d'être valorisés par l'échange ».

Le fait de tenir des permanences lui a permis d'exercer son sens des responsabilités et ses compétences d'écoute. Mais pas seulement : son compte d'heures a aussi été crédité et elle a pu le mobiliser pour du dépannage informatique, des séances de réveil musculaire, de la manutention de cartons, ou encore pour apprendre à fabriquer ses propres produits ménagers. _



Un OVNI opérationnel venu d'outre-Atlantique

Le community land trust

MAUD GOURVELLEC

6 octobre 2008, Luanda, Angola, journée mondiale de l'habitat des Nations unies. Remise du World Habitat Award. La star du jour est le Champlain Housing Trust, Burlington, Vermont, États-Unis. Ce projet, lancé en 1984 et remarqué pour sa résistance face à la crise des subprimes de 2007, met en lumière un mécanisme ancien venu d'outre-Atlantique – le Community Land Trust (CLT). Fort de cette soudaine notoriété internationale, il fait parler de lui jusqu'en Europe tant ses perspectives semblent prometteuses.

Né aux États-Unis à la fin des années 1960 lors du mouvement des droits civiques afro-américains, le CLT, généralement traduit par « fiducie foncière communautaire », est une structure opérationnelle alternative à la propriété privée du sol et à l'appropriation individuelle de la ressource foncière qui puise ses racines dans les théories utopiques du milieu du XIX^e siècle considérant la propriété individuelle comme source de pauvreté et d'injustice et la collectivisation des terres comme une base pour une société meilleure. Il s'inspire ainsi directement des premières expérimentations socio-économiques de mise en commun du foncier comme les « *single tax communities* » d'H. George, les cités jardins d'H. Ebenezer ou la « School of Living » de R. Borsodi.

Tombé dans l'oubli depuis près de 40 ans, le CLT connaît un renouveau aux États-Unis qui en comptent plus

de 260 aujourd'hui. Fort de cette recrudescence et d'une reconnaissance internationale, il suscite un intérêt grandissant des pouvoirs locaux ou organisations aux prises avec des difficultés d'accès à des logements à prix abordables et commence à s'exporter au-delà de ses frontières avec la multiplication d'expériences au Canada, en Australie, au Kenya, en Angleterre ou en Belgique.

Un modèle vertueux mais complexe

Concrètement, un CLT est une organisation à but non lucratif fondée sur quatre principes : la séparation de la propriété du sol et du bâti, l'accessibilité durable au bâti à prix abordable, une gestion démocratique mais aussi le lien avec le territoire et la collectivité. Il est ainsi destiné à acquérir et à gérer du foncier en propriété avec le but d'améliorer les intérêts sociaux, économiques et environnementaux d'une communauté. Il achète donc du foncier, y bâtit des constructions ou en réhabilite à des fins de logements principalement mais aussi d'autres usages (services, activités, espaces collectifs, etc.), puis revend les constructions à des prix accessibles tout en conservant la propriété foncière. Par cette dissociation de la propriété du sol et du bâti et un mécanisme anti-spéculatif limitant le prix de revente du bâti, le CLT garantit l'accessibilité à long terme du foncier et du bâti à prix abordable. Géré démocratiquement, de façon tripartite entre les détenteurs

des droits d'usage, des représentants du quartier et les pouvoirs publics, il nécessite au départ des financements publics importants mais assure à terme une certaine autonomie financière notamment grâce aux revenus de développement, d'utilisation des terrains et de location.

Aux États-Unis par exemple, les terrains sont la propriété des CLT et les familles qui s'installent possèdent les maisons construites tout en louant la parcelle à un prix symbolique. La propriété du bâti dure 99 ans pendant lesquels le détenteur peut transmettre la construction à ses héritiers ou bien la vendre à un prix qui doit rester inférieur à celui du marché. Le bail étant « rechargeable », les droits de l'acquéreur suivant s'ouvrent à nouveau pour 99 ans, tout comme ses obligations, notamment celle de revendre le logement à un prix abordable.

Dans ce modèle, le foncier devient un bien commun, exempt de spéculation et accessible aux générations futures, et les décisions qui le concernent, tout comme celles relatives à l'évolution des logements et des services, sont prises en concertation avec les habitants et la communauté locale qui, du reste, est souvent à l'initiative directe de la création d'un CLT. Car les expériences de CLT recouvrent des projets à l'échelle de quartier ou d'îlots et intègrent des préoccupations qui vont au-delà de la seule question des besoins en matière d'habitat et de

l'architecture : circulation piétonne et routière, espaces collectifs, espaces verts, services, etc.

Globalement, ce modèle présente de nombreux atouts. Il donne la possibilité de sortir de la spéculation foncière et immobilière, de proposer des logements durablement abordables et de garantir une certaine stabilité résidentielle aux ménages à revenus modestes. Plus largement, il renforce le lien social et le sentiment d'appartenance à la collectivité par l'implication de non-habitants à la fiducie, favorisant la rencontre et l'animation du quartier. Pour la collectivité également ce montage présente de réels intérêts car il contribue durablement à la mise en œuvre de sa politique du logement, grâce à la gestion commune de la CLT et aux conditions anti-spéculatives qui permettent à l'investissement public de jouer une fonction sociale sur le long terme.

Le dispositif opérationnel du CLT est d'évidence vertueux mais il reste somme toute complexe, recouvrant lui-même plusieurs sous-modèles¹ juridiques, économiques et de gouvernance.

Une transposition du modèle en France engagée

Même s'ils sont fondés sur des principes semblables, les CLT sont le fruit d'adaptations aux différentes situations locales et restent en ce sens singuliers. Il n'existe donc pas de modèle unique et il existe autant de CLT que de

contextes. Qui plus est, la transposition du modèle selon les pays ne peut être strictement identique, notamment au regard du droit de propriété qui reste différent d'un pays à un autre. Est-ce pour cela que la France éprouve des difficultés à adapter le modèle tant la conception de la propriété foncière est singulière dans la culture française ? Il est vrai qu'au-delà de la complexité du dispositif, le modèle reste très éloigné du droit de propriété tel qu'il se conçoit

« Les dernières évolutions législatives laissent penser que la transposition est possible et souhaitée. »

et s'exerce en France. Non seulement le CLT remet en question l'objet du droit de propriété, mais encore il en fractionne les attributs (jouissance, disposition, usage) et en redéfinit ses caractères (exclusif, perpétuel, absolu).

Pour autant, les dernières évolutions législatives laissent penser que la transposition est possible et souhaitée. Même si la dissociation entre l'achat du foncier et du bâti est possible, il n'en reste pas moins qu'aucun outil juridique ne permettait jusqu'ici de combiner toutes les ambitions d'un CLT : maîtrise de la destination, condition à la revente, caractère définitif de la dissociation, implication d'investisseurs autres que les collectivités publiques, etc. Néanmoins, la loi Alur de 2014 a posé les premières bases d'un CLT à la française par la création des organismes fonciers solidaires (OFS) sans toutefois en achever la transposition. À l'image des CLT, les OFS sont des organismes d'aménagement foncier dont le principal objet est de mettre à disposition du foncier, bâti ou non, pour la production de logements abor-

dables, en location ou en accession à la propriété, tout en préservant leur accessibilité économique sur le long terme. Sans but lucratif, poursuivant une mission d'intérêt général, ils ont vocation à conserver en patrimoine le foncier acquis et s'adressent aux ménages sous plafond de ressources et de loyers. Pour cela, les OFS mobilisent un bail de longue durée pour dissocier la propriété du foncier et du bâti et réduire le coût de tout ou partie de la valeur du foncier. Néanmoins, au moment de la mise en place de ce nouveau cadre légal, il semble qu'aucun bail existant ne soit véritablement adapté au projet

remettant en cause la mise en œuvre même des OFS. Pour y remédier, la loi Macron a prévu la création d'un bail destiné aux OFS appelé bail réel solidaire qui devrait solutionner cette situation et rendre enfin opérationnel ce nouveau dispositif.

Quel avenir pour ce modèle à Bordeaux ?

Globalement, les obstacles à la transposition du modèle en France, en particulier sa complexité et les adaptations légales nécessaires, sont loin d'être insurmontables et son développement en Belgique appelle à croire en une possible transposition en Europe. En France, l'implication du CLTF dans la promotion du modèle, les évolutions législatives récentes et l'existence de deux projets en préparation à Lyon et à Lille, devraient permettre qu'un futur CLT, plutôt OFS, voie bientôt le jour dans le paysage des démarches d'habitat participatif ! Mais cet OVNI opérationnel réussira-t-il à arriver jusqu'à Bordeaux ?

¹ | Quatre sous-modèles qu'identifie Jean-Philippe Attard, urbaniste et président du CLTF, association visant à promouvoir le modèle en France, dans son rapport « Dissociation de la propriété du sol et du logement – transposition des pratiques des CLT aux activités de l'EPF d'IdF ».

Quand l'armée quitte le camp !

VINCENT SCHOENMAKERS

La Défense nationale fait depuis 25 ans face à de grands chamboulements : la chute du rideau de fer (1989) a rebattu les cartes géostratégiques, l'abolition de la conscription (1996) a vidé les casernes et les années 2 000 entament une modernisation des troupes professionnelles tournées vers les théâtres extérieurs.

À nouvelle stratégie, nouvelle politique patrimoniale. Le maître mot, rationalisation immobilière ! La déferlante emporte tout : les casernes et forts urbains (classés ou non, en bon ou mauvais état), les camps d'entraînement en milieu rural, les installations techniques (dépôts, bases aériennes ou de missiles, ateliers divers)...

Plus de 600 friches en France

Les sites sont hétérogènes. Certains constituent une excellente opportunité d'aménagement pour les communes car permettant de limiter l'étalement urbain, la pression foncière et, selon les contextes, de renforcer la mixité urbaine des centres : Montpellier Antigone (décennie 1980) a ainsi tiré avantage du vaste champ de tir de la caserne Joffre, Issy-les-Moulineaux développe un éco quartier de 12 hectares (1 600 logements et commerces) dans son ancien fort, Amiens et Bayonne ont transformé leurs citadelles en campus universitaire tandis que Brest investit les ateliers du plateau des Capucins (fondés en 1791 sur 16 ha.) et crée un téléphérique pour relier les 600 logements, médiathèque et surfaces tertiaires à la ville. Idem pour la caserne Niel à Bordeaux¹.

En revanche, d'autres constituent un défi pour des territoires impécunieux et sans l'ingénierie territoriale adé-

quate, situés à l'écart des dynamiques urbaines ; voire sont en totale rupture d'échelle : les 3 000 habitants de la commune rurale de La Fère (Aisne) ont ainsi hérité de 60 000 m² de plancher pour partie inscrits aux Monuments Historiques et transformés en équipements sociaux et paramédicaux, tandis que depuis 2003, Libourne peine à valoriser son École des sous-officiers de Gendarmerie.

La Grande muette...

concerte avec les autorités civiles

Pour gérer ces opportunités de plus-value urbaine ou situations de déprime démographique et économique, l'armée fait face à de nouvelles responsabilités : épauler les élus locaux et populations dans les nécessaires réflexions et prises de décisions.

La concertation constitue la pierre angulaire du changement de paradigme d'un ministère n'ayant jamais rendu compte aux civils. Il s'agit certes d'emporter l'adhésion, mais surtout de mettre sur orbite des reconversions pérennes : « calibrer les projets en fonction des moyens locaux, dépasser les spécificités initiales des sites concernés pour trouver des solutions diversifiées et enfin, élargir les analyses pour repérer de possibles synergies et/ou parer les effets de concurrence extérieure »².

En 1987, la Défense a créé à dessein la mission pour la réalisation des actifs immobiliers (MRAI) afin de soutenir les collectivités (financement des études urbaines et immobilières préalables à la reconversion) et négocier la vente de son patrimoine. En 1996, fut fondée la délégation interministérielle aux res-

tructurations de défense (DIRD) pour redynamiser les bassins économiques les plus touchés.

L'État finance sous forme d'effet de levier

Les budgets mobilisés ne sont ni indemnitaires ni réparateurs. Ils sont additionnels aux participations publiques locales voire européennes, pour impulser le mouvement. Les contrats de redynamisation des sites de défense (CRSD de 225 millions d'€ entre 2009 et 2015 pour la France métropolitaine³) sont réservés aux communes ou zones d'emplois économiquement les plus fragiles. Les plans locaux de redynamisation (PLR de 75 millions d'€ sur la même période) sont en revanche destinés aux communes perdant une large part de population (militaires et familles).

Leur financement est assuré pour un tiers par le fond national d'aménagement et de développement du territoire (FNADT), le solde par le fond pour les restructurations de la défense (FRED).

Quel bilan tirer de ces 20 dernières années ?

L'État ne finance que 25 % de l'ensemble des sommes mobilisées jusqu'en 2013 : sur un milliard de crédits contractualisés, il n'a apporté que 285 millions⁴.

C'est perfectible ! Les collectivités anglaises ne bénéficient pas d'un tel accompagnement. C'est difficile ! La nouvelle Allemagne réunifiée a géré 22 000 friches (380 000 ha) dont 90 % sur les Länder de l'Est..._

1 | Voir l'article ci-avant « Bastide-Niel : comment réinventer la ville » p. 15.

2 | Réussir la reconversion d'un site militaire ou industriel (MRAI/DIRD - 2006 ESF Éditeur).

3 | L'Outre-mer bénéficie de 20 millions d'€ de CRSD/PLR.

4 | Sénat, débat sur le projet de loi de finance 2013.

ÉCONOMIE

Les défis du territoire

Consacrer un dossier de CaMBo aux dynamiques économiques de la métropole bordelaise et, au-delà, à celles du vaste territoire dans lequel elle s'insère et qu'elle irrigue, nécessite d'abord de rappeler l'importance de l'économie en matière de structuration de l'espace d'une ville et de son territoire.

Au fur et à mesure que des activités économiques se développent ou périclitent, elles laissent une empreinte spatiale forte, créent des délimitations et des axes, façonnent l'image et le fonctionnement de quartiers entiers, offrent des perspectives de mutations... L'histoire spatiale d'une ville est intimement imbriquée avec son histoire économique.

Solidaires en matière spatiale, la ville et l'économie le sont également en matière de développement démographique, social et urbain. La croissance de l'emploi et des richesses, la capacité de financer de nouveaux projets doivent accompagner et légitimer l'attractivité résidentielle de l'agglomération bordelaise : on ne peut pas attirer de la population sans avoir d'emplois à lui proposer... Or le développement économique, dans un contexte de mondialisation croissante, paraît de plus en plus fondé sur des mécanismes échappant à la compréhension de ses habitants et à une maîtrise locale.

Comment décrire l'économie d'une métropole comme celle de Bordeaux ? Les articles qui suivent contribuent tous à apporter des éclairages sur ces questions complexes, que ce soit au travers d'analyses d'ensemble ou de zooms sur des filières. Ils conduisent à porter un regard nuancé sur les mécanismes actuellement à l'œuvre dans l'économie métropolitaine, et à ne pas occulter l'importance des jeux d'acteurs qui s'y nouent.

23 chercheurs pour 1 000 habitants
2^e rang national pour la création d'emploi salarié privé
110 000 ha surface de production du vin de Bordeaux
737 habitants dans Bordeaux Métropole en 2012
391 300 maisons de négoce
300 milliards de chiffre d'affaires des vins de Bordeaux
4 milliards de chiffre d'affaires des vins de Bordeaux
10 % de taux de chômage

ÉCONOMIE ÉMERGÉE

Bordeaux l'ultra-marine

À Bordeaux, c'est d'abord le fleuve qui a façonné le paysage économique. Aujourd'hui, hormis quelques enclaves comme les chantiers navals de Bordeaux, il ne reste que les stigmates de l'industrie portuaire. Pierre Delfaud évoque les conséquences de ce déclin sur la stratégie métropolitaine. Les années 1950 marquent un revirement : l'ouverture ultra-marine n'est plus, la métropole se tourne vers son espace régional.

Ce bouleversement trouve un écho urbain. Délaissé, le foncier portuaire au cœur de la ville constitue un réservoir sans égal réinvesti pour construire de nouveaux quartiers. La mixité fonctionnelle, qui fait cohabiter l'habitat avec les activités économiques, devient un véritable enjeu, dont on trouve l'illustration, par exemple, aux bassins à flot.

Périurbanisation économique

L'accession massive à l'automobile est le deuxième élément de structuration spatiale des activités économiques. Couplée à la construction de la rocade dans les années 1960, elle a permis une distanciation croissante entre lieux de vie, d'emplois, de production et d'achats. L'existence d'une offre foncière peu contrainte en périphérie de la ville a fini d'imposer le contour de la rocade comme une évidence pour y loger les activités économiques.

Particulièrement visibles dans le paysage de l'agglomération, les zones économiques dédiées ne concentrent pourtant que 30 % de l'emploi total sur le territoire de Bordeaux Métropole. Ainsi, plus de deux tiers des emplois sont localisés dans les tissus urbains mixtes, une proportion qui s'élève à 80 %

pour la commune de Bordeaux. Les fonctions économiques les mieux intégrées au sein de la ville sont les services, l'administration et les commerces de proximité. La mixité fonctionnelle, ambition récurrente des documents d'urbanisme, existe de fait.

Si l'existence de zones dédiées ne peut être remise en cause, parce qu'elles sont indispensables au fonctionnement métropolitain, leur intégration au tissu urbain déjà constitué représente un défi majeur. D'abord, parce que ces sites localisés en périphérie engendrent une dépendance automobile très forte et pâtiennent souvent de la congestion des infrastructures routières. Ensuite, parce que ces espaces sont vécus comme des enclaves productives ou commerciales, sorte d'accumulation de « boîtes à chaussures » de faible qualité urbaine et paysagère. En outre, les lois Grenelle mettent en avant l'importance du contrôle de l'extension urbaine. Le logement est souvent pointé du doigt dans l'artificialisation des sols, mais le rôle des activités économiques ne doit pas être ignoré. En France, en 2008, les activités industrielles et de services occupaient 30 % des surfaces urbanisées (contre 50 % pour l'habitat). Mais si l'extension des zones économiques doit être freinée afin de contribuer à l'effort collectif d'une gestion plus économe de l'espace, alors comment accueillir de nouvelles activités et comment traiter l'obsolescence du parc ?

La requalification et la densification de l'existant sont logiquement évoquées pour pallier le manque d'opportunités foncières. Si ces principes sont performants lorsqu'ils sont appliqués à l'habitat, leur mise en œuvre pour les locaux économiques n'est

pas éprouvée. Le principe de refaire la ville active sur elle-même se heurte au principe de rentabilité. D'une part, reconstruire ailleurs ou changer de locaux est souvent moins coûteux. D'autre part, les entreprises restent frileuses à investir dans la qualité de leur environnement.

L'équation est souvent insoluble et constitue un champ majeur d'analyse à venir. L'article de Stéphanie Pérès, évoquant la difficile convergence des enjeux urbains et viticoles, pourrait très bien s'appliquer à la question de l'articulation entre les zones mono-fonctionnelles et la ville.

Place aux affaires : Euratlantique

Avec ses 450 000 m² de locaux tertiaires autour de la gare Saint-Jean, la construction du centre d'affaires Euratlantique viendra compléter le paysage économique bordelais et accompagner l'arrivée de la LGV reliant Bordeaux à Paris en deux heures en 2017. Bordeaux aura dorénavant, elle aussi, son quartier d'affaires, à l'instar de nombreuses métropoles de province (Lille, Marseille, Lyon...).

Est-ce le signal de départ pour un changement d'échelle ? Le discours ambiant suggérerait que oui. L'impact de la LGV doit pourtant être pris avec prudence. Les effets territoriaux d'une infrastructure ferroviaire sont potentiels et non systématiques. La croissance d'un territoire dépend avant tout de sa dynamique globale, des caractéristiques socio-économiques et des projets engagés localement. Plus qu'un moteur de développement, on pourrait parler de catalyseur.

ÉCONOMIE MÉTROPOLITAINE

Les moteurs de développement

Un des schémas d'analyse les plus répandus pour examiner les économies locales ou régionales consiste à distinguer deux sphères d'activités économiques : l'économie « présenteielle », dont l'essentiel de la production est destinée à une consommation locale (le commerce, les services publics locaux, le BTP, etc.), et l'économie « productive » dont l'essentiel de la production est exportée vers d'autres territoires (l'industrie, l'agriculture, les services inter-entreprise...). Jusqu'à récemment, c'est cette dernière qui était considérée comme étant vraiment créatrice de valeur ajoutée, la première étant en quelque sorte un effet induit par l'activité productive. Cette vision a récemment été bousculée : l'économie présenteielle permet elle aussi une création de richesses, notamment par le biais de transferts depuis les autres territoires : les revenus des touristes ou des retraités se forment sur un territoire, mais sont dépensés sur un autre. Une telle argumentation légitime la mise en place de politiques de développement économique fondées sur l'attractivité résidentielle, beaucoup plus faciles à mettre en œuvre qu'une politique de développement industriel.

Cette vision dichotomique structure fortement les jugements qui sont portés sur la dynamique économique bordelaise, où la place prépondérante des activités présentesielles est généralement mise en exergue. Cela est vrai tant à l'échelle de la métropole, comme le montre l'article de Pierre Delfaud, qu'à l'échelle de la future grande région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes dont Olivier Bouba-Olga souligne la spécialisation relative sur certaines activités présentesielles (santé, médico-social). Bien sûr,

le territoire bordelais s'appuie sur des secteurs de la sphère productive comme l'aéronautique, l'optique, le bois, ou la viti-viticulture. Les quatre focus sur l'économie du vin, coordonnés par S. Virol, S. Pérès et E. Giraud-Héaut, montrent que, loin de son image par trop traditionnelle, cette filière s'efforce de se renouveler pour faire face aux défis du XXI^e siècle.

Néanmoins, l'orientation présente de l'économie métropolitaine, tout en étant généralement lue comme un atout en période de crise (car elle est protégée des convulsions de l'économie mondialisée), conduit à pointer deux faiblesses de la dynamique bordelaise : le déficit des activités industrielles implantées à Bordeaux ne permettrait pas à la métropole de générer, via des relations de sous-traitance, suffisamment d'effets d'entraînement sur l'ensemble des territoires environnants ; en outre, les gains de productivité, et donc les perspectives de croissance, sont généralement l'apanage des activités productives. Ces insuffisances et ces risques conduisent à espérer pouvoir lire dans les grands projets en cours l'amorce d'une trajectoire qui mènerait Bordeaux vers un changement d'échelle (E. Gaillard). Car cette vision sous-estime les potentialités innovantes de l'économie présente et sa capacité à créer des emplois hautement qualifiés notamment dans les secteurs du tourisme, de la santé et du service à la personne.

Jeux d'acteurs et action politique

Cela vient à point nommé rappeler l'importance des jeux d'acteurs, des institutions et des politiques locales dans la genèse et dans la structuration des économies métropolitaines. Nous avons choisi de présenter un dispositif particulier, celui de la zone

franche urbaine, pour illustrer l'importance des décisions politiques dans le développement économique. Curieusement, cette action, si communément évoquée et analysée pour appréhender le développement économique des territoires – toute l'économie territoriale moderne y contribue – se trouve trop souvent éludée dès qu'il s'agit de l'économie des métropoles, de leurs moteurs de développement et de leurs spécialisations productives. Les « fonctions métropolitaines supérieures » sont ainsi trop souvent perçues comme le produit mécanique et quelque peu mystérieux des grands vents de la globalisation contemporaine ou des nécessités impérieuses de l'économie de la connaissance. Les trajectoires spécifiques de chaque ville sont scrutées trop exclusivement au prisme de classements toujours plus impénétrables, assurant le monitoring d'une compétition métropolitaine mondialisée dont il faudrait seulement décoder les critères « d'attractivité » les plus critiques (E. Gaillard).

Pourtant la vitalité économique de la métropole bordelaise s'appuie aussi sur des secteurs méconnus, souvent laissés dans l'ombre du vin ou de l'aéronautique. Saviez-vous par exemple que Bordeaux est une place financière importante ? Que l'économie sociale et solidaire représente pas moins de 10 % des emplois métropolitains ? Que le pôle « Route des Lasers » a créé, en quelques années, tout un écosystème autour de la photonique ? C'est à ces questions, que vous ne vous posez pas, cher lecteur, que nous apporterons des réponses dans ce dossier. _

Bordeaux métropole régionale

PIERRE DELFAUD

L'accession de Bordeaux le 1^{er} janvier 2015 au rang de métropole, au sens de la loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), offre un cadre législatif présenté comme porteur d'avenir au gré des possibilités de transferts de compétences depuis les autres niveaux de collectivités. Dans les faits, elle n'implique pas de réel bouleversement dans le schéma français d'armature urbaine. Cette « promotion » intervient en application des seuils démographiques retenus dans la loi MAPTAM : au moins 400 000 habitants situés dans une aire urbaine (AU) de plus de 650 000 hab., population qu'excédait largement Bordeaux métropole au recensement de 2011, avec respectivement plus de 700 000 hab. et de 1 100 000 hab. à ces deux échelles. Le classement en métropole d'équilibre, cinquante ans plus tôt, par le Comité interministériel pour l'aménagement du territoire (CIAT) du 2 juin 1964 avait constitué une première étape ; ce qui rappelle la longue marche de Bordeaux comme de la douzaine d'autres villes « de province » concernées, vers la reconnaissance d'un statut métropolitain au sein de leurs régions respectives.

Le sens de l'Histoire...

S'agissant de Bordeaux, cette émergence est d'abord le produit d'une rupture historique au tournant de la Seconde Guerre mondiale. Ville portuaire, héritière d'un passé glorieux, son destin semblait s'inscrire jusque-là dans une ouverture ultramarine primant sur l'intérêt porté, à son environnement immédiat. La douloureuse prise de conscience bordelaise du déclin du port s'est traduite par un changement de stratégie en faveur d'un « développement régional ». Le signal de départ a été donné en 1955 par la création, à l'initiative de Jacques Chaban-Delmas du

Comité d'expansion Bordeaux Sud-Ouest (CEBSO)¹, devenu Comité d'expansion Aquitaine en 1961 avant de s'effacer derrière le Conseil économique et social régional à la fin des années 1990. Dans le même temps en effet, les réformes successives de l'organisation du territoire en France ont donné naissance à la région de Programme « Aquitaine » en 1956 (à quatre départements seulement : 24, 33, 40, 47, mais sans les 16, 17, 32, 65... ni même alors le 64, tous considérés pourtant à l'époque comme faisant partie de « l'aire d'influence de Bordeaux »), puis à la Circonscription d'action régionale Aquitaine en 1959 comptant cinq départements après la « récupération » des Basses-Pyrénées (Pyrénées-Atlantiques depuis 1969). Cette configuration perdurera au travers de l'Établissement public régional (EPR), version 1972, puis de la région Aquitaine jusqu'à la réforme territoriale de 2015 débouchant, sans forte controverse ici, sur la grande région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes, dont Bordeaux a été confirmée d'évidence comme « chef-lieu » le 31 juillet 2015.

Des investissements publics importants

Ces avancées institutionnelles vers la promotion d'une métropole régionale aquitaine ont été soutenues par une ambitieuse politique d'équipements publics, conjointement menée par la mairie de Bordeaux – puis la Cub – l'État et la Caisse des Dépôts, au travers de puissantes sociétés d'économie mixte et, plus récemment, de partenariats « public-privé », avec le concours ponctuel des fonds européens et des collectivités régionale et départementale. Dans les années 1960-80 : quartiers du Grand-Parc, du Lac (parc des expositions, palais des congrès...) et

1 | Bénéficiant d'un premier soutien universitaire grâce à l'Institut d'Économie Régionale du Sud-Ouest (IERSO) fondé dès 1951 par le professeur Joseph Lajugie.

de Mériadeck (centre administratif et commercial) ; campus universitaire et CHU ; la rocade et ses ponts... Depuis 1995 : réhabilitation des bassins à flots et reconquête des quais ; refonte des quartiers Bacalan – Chartrons et Bastide – Rive droite reliés par le nouveau pont levant ; réseau de transport multimodal TBC à partir du tram, et l'établissement public d'aménagement Bordeaux-Euratlantique autour de la gare Saint-Jean dans la perspective de mise en service de la LGV ; auditorium, nouveau stade, Cité du vin...

Parallèlement, les investissements productifs sur l'agglomération n'ont pas eu le même lustre. Si la décision « gaullienne », en 1961, de regrouper sur

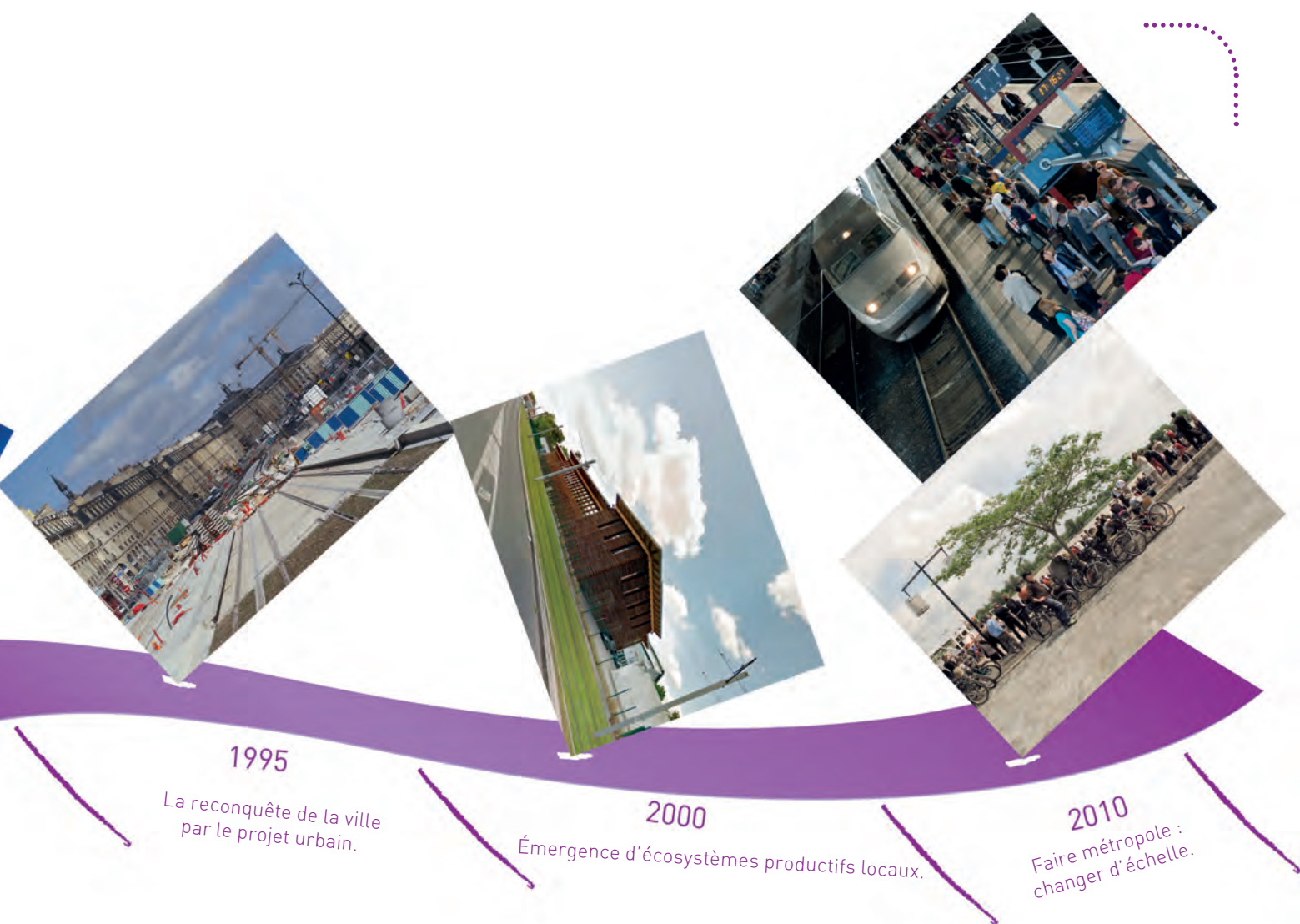
l'Ouest bordelais des établissements majeurs du complexe aéronautique spatial défense (devenus aujourd'hui Dassault Aviation, Airbus DS, Herakles, Thales...) a d'abord donné à la Gironde un avantage comparatif sur la composante militaire du secteur, les programmes balistiques ont marqué le pas une fois atteints les objectifs stratégiques de la force de dissuasion nucléaire, amenant une sensible diminution des effectifs salariés associés. Sans compensation significative venue de l'essor de la construction d'avions de lignes, centrée sur Toulouse, l'aéronautique bordelaise vit dès lors au rythme des marchés civils et militaires de la société Dassault, ainsi que plus récemment d'une spécialisation – apparem-

LES ÉTAPES DU DÉVELOPPEMENT LOCAL



ment réussie – sur les activités de maintenance, stimulées par la création d'Aérocampus. Des implantations ponctuelles de multinationales – largement soutenues par la politique nationale d'aménagement du territoire – ont complété le potentiel industriel bordelais : Michelin, ELF Aquitaine-SANOFI, IBM puis Solelectron (ultérieurement délocalisée), Ford+Getrag, LU-Cestas, Agfa HC et Mac Kesson (informatique de santé)... mais sans ancrage local véritable et avec des effets de diffusion limités. Plus encore, au-delà des sociétés girondines de négoce et de conditionnement des vins (regroupées dans l'Union des maisons de Bordeaux), les créations d'entreprises de taille intermédiaire régionales de

bonne notoriété sont restées très peu nombreuses : Lectra Systemes, Fayat-BTP, C-Discount, Cheops technology, quelques studios de jeux virtuels dans la lignée de Kalisto... Toutefois, le tertiaire « supérieur » apparaît relativement mieux représenté, principalement grâce aux établissements financiers (sièges régionaux des grands réseaux de banques et assurances, renforcés ici par la Caisse nationale de retraites des agents des collectivités locales gérée par la Caisse des Dépôts et l'établissement méridional du groupe COFINOGA), et à quelques décentralisations publiques significatives (École Nationale de la Magistrature, Monnaie de Pessac, Institut National de Recherche en Informatique et



en Automatique)... Mais l'agglomération bordelaise reste marquée par la prépondérance de l'économie résidentielle, encore renforcée par l'essor récent du tourisme œnologique et urbain, depuis le classement en 2007 de « port de la lune » au patrimoine mondial de l'UNESCO, qui s'est traduit par la multiplication récente des créations dans l'hôtellerie-restauration.

Une métropole « médiane » à l'échelle nationale

Il en résulte que Bordeaux occupe le plus souvent un positionnement médian parmi les métropoles régionales françaises. S'agissant notamment des fonctions « métropolitaines », une première indication est fournie par la proportion de cadres et professions intellectuelles supérieures dans l'emploi total. Parmi les cinq métropoles de l'Ouest et du Sud-Ouest, Bordeaux avec un peu plus de 18 % se place derrière Nantes et Rennes (19 %), Montpellier (21 %) et plus encore Toulouse (au-delà de 24 %). Mais si l'on réintroduit les chiffres absolus, avec un effectif de plus de 91 000 emplois, Bordeaux affiche une forte masse critique, devançant nettement Nantes (76 000), Rennes (59 500) et Montpellier (50 500). Seule Toulouse confirme son leadership dans ce domaine avec un total impressionnant de 137 000 emplois. Pour aller plus loin, l'INSEE Aquitaine a conduit une étude détaillée sur les activités métropolitaines supérieures¹¹ (AMS). Il en ressort qu'avec 79 000 emplois recensés (de tout niveau hiérarchique) sur un petit nombre de secteurs d'activité à fort contenu en connaissance et en innovation, l'AU de Bordeaux est au 5^e rang des 13 « très grandes aires urbaines de province », derrière Lyon, Toulouse, Marseille-Aix et Lille. Elle apparaît comme spécialisée dans les activités financières (indice 126, sur une base 100 à l'échelle des 13 AU de référence), se situe près de la moyenne pour les services du type gestion/communication (97), un peu en retrait pour le groupe recherche/informatique (91), et accuse un

retard sur « le high-tech » industriel (84), concentré ici sur le seul secteur aéronautique - spatial - défense. S'ajoutant à la marginalisation du port (qui n'a plus comme activité notable que le trafic et le stockage de produits pétroliers), ce positionnement confère un rôle d'entraînement limité à la métropole bordelaise sur les territoires aquitains dans la sphère productive, hormis la viticulture et la filière bois au travers des services spécialisés afférents. Les établissements industriels bordelais, eux-mêmes largement dépendants de centres de décision extérieurs, génèrent en effet relativement moins de relations de sous-traitance ou de prestation de services vis-à-vis du tissu régional comparativement à Lyon, Toulouse, mais aussi à d'autres villes de province moins importantes comme Nantes, Grenoble ou même régionalement Pau. En revanche, s'agissant de la sphère résidentielle (« présentiel privé » selon la nouvelle terminologie de l'INSEE), Bordeaux concentre en Aquitaine une gamme élevée d'offres commerciales et de services aux particuliers, y compris culturels ou de loisirs, tant en raison du potentiel de marché que représente son aire urbaine (35 % de la population régionale et 39 % du revenu imposable), que de la nouvelle attractivité touristique de la ville-centre qui est désormais une destination en soi, et non plus seulement une base de repli pour les estivants de la côte Atlantique en cas d'intempéries ! Mais c'est plus encore le tertiaire public qui fait de Bordeaux une « capitale régionale », bénéficiant d'un double mouvement : celui d'une certaine déconcentration, à partir de l'État central, de compétences et de personnels tant en direction de la Préfecture de région que de transferts vers le conseil régional d'Aquitaine ou vers Bordeaux Métropole ; en sens inverse, celui d'un renforcement de l'échelon régional au détriment de structures départementales concernant l'organisation des services extérieurs de l'État et d'établissements publics périphériques, à l'exemple des chambres consulaires. D'où les inquiétudes des chefs lieux de région qui vont perdre ce statut dans

11 | Dossier n° 3, février 2015.

le cadre de la nouvelle réforme territoriale, comme Limoges ou Poitiers, pour se retrouver d'un point de vue fonctionnel au niveau de Pau, de La Rochelle ou de Bayonne.

S'affirmer comme véritable capitale régionale

Le nouvel enjeu pour la métropole bordelaise est en effet de polariser et de dynamiser le vaste ensemble régional. Sans rivale à cette échelle géographique, son leadership devrait facilement s'affirmer et être accepté, bien positionnée en infrastructures de communications, au centre d'une armature urbaine

renforcée : cinq AU de plus de 200 000 h (au lieu de deux) avec l'arrivée de Limoges, Poitiers et La Rochelle aux côtés de Bayonne et de Pau ; cinq autres au-dessus de 100 000 h : Niort, Angoulême et Brive venant encadrer Agen et Périgueux. Reste à multiplier les relations infrarégionales, de toute nature – ce qui prendra du temps – pour constituer à partir des politiques territoriales ce que François Perroux, père de la théorie de la croissance polarisée, appelait un Espace Plan : « dont les diverses parties relèvent d'un centre de décision unique ou, tout au moins, d'une autorité coordinatrice », ce qui est bien l'ambition première de la réforme régionale. _

ÉMERGENCE D'UN RÉSEAU D'ACTEURS PRIVÉS AU SERVICE DU RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN Michel Cazals

Bordeaux n'est pas précisément connue pour son rôle éminent dans le monde de la finance. Pourtant, créée en mai 2013, l'association Bordeaux Place Financière et Tertiaire (BPFT) regroupe une vingtaine de dirigeants de grands groupes financiers et tertiaires (banques, cabinets d'audits, d'avocats ou d'experts-comptables, disposant de fonctions de siège social ou de direction régionale implantées dans la métropole bordelaise), ainsi que des représentants de plusieurs organismes impliqués dans le développement économique régional (Bordeaux Gironde Investissement, Aquitaine Europe Communication, Euratlantique, l'Université de Bordeaux, la chambre de commerces et d'industrie de Bordeaux). Elle est la plus jeune des associations de place financière régionale française, qui vient rejoindre un réseau de 6 autres membres (Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Strasbourg et Toulouse), tout en entendant se développer selon sa propre logique.

En réunissant, sur une base informelle, flexible et non institutionnelle, les membres de la communauté financière et tertiaire bordelaise, elle entend promouvoir le rang national et international des territoires bordelais et aquitains, et constituer un lieu d'échange et de réflexion sur les grands thèmes de l'économie locale. Elle vise également à fluidifier les relations au sein du monde économique bordelais, au travers de rencontres thématiques avec d'autres acteurs privés et publics. Ainsi, la rencontre avec les acteurs du numérique a montré la nécessité d'une médiation entre financeurs et financés, afin de mieux faire correspondre les attentes de chacun.

Ainsi, la rencontre avec les acteurs du numérique a montré la nécessité d'une médiation entre financeurs et financés, afin de mieux faire correspondre les attentes de chacun.

En parallèle de ses propres actions, l'association est invitée à participer à des réflexions initiées par les partenaires institutionnels. C'est dans cet esprit qu'elle a contribué à identifier les atouts de l'offre de la métropole bordelaise sur le développement du tertiaire supérieur au côté de Bordeaux Métropole.

Métroscopie

UN TERRITOIRE DYNAMIQUE

Sources | Insee, RP 2012, SIRENE 2013, taux de chômage localisé 2015, Acoess 2012

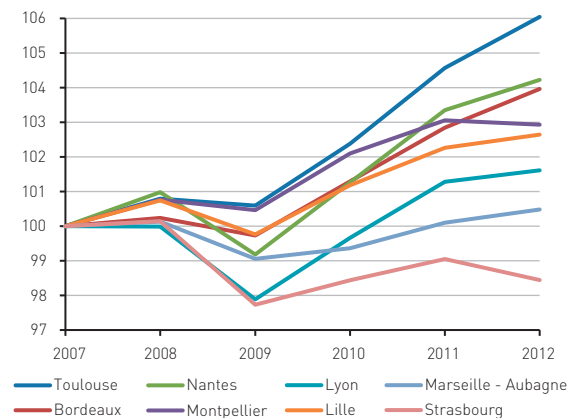
507 100 emplois en 2012 dans l'aire urbaine dont **391 300** dans Bordeaux Métropole.
4 300 emplois créés par an dans l'aire urbaine dont **2 500** dans Bordeaux Métropole entre 2007 et 2012.

2^e rang avec Nantes pour la création d'emploi salarié privé.

Un taux de chômage de **10 %** dans la zone d'emploi de Bordeaux au 4^e trimestre 2014

contre 10,4 % en France.

Évolution de l'emploi salarié privé par zone d'emploi (base 100 en 2007)



4 600 entreprises créées chaque année entre 2011 et 2013 dans la zone d'emploi de Bordeaux.

Bordeaux est le territoire qui a le plus fort taux annuel de création d'entreprises : 7 % contre 5 % pour l'ensemble des zones d'emploi métropolitaines.

PÉRIMÈTRE

Zone d'emploi

Espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts. *source : INSEE.*

Aire urbaine

Ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain de plus de 10 000 emplois, et par une couronne périurbaine dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Aires urbaines, zones d'emploi et régions métropolitaines

Référentiel utilisé pour comparer le positionnement métropolitain de Bordeaux. Il est composé des aires urbaines, zones d'emploi ou région comprenant Nantes, Toulouse, Marseille, Montpellier, Lille, Strasbourg et Lyon.

CONCEPTS

Secteurs créatifs

Architecture, publicité, télévision et radio, services informatiques et logiciels, logiciels et interactifs de loisirs, musique, design, artisanat, cinéma et vidéo, édition, arts du spectacle, arts et antiquités et mode. *Nomenclature : agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise.*

Cadres des fonctions métropolitaine

Identification des fonctions économiques (professions) qui se localisent de façon préférentielle dans les métropoles. Il s'agit des professions de conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion et culture-loisirs. Les cadres exerçant ces professions sont considérés comme l'emploi stratégique des métropoles. Leur présence offre aux entreprises la garantie de trouver des compétences d'excellence.

Haute technologie

Secteurs industriels à forte intensité technologique (industries pharmaceutiques, de construction aéronautique et spatiale, électroniques, informatiques, d'instrumentation de précision médicale, en optique, en navigation et en horlogerie). *Nomenclature : Organisation de Coopération et de Développement Économique*

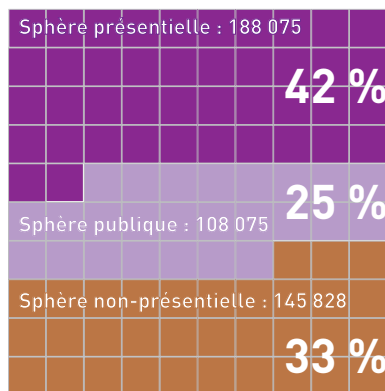
Sphères économiques

Les activités présentieles sont les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes. La quasi totalité de l'emploi public est présentiel. Les activités non-présentieles sont déterminées par différence. Il s'agit des activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises de cette sphère.

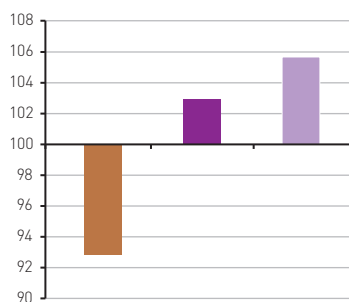
UNE ÉCONOMIE DIVERSIFIÉE

Sources | Insee, Clap 2012, Acoess 2013

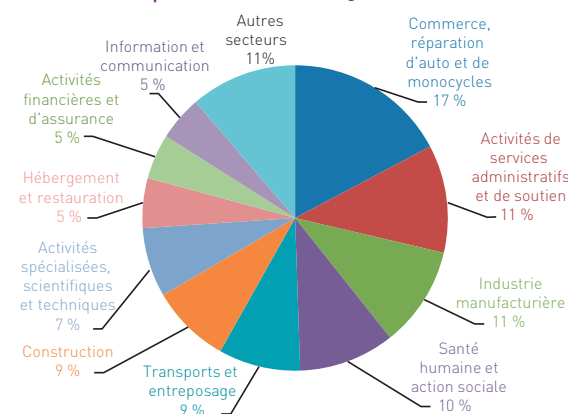
Répartition de l'emploi salarié par sphère économique dans l'aire urbaine de Bordeaux en 2012



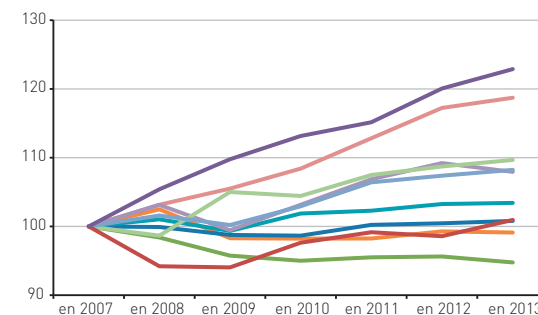
Spécialisation de l'aire urbaine de Bordeaux par rapport aux aires urbaines métropolitaines en 2012



Répartition de l'emploi salarié privé dans la zone d'emploi de Bordeaux en 2013



Évolution de l'emploi salarié privé des principaux secteurs de la zone d'emploi de Bordeaux entre 2007 et 2012 (base 100 en 2007)



L'aire urbaine de Bordeaux se caractérise par une spécialisation dans l'économie présentielle composée d'activités privées et de la sphère publique. De manière corollaire, l'appareil productif (sphère non-présentielle) est fortement sous-représenté.

a'urba | Cahiers de la Métropole Bordelaise

DES PERFORMANCES MOYENNES POUR L'ÉCONOMIE DE LA CONNAISSANCE ET DE L'INNOVATION

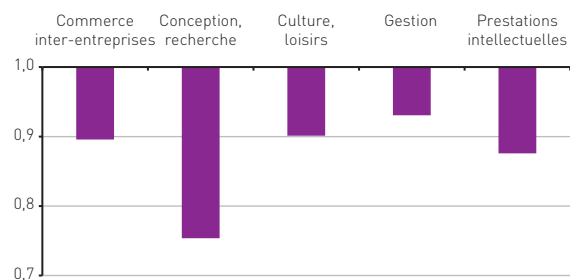
Sources | INSEE, Clap 2012 ; acoss, 2013, Organisation scientifique du travail, 2011

2,3 chercheurs pour 1 000 habitants en Aquitaine en 2010 : **7^e** place parmi les régions métropolitaines.

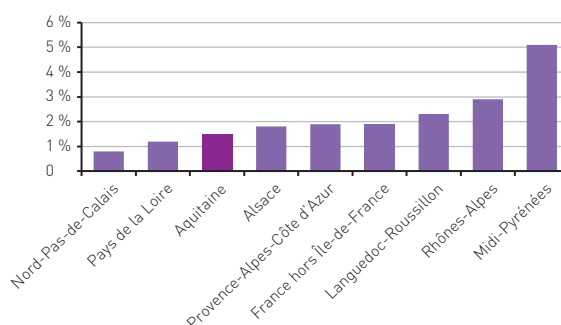
Rang selon la part dans la zone d'emploi des effectifs

	salariés privés créatifs (2012)	salariés des cadres des fonctions métropolitaines (2011)	salariés privés dans la haute technologie (2012)	
Toulouse	1	1	1	
Grenoble	6	2	2	
Lyon	3	3	5	
Nantes	2	5	9	
Montpellier	8	4	7	
Rennes	4	7	10	
Bordeaux	7	11	4	Total
Valeurs brutes	30 000	52 000	9 800	91 800
Part dans l'emploi total	8%	10%	2,7%	24,5%
Lille	5	6	11	
Marseille	9	10	3	
Strasbourg	10	8	6	
Nice	11	9	8	

Spécialisation de Bordeaux par rapport aux zones d'emploi métropolitaines en 2011



Part du produit intérieur brut régional consacré à la dépense en recherche et développement en 2011



Les fonctions métropolitaines sont toutes sous-représentées par rapport aux autres zones d'emploi métropolitaines. La conception-recherche et les prestations intellectuelles accusent un retard majeur.

UN TERRITOIRE DÉMOGRAPHIQUEMENT ATTRACTIF

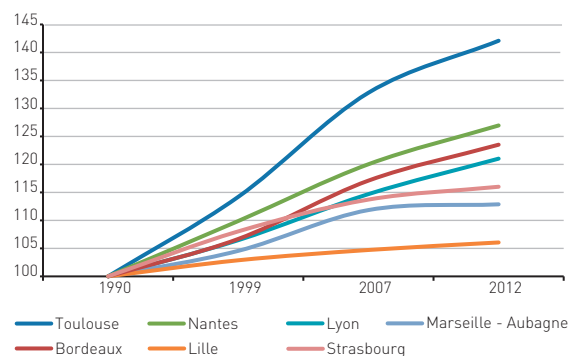
Sources | INSEE, RP 2007 et 2012

1 158 400 habitants en 2012 dans l'aire urbaine de Bordeaux dont 737 500 dans Bordeaux Métropole.

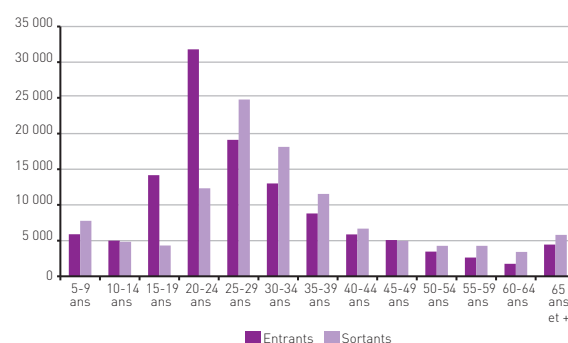
10 025 habitants de plus chaque année entre 2007 et 2012.

	Nombre d'habitants par aire urbaine en 2012	Rang selon la taille de l'aire urbaine (hors Île-de-France)
Lyon	2 214 068	1
Marseille	1 727 070	2
Toulouse	1 270 760	3
Lille	1 166 452	4
Bordeaux	1 158 431	5
Nice	1 004 914	6
Nantes	897 713	7
Strasbourg	768 868	8
Rennes	679 863	9
Grenoble	690 467	10

Évolution de la population entre 1990 et 2012 dans les aires urbaines métropolitaines



Migrations résidentielles par classe d'âge en 2008 dans Bordeaux Métropole



Bordeaux est au **4^e** rang en termes de croissance démographique derrière Toulouse, Nantes et Montpellier.

Les atouts de la future grande région

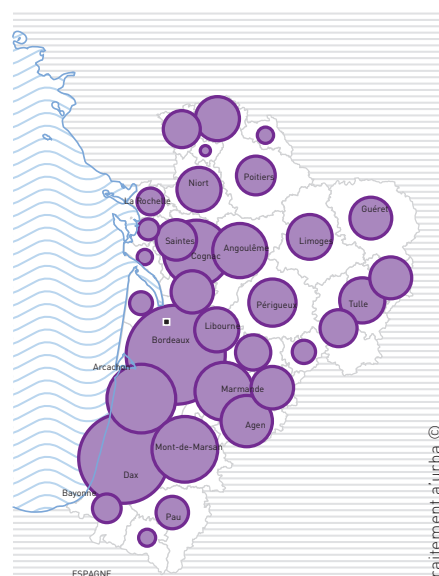
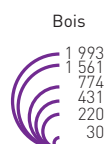
OLIVIER BOUBA-OLGA

Aucun pays, aucune région ne détient un avantage économique dans l'ensemble des secteurs d'activité : la création de richesses et d'emplois se caractérise en effet par des logiques fortes de spécialisation, qui permettent de gagner en productivité et/ou en qualité et de mieux s'insérer dans des processus productifs fragmentés, qui se déploient à l'échelle mondiale. L'enjeu, pour les territoires, est donc de se doter de spécialisations avantageuses leur permettant de participer à la fabrication de ces produits « made in Monde ». Repérer les spécialisations économiques des territoires est dès lors une dimension importante de tout exercice de diagnostic territorial.

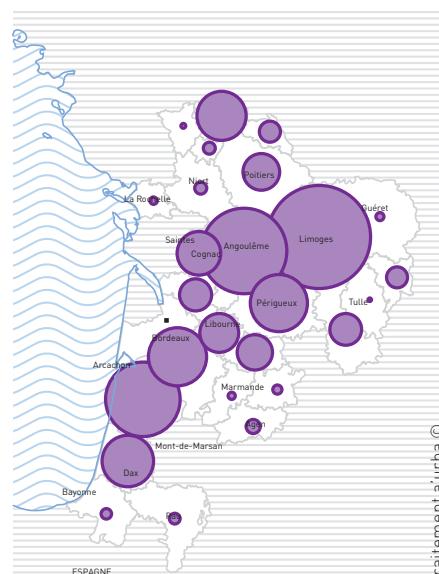
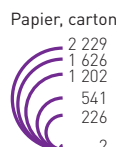
Repérer les spécialisations des territoires

La méthode la plus souvent utilisée consiste, à partir de données par secteur d'activité et par territoire à calculer un indice que nous proposons de qualifier d'indice de spécificité, qui rapporte le poids des secteurs dans un territoire à ce même poids dans un autre espace géographique de référence. Un indice supérieur à 100 témoigne d'une surreprésentation dudit secteur, d'autant plus forte que l'indice est élevé et inversement. À titre d'illustration, si le secteur automobile pèse 10 % des emplois sur un territoire contre 5 % dans l'ensemble de référence, l'indice de spécificité sera égal à 200, le secteur est 2 fois plus présent localement qu'en moyenne.

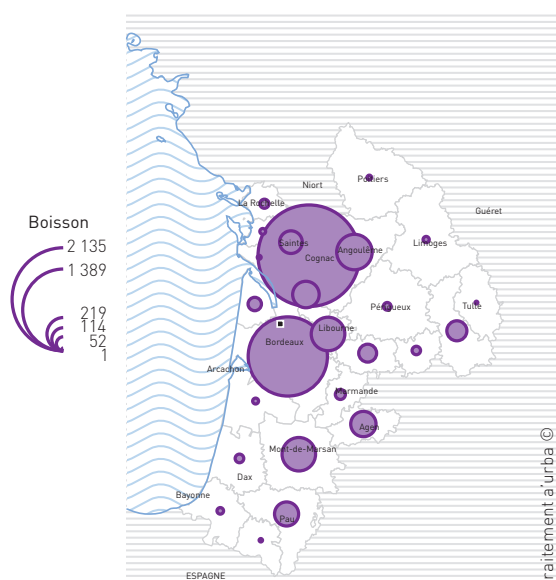
Une approche plus complète consisterait à repérer les secteurs spécifiques à partir de leur valeur ajoutée. Or, cette information n'est disponible qu'à l'échelle régionale. On s'en remet donc le plus souvent à des données sur l'emploi. Ici, nous proposons de nous appuyer sur des données par région et par zones d'emploi pour l'année 2011.



traitement a'urba ©



traitement a'urba ©

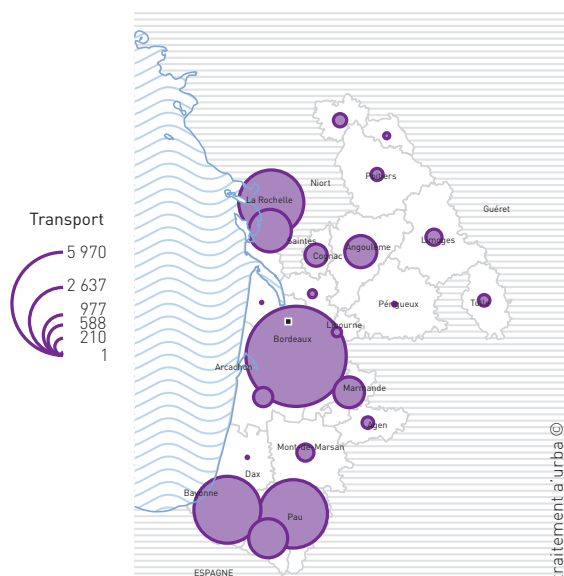


Les secteurs qui ressortent

La fusion des espaces régionaux amène à élargir le périmètre d'analyse. Désormais, les spécificités locales doivent être appréhendées à l'échelle de la grande région composée de l'Aquitaine, du Limousin et de Poitou-Charentes. Cette réflexion s'inscrit dans l'anticipation de la nécessaire recherche de synergies entre des écosystèmes locaux qui jusqu'à présent ne faisaient pas « ensemble ». Quelles sont les spécialisations communes sur lesquelles on pourra s'appuyer ? Quelles sont les filières spécifiques à chaque région ? Quelles complémentarités ? Connaître l'orientation productive des territoires qui composent la grande région est le préalable pour augmenter sa compétitivité.

Sur les 86 secteurs d'activité, 4 secteurs très spécifiques (indice supérieur à 150) communs aux trois régions ressortent : le travail du bois, l'industrie du papier/carton, les autres industries extractives (liées à la présence de carrières) et le cuir/chaussure. Les deux premiers sont davantage porteurs de retombées sur l'emploi (15 000 emplois pour le bois, 10 000 pour le papier/carton) que les deux derniers (autour de 3 500 emplois pour chacun d'eux).

D'autres points communs apparaissent si l'on se concentre sur des secteurs moyennement spécifiques (indice compris entre 110 et 150), dont le poids dans l'ensemble des activités est important. On y trouve principalement des activités liées à l'économie dite résidentielle ou présenteielle¹ comme les « activités pour la santé humaine » (indice de spécificité de 110 au niveau de la grande région, qui monte à 143 pour le Limousin et qui regroupe plus de 135 000 emplois), « l'action sociale sans hébergement » (indice de 128, plus de 80 000 emplois) ou encore « l'hébergement médico-social » (indice de 134, près de 75 000 emplois) qui pèsent à eux trois



1 | Économie liée à la population présente sur un territoire qu'elle soit résidente ou de passage (touristes). Elle entraîne notamment le développement des services à la personne, de la santé, du commerce...

près de 16 % des emplois de la grande région. Enfin, les industries alimentaires qui représentent plus de 48 000 emplois.

Sept secteurs très spécifiques apparaissent non communs aux trois régions : certains pèsent très peu comme l'extraction d'hydrocarbures (sur Pau essentiellement) avec moins de 600 emplois, d'autres pèsent plus, comme l'industrie des boissons, présente en Aquitaine et en Poitou-Charentes avec plus de 5 000 emplois mais pas en Limousin, ou la fabrication d'autres matériels de transport (aéronautique, ferroviaire, naval), avec près de 20 000 emplois, en Aquitaine et en Poitou-Charentes là encore. On y trouve aussi la sylviculture, en Aquitaine et en Limousin (plus de 3 000 emplois), mais pas en Poitou-Charentes, cette fois.

Globalement, on voit donc ressortir d'une part des activités productives autour de la grande filière sylviculture, bois, papier/carton, meubles ; une autre grande filière viti-vinicole ou, plus généralement, tournant autour de l'agro-alimentaire (agriculture, pêche, industrie alimentaire, boissons,...) et l'industrie des autres matériels de transport ; enfin, des activités relevant plutôt de la sphère résidentielle. Précisons que ce type d'analyse présente certaines limites. La plus importante relève du fait qu'en raisonnant par secteur d'activité, on « rate » des interdépendances fortes entre les secteurs : le secteur aéronautique, par exemple, fait travailler tout un ensemble d'entreprises recensées dans d'autres secteurs d'activité, qu'il conviendrait d'identifier afin de mesurer le poids d'une filière d'activité plutôt que d'un secteur. Malheureusement, on ne dispose pas des données nécessaires pour cela et il convient donc de s'en remettre à des études monographiques.

La localisation géographique des secteurs spécifiques à l'échelle infrarégionale

Certains des secteurs repérés peuvent être répartis de manière relativement homogène à l'intérieur de l'espace régional ou, à l'inverse, être fortement concentrés. Sans surprise, le secteur le plus concentré est celui de l'extraction d'hydrocarbures sur la zone d'emploi de Pau suivi du secteur des boissons principalement localisé en Gironde et en Charentes puis des autres matériels de transports dans la métropole bordelaise et dans les Pyrénées-Atlantiques. Les secteurs du « cuir, chaussures » et des « papiers, cartons » sont localisés de façon plus diffuse. Les secteurs les moins concentrés sont ceux des « autres industries extractives », du bois et des « industries alimentaires », ainsi que ceux relevant de l'économie résidentielle. Les cartes ci-dessous montrent la répartition effective plus précise de quatre de ces secteurs.

Afin d'identifier les enjeux régionaux, il conviendrait de produire des analyses plus précises de ces secteurs : quelles entreprises sont impliquées ? Quelles sont les relations entre elles ? Quel est leur positionnement stratégique ? Ceci constitue le préalable nécessaire à d'éventuelles actions publiques, qui ne doivent pas se limiter à la mise en œuvre de politiques standardisées, parfois décalées par rapport à la réalité de l'économie des territoires français. _

Trajectoire bordelaise

vers un changement d'échelle ?

EMMANUELLE GAILLARD

La métropolisation comme paradigme

Les métropoles sont les seules à avoir les qualités nécessaires pour créer de la richesse et porter la compétitivité nationale dans une économie mondialisée. Plus qu'une théorie, c'est aujourd'hui un paradigme qui guide les politiques nationales et locales (cf. Acte III de la décentralisation). Dans un contexte économique morose, l'enjeu sous-jacent est de tirer son épingle du jeu dans un environnement concurrentiel.

Bordeaux n'échappe pas à la règle. La volonté d'accueillir un million d'habitants à l'horizon 2030, traduit son ambition métropolitaine.

Qu'en est-il aujourd'hui ? Quel est le degré de métropolisation de Bordeaux ?

Celui-ci est classiquement analysé selon trois dimensions :

- la taille de la métropole principalement mesurée par le nombre d'habitants et le volume de richesse créé ;
- son attractivité économique et démographique ;
- les performances ciblées sur l'innovation, pilier de la compétitivité des pays développés.

Des études récentes¹ notamment celles menées par le Commissariat Général à l'Égalité des Territoires (ex-Datar), montrent que le niveau d'interconnexion avec les grandes agglomérations et leur capacité d'insertion dans les réseaux mondiaux constituent une quatrième dimension de la métropolisation.

Une façon d'approcher le profil bordelais est de le comparer avec d'autres systèmes urbains nationaux. Les exemples de Toulouse et Montpellier permettent d'exposer des contre-modèles du profil métropolitain médian du fait de leur spécialisation poussée - productive pour Toulouse, présentielle pour Montpellier.

Lyon est, quant à elle, la seule agglomération française de province à atteindre le stade de métropole dans la hiérarchie européenne.

Enfin, Lille, Nantes, Marseille et Strasbourg sont considérées par les acteurs du développement local comme des concurrents potentiels dans les décisions d'investissement et d'implantation des entreprises et dans les choix résidentiels de la population. Bordeaux est la cinquième aire urbaine de France (hors Paris) en termes de population et concentre 4,5 % du produit intérieur brut national. Elle fait ainsi partie des agglomérations régionales ayant la capacité à jouer un rôle dans le réseau des métropoles françaises. Entre 2007 et 2012, la métropole bordelaise a créé 4 300 emplois par an soit un taux d'évolution annuel de 0,8 % contre 0,2 % à l'échelle nationale, ce qui la positionne parmi les territoires les plus dynamiques.

Des résultats modestes en haute technologie et en innovation

Dans son article (p. 35), Pierre Delfaud fait état de la sous-représentation des activités industrielles. Or, elles sont les plus porteuses d'innovation. La faiblesse de l'appareil productif se répercute donc sur les performances de l'économie à haute valeur ajoutée.

Les variables permettant de mesurer la capacité d'innovation ne font pas véritablement consensus.

Ici, le choix s'est porté sur cinq critères qui tentent de cerner les différentes composantes de la capacité à innover :

- le nombre de chercheurs rapporté au nombre d'habitants est un indicateur de potentiel humain dédié au développement scientifique ;
- la part des cadres des fonctions métropolitaines² relève également du potentiel humain grâce à la

1 | *Les systèmes urbains français*, Datar, Sandrine Berroir, Nadine Cattan, Marianne Guérois, Fabien Paulus, Céline Vacchiani-Marcuzzo, 2012.

2 | Professions qui se localisent de façon préférentielles dans les métropoles (voir p. 40).

EMPLOI

présence d'une main d'œuvre proposant des compétences de pointe ;

- le nombre de brevets et le volume de publications par habitant sont plutôt des indicateurs de résultats. Les dépôts de brevet traduisent la capacité à l'innovation technologique alors que les publications traduisent l'excellence scientifique ;
- la dernière variable retenue est la dépense intérieure en recherche et développement¹ qui traduit l'investissement des entreprises et des organismes publics en faveur de l'innovation.

Pour l'ensemble de ces indicateurs, Bordeaux a au mieux un positionnement médian². Ville d'envergure régionale en bonne santé économique, elle est peu performante en matière d'économie de la connaissance et de l'innovation. Son potentiel « technopolitain » est relativement faible.

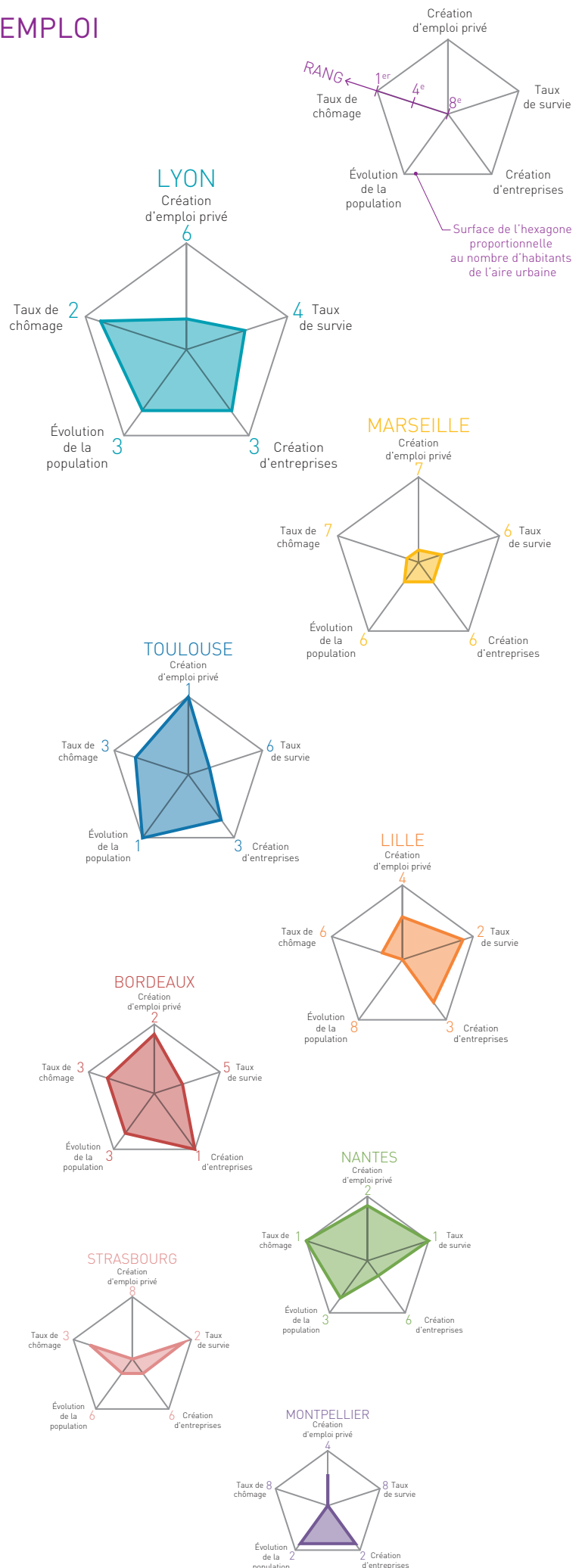
Un territoire attractif

Bordeaux peut en revanche compter sur son attractivité démographique caractéristique des métropoles de l'Ouest et du Sud de la France. La qualité de vie, difficilement mesurable, est citée dans tous les sondages et classements comme élément déterminant.

Le développement démographique est alimenté par un solde migratoire positif pour les jeunes en âge de faire leurs études révélant l'attractivité du système de formation. En revanche, les flux migratoires de la population en âge de travailler ne sont pas à la faveur de Bordeaux. C'est notamment le cas pour les jeunes diplômés qui s'orientent de façon privilégiée vers la région parisienne.

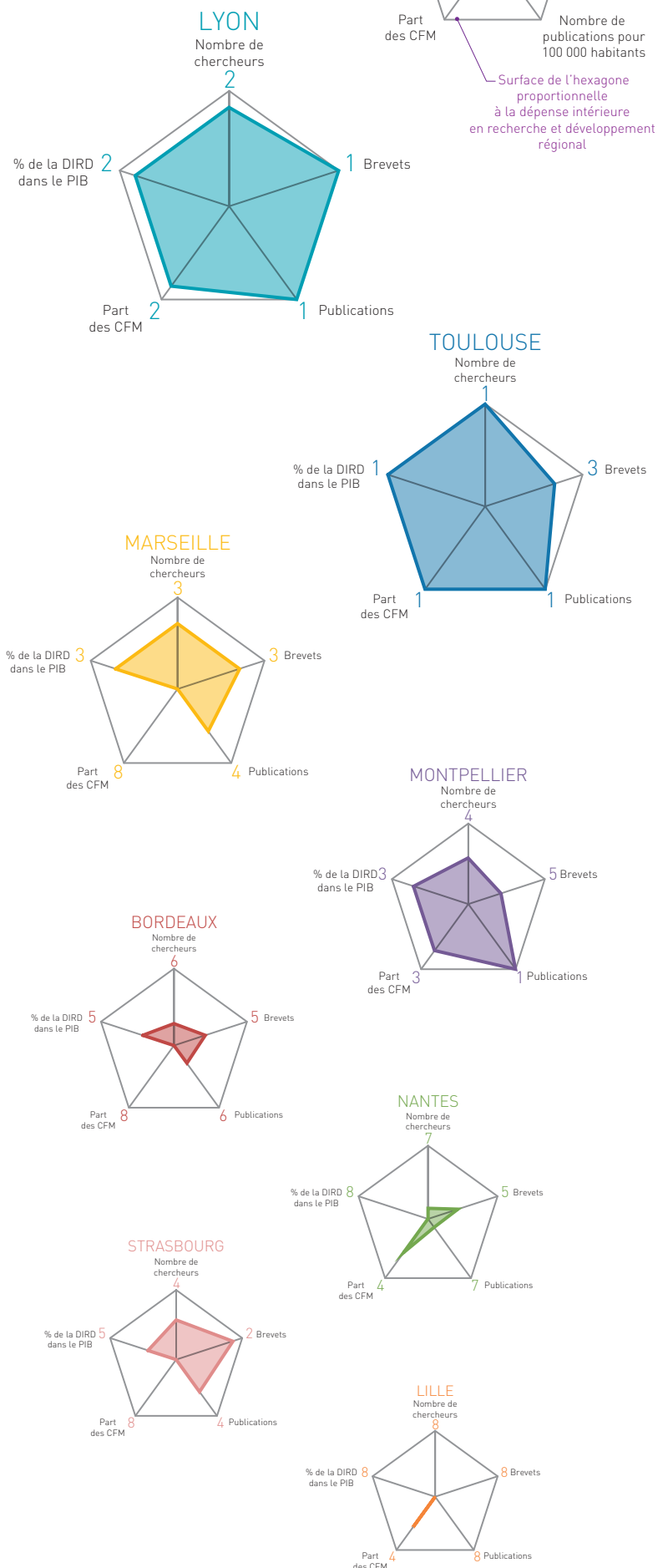
1 | La dépense intérieure de recherche et développement (DIRD) correspond aux travaux de recherche et développement (R&D) exécutés sur le territoire national quelle que soit l'origine des fonds. Une partie est exécutée par les administrations, l'autre par les entreprises. Elle comprend les dépenses courantes (masse salariale des personnels de R&D et dépenses de fonctionnement) et les dépenses en capital (achats d'équipements nécessaires à la réalisation des travaux internes à la R&D et opérations immobilières réalisées dans l'année). Source : INSEE

2 | Les graphiques en radar ci-contre proposent une lecture des performances de chaque ville pour les cinq indicateurs.



RECHERCHE

À l'exception de la part des CFM, les données sont fournies à l'échelle régionale.



L'attractivité touristique de l'agglomération bordelaise est en pleine ascension. Entre 2002 et 2012, le nombre de nuitées vendues a augmenté de 55 %. Six millions de touristes ont visité Bordeaux en 2014. Le classement du « port de la lune » au patrimoine mondial de l'Unesco ainsi que le développement du terminal *low-cost* Billi ont particulièrement servi le secteur du tourisme urbain. Celui-ci est soutenu par une clientèle étrangère qui a augmenté de près de 7 % entre 2013 et 2014. Conséquence de l'essor touristique, le secteur de l'hôtellerie et de la restauration a explosé entre 2007 et 2012 avec une augmentation de près de 20 % de l'emploi salarié privé.

Les investissements directs réalisés par des entreprises étrangères donnent un aperçu de l'attractivité économique du territoire. En 2014, une centaine d'entreprises étrangères a décidé d'investir en Aquitaine. Ces valeurs sont comparables à celles observées dans les régions Nord-Pas-de-Calais, Alsace et Provence-Alpes-Côte-D'azur. Les régions Rhône-Alpes et Midi-Pyrénées sont largement au-dessus avec des chiffres proches de ceux de l'Île-de-France. Ces investissements étrangers sont à l'origine de la création d'un à deux milliers d'emplois locaux en 2014 soit un tiers des emplois créés.

Les travaux du CGET cités précédemment indiquent qu'au-delà de l'attractivité économique, les investissements étrangers contribuent à l'ouverture internationale. La présence de sièges sociaux internationaux et d'institutions internationales, l'accessibilité aérienne, les partenariats scientifiques et l'offre touristique sont également pris en compte pour définir le degré d'ouverture internationale. La synthèse de ces variables montre une ouverture à l'international relativement faible pour la métropole bordelaise malgré un volume de partenariats scientifiques honorables.

Sa filière viti-vinicole permet toutefois à Bordeaux d'avoir une notoriété mondiale. Si on peut craindre qu'elle fasse écran aux autres atouts du territoire, elle reste un marqueur fort de l'identité de la ville.

Quel niveau de métropolisation ?

Concernant le degré de métropolisation, dans la méthodologie utilisée dans le rapport du CGET, Lyon-Grenoble arrive largement en tête avec des performances supérieures à la moyenne quelle que soit la dimension considérée.

Les territoires de Marseille-Aix, Toulouse, Strasbourg et Nice apparaissent au second rang. Bordeaux, Nantes-Saint-Nazaire et Lille ont un degré de métropolisation équivalent, significativement moins élevé que pour la catégorie précédente. Une autre étude du CGET, *Quelle métropoles en Europe ? Analyse comparée*¹ réalisée en 2012 apporte une dimension typologique. L'agglomération bordelaise est une fois encore proche de Nantes et Lille, et se positionne dans la catégorie des profils diversifiés à dominante servicielle. Les conclusions corroborent la spécialisation évoquée dans l'article de P. Delfaud. Ces agglomérations se distinguent des aires urbaines dites à dominante « affaires » auxquelles appartiennent Strasbourg, Toulouse et Marseille, par une accessibilité aérienne réelle ou potentielle plus faible, moins de fonctions décisionnelles et une insertion inférieure dans les réseaux européens notamment en matière de recherche et de développement.

Trajectoires : vers une métropole innovante et d'affaires ?

Malgré son envergure modeste dans le concert des métropoles européennes, l'aire urbaine bordelaise présente une dynamique positive laissant présager une trajectoire ascendante. Que manque-t-il à Bordeaux pour franchir le pas et devenir une métropole régionale d'affaires et d'innovation conformément aux objectifs fixés par les acteurs locaux ?

Les marges de progrès identifiées par le CGET concernent l'accessibilité aérienne, le nombre de sièges sociaux et la part des filiales à l'extérieur. Son positionnement dans l'économie de la connaissance lui est en revanche favorable. Ce dernier point est en contradiction avec les conclusions précédemment évoquées, preuve de la difficulté de mesurer

les performances de la société de la connaissance et de l'innovation. Les indicateurs choisis par le CGET sont contraints par la nécessité d'avoir des données homogènes pour l'ensemble du territoire européen. Dans une approche nationale, on peut mobiliser des données moins partielles et plus consensuelles. Il convient donc d'ajouter l'économie de l'innovation aux pièces manquantes pour franchir ce cap.

Si l'on observe les tendances passées, la métropole bordelaise semble approfondir sa spécialisation présente. Les secteurs qui ont le plus fort taux de croissance sont la santé – action sociale et l'hébergement – restauration, ce dernier étant la résultante du développement touristique. La population présente sur le territoire reste le premier moteur de la croissance bordelaise.

L'une des lacunes révélées par le CGET est l'accessibilité de la métropole. Celle-ci a considérablement progressé grâce à l'arrivée des compagnies *low-cost* qui proposent une palette de plus en plus large de destinations. Le trafic aérien est en constante progression depuis les années 2000. Cependant, l'accessibilité potentielle de la métropole s'améliore principalement pour les destinations touristiques.

Si l'on observe maintenant la présence des fonctions stratégiques comme celle des cadres des fonctions métropolitaines, des emplois créatifs ou de l'emploi dans la haute technologie, l'évolution est tout à fait positive mais ne permet pas d'amorcer un rattrapage par rapport aux autres métropoles régionales qui se développent également dans ces domaines.

Il en va de même pour les secteurs de l'information et la communication, les services de pointe aux entreprises et l'activité financière et d'assurance. Concernant l'innovation et la capacité décisionnelle du territoire, l'évolution récente ne montre pas un phénomène de rattrapage par rapport aux autres métropoles qui connaissent aussi une dynamique positive.

1 | Auteurs : Ludovic Halbert, Patricia Cicille, Denise Pumain, Céline Rozenblat

Les indices d'un changement d'échelle

L'analyse statistique engendre nécessairement des interprétations décalées dans le temps.

Les données mobilisées datent pour les plus récentes de 2013. Les efforts engagés très récemment laissent présager un changement d'échelle en cours ou à venir. Les nombreux projets locaux sont autant de points d'appui potentiels pour engager une trajectoire vers la classe des métropoles d'affaires. Le renforcement de l'accessibilité à Paris avec l'arrivée de la LGV, adossée au projet Euratlantique, pourrait faciliter le développement endogène et exogène des fonctions métropolitaines. Celui-ci sera aussi le support du développement de la filière du numérique au sein de la cité du numérique boostée par la labellisation « French tech ». L'opération Campus est une opportunité pour le rayonnement de l'enseignement supérieur et de la recherche grâce à la requalification des sites universitaires. La création de grands équipements métropolitains comme le stade, la cité des civilisations du vin ou encore la future salle de spectacle à Floirac sont plus indirectement des opportunités pour le rayonnement du territoire bordelais.

L'avenir des filières de pointe, soumises aux chocs conjoncturels et technologiques, est par nature beaucoup plus incertain. L'aéronautique est aujourd'hui un secteur solide, relativement épargné par la crise de 2008. L'implantation du Campus Thalès à Mérignac montre l'envie des entreprises d'accroître leur rôle sur le territoire. L'existence d'une agence de développement (Technowest) et d'un site économique dédiés (Aéroparc) permettra sans doute de faciliter les implantations ou les extensions d'activités.

L'expansion des autres filières à forte valeur ajoutée est soumise à plus d'aléas. Il s'agit d'une part d'économies embryonnaires, à fort potentiel mais imprévisible ; d'autre part les industries probablement arrivées en bout de course de leur potentiel innovant (la filière du pin par exemple).

Si la stratégie économique locale est lisible pour le volet du tertiaire supérieur, elle l'est moins sur la partie technologique. Et si l'approfondissement de la spécialisation présentielle était une chance ?

Comme nous l'avons dit, toutes les attentions se portent sur l'innovation technologique et sur l'insertion dans les réseaux mondiaux via les fonctions décisionnelles. La spécialisation présentielle est alors perçue comme péjorative et qualifiée d'économie de second ordre. Certes, aujourd'hui les rémunérations versées par les entreprises présentielles sont 30 % inférieures à celles distribuées par l'industrie mais les changements sociétaux à l'œuvre laissent entrevoir de nouvelles opportunités. La *silver economy* dédiée à l'avancée en âge des populations et l'économie du temps libre peuvent aussi être porteuses d'un développement à forte valeur ajoutée grâce à leur montée en gamme.

Au-delà du degré de métropolisation...

Bordeaux a certainement la capacité de poursuivre sa trajectoire métropolitaine. Mais, finalement, le processus de métropolisation n'est-il pas naturel ? Inéluctable ? Si on le souhaitait, aurait-on la capacité de l'endiguer ?

Les marges de manœuvre sont sans doute plus importantes pour l'orientation fonctionnelle d'un territoire, pour passer d'une métropole servicielle à une métropole d'affaires. Encore faut-il tenir compte de l'inertie des spécialisations, fruit de l'histoire et des composantes socio-culturelles locales.

Enfin, on ne peut parler de métropolisation sans évoquer les implications territoriales. L'obsession des classements élude la question de la soutenabilité du processus, qu'elle soit sociale ou environnementale. Et si les performances métropolitaines étaient évaluées autrement ? Quels effets d'entraînement pour les territoires périphériques ? Quelle consommation de l'espace ? Quel niveau de ségrégation socio-spatiale ?

La notion de métropole inclusive tente de réconcilier enjeux économiques et socio-environnementaux, de « dompter » la métropolisation plutôt que de la remettre en question. —

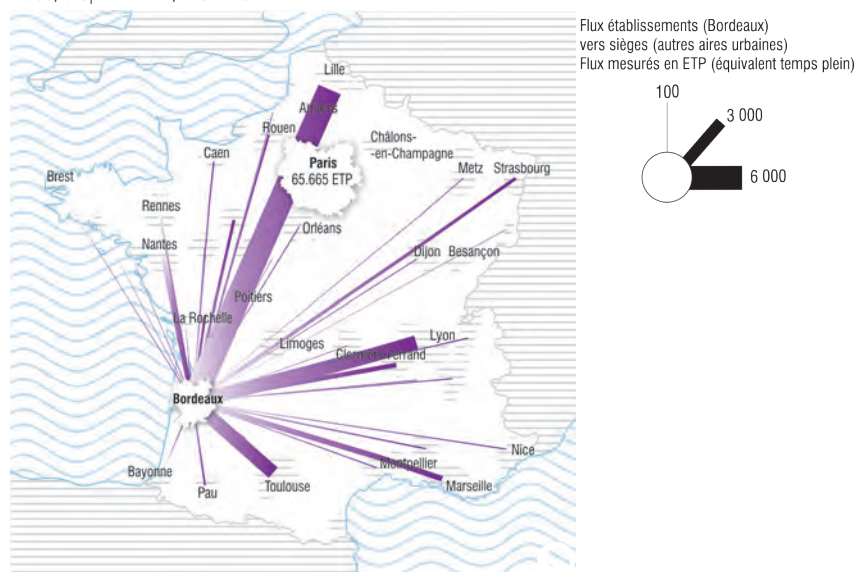
LES RELATIONS D'INFLUENCE ET DE DÉPENDANCE ENTRE LA MÉTROPOLE BORDELAISE ET LES AUTRES TERRITOIRES FRANÇAIS

Lionel Bretin

Les relations de dépendance juridique qui existent, au sein des entreprises, entre les sièges sociaux et leurs autres établissements, peuvent être utilisées comme un indicateur des relations d'influence entre les territoires. Ainsi, on considère souvent qu'un territoire dont de nombreux emplois locaux sont « dirigés » par des sièges sociaux implantés ailleurs, sont dépendants de décisions prises à l'extérieur et manifestent une certaine fragilité. Cependant, on peut aussi estimer que ces territoires ont su faire preuve d'attractivité, en accueillant chez eux des investissements de la part d'entreprises dont les centres de décisions sont éloignés. En sens inverse, un territoire dont les entreprises « dirigent » à distance des établissements situés à l'extérieur peut témoigner d'une certaine forme de rayonnement. Sur son territoire, l'aire urbaine de Bordeaux compte près de 93 200 emplois (mesurés en équivalent temps plein) qui dépendent de sièges sociaux externes. À l'inverse, dans les autres aires urbaines françaises, ce sont 28 700 emplois qui dépendent de sièges bordelais. La balance est donc largement déficitaire pour Bordeaux. Logiquement, le principal flux de dépendance se fait avec l'aire de Paris (qui compte pour 70 % des emplois bordelais dépendant de l'extérieur). On observe par ailleurs (carte du haut) que les autres territoires ayant une forte influence sur Bordeaux sont l'aire urbaine de Lille, où de nombreuses entreprises de la grande distribution ont leur siège social, puis Lyon et Toulouse. L'influence de Bordeaux, quant à elle, s'exprime sur un périmètre plus restreint, principalement limité au grand sud-ouest (carte du bas). La relation la plus importante s'établit avec l'aire urbaine de Toulouse, traduisant l'intensité des échanges sur l'axe Garonne.

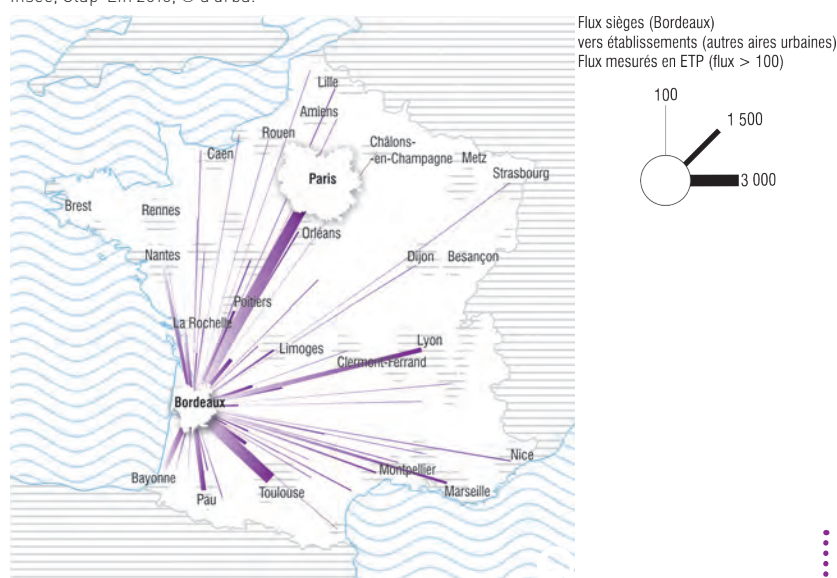
UNE DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE NATIONALE

Insee, Clap-Lifi 2010, © a'urba.



UNE INFLUENCE ÉCONOMIQUE PLUS LOCALISÉE

Insee, Clap-Lifi 2010, © a'urba.



▲ La carte ne présente pas le chiffre de l'aire urbaine de Paris.
(2 380, soit une flèche un peu plus fine que celle de Toulouse)

**6 000 emplois en équivalent temps plein
de l'aire urbaine de Bordeaux dépendent
de sièges sociaux implantés
dans l'aire urbaine de Lille.**

Émergence d'un cluster : la Route des Lasers

entretien avec Hervé Floch, directeur général
du pôle de compétitivité Route des Lasers

FRÉDÉRIC GASCHET | EMMANUELLE GAILLARD

Quels ont été les facteurs clés et les principales étapes de la création d'un cluster autour de la photonique en Gironde ?

Le point de départ est incontestablement la décision d'implantation du laser mégajoule en janvier 1996, dans le cadre du programme « simulation » lancé pour pallier l'arrêt des essais nucléaires dans le Pacifique.

Le CEA-CESTA, qui constitue l'un des centres de la direction des applications militaires du CEA, connaît alors une forte progression de ses effectifs de chercheurs et d'ingénieurs autour des technologies liées aux lasers de haute puissance à la fin des années 1990. Cette masse critique de compétences, couplée à la recherche universitaire déjà présente à Bordeaux, a servi de catalyseur pour l'émergence du pôle.

Le projet territorial de « Route des Lasers », issu de la volonté politique conjointe de la région et de l'État de maximiser les retombées socio-économiques du LMJ, a démarré dès le début des années 2000, avec le dépôt par le CEA de la marque « Route des Lasers ». Dans la foulée, la SEML « Route des Lasers » est créée en 2004 pour inciter les cocontractants du LMJ à s'implanter sur le site, le CEA libérant 40 hectares de foncier pour l'accueil des industriels. La proximité géographique est alors aussi une nécessité technique, en raison de la contrainte de préservation « de la chaîne de propreté » entre les différents intervenants du chantier LMJ.

La même année, la plateforme de formation PYLA, puis le pôle de compétitivité labellisé sont créés fin 2004 en comité interministériel en charge de l'aménagement et de la compétitivité des territoires (CIADT), pour un lancement en 2005.

Dernier né, le centre de ressources technologiques Alphanov est créé en 2007 pour accélérer le transfert de technologies.

Quels sont aujourd'hui les principales composantes de l'écosystème « Route des Lasers » ?

À une extrémité de l'écosystème se trouve la recherche fondamentale, qui compte entre 600 et 700 scientifiques et ingénieurs spécialisés dans la photonique et associant le CEA, l'université de Bordeaux et le CNRS. Ce potentiel de recherche est aujourd'hui soutenu par l>IDEX à travers la labellisation du centre d'excellence LAPHIA.

À l'autre extrémité se trouve le tissu industriel, qui compte aujourd'hui une centaine d'entreprises adhérentes du pôle.

Entre les deux, quatre composantes assurent le maillage et la dynamique du cluster : le transfert de technologies, l'incubation et l'accompagnement économique, la formation et le financement de l'innovation.

Alphanov, qui compte 50 salariés environ, assure au cœur de l'écosystème la maturation des technologies photoniques.

La SEML accompagne les projets incubés dans leur développement industriel et flèche les implantations exogènes vers les sites dédiés, Laseris près du LMJ et la Cité de la photonique à Pessac.

La formation continue dans les entreprises, pilotée par PYLA, vient compléter le système de formation universitaire, lui-même renforcé par l'installation en 2015 de l'Institut d'Optique Graduate School.

Enfin, le pôle joue le rôle de catalyseur des financements publics et privés à travers les projets de R&D labellisés. Pour renforcer les financements privés, le pôle s'est associé à la CCI et au CEA pour créer en 2008 la convention d'affaires « Invest in Photonics » qui permet chaque année à une vingtaine de PME de lever des fonds auprès d'investisseurs mondiaux.

Quelles sont les orientations récentes du pôle de compétitivité Route des Lasers ?

Le pôle passe au stade de maturation correspondant pleinement aux exigences de la politique nationale qui lance la phase dite « usine de croissance », qui vise à concrétiser en retombées économiques et industrielles les projets d'innovation labellisés et soutenus durant la phase 2 (2009-2012), dite « usine à projets ». Aujourd'hui, le pôle parvient à exploiter la capacité de diffusion des technologies photoniques dans une multitude d'autres secteurs innovants de l'économie métropolitaine : la santé, l'instrumentation, l'énergie et tout récemment l'aéronautique et la filière vinicole.

Le développement de ces applications passe par des collaborations institutionnalisées avec d'autres clusters (interclustering) comme Aerospace Valley ou Inno'Vin par exemple.

Par quels leviers la métropole bordelaise soutient-elle, selon vous, la dynamique d'un cluster d'innovation comme la Route des Lasers ?

L'attractivité résidentielle basée sur la qualité de vie perçue joue fortement en faveur du cluster. C'est un élément « vendeur » auprès des entreprises et de leurs salariés. L'environnement institutionnel est également très favorable, compte tenu du soutien important apporté par les différentes collectivités et organismes de la région. Cette mobilisation est connue de l'ensemble des acteurs et contribue à la compétitivité du territoire. Ces acteurs offrent par ailleurs des services de qualité qui participent à l'image positive de l'écosystème. En matière d'intelligence économique, le pôle est cité en exemple à l'échelle nationale. C'est un atout pour la dynamique du cluster même si l'investissement privé reste encore timide. Il faut cependant veiller à maintenir une lisibilité dans les attributions et dans le rôle des acteurs locaux et ne pas multiplier les structures.

QU'EST-CE QUE LA PHOTONIQUE ?

La photonique peut être définie comme l'ensemble des technologies fondées sur la manipulation de la lumière : génération, amplification, transmission, modulation... Elle est au photon ce que l'électronique est à l'électron.

Il s'agit d'une technologie « générique », c'est-à-dire à haut pouvoir de diffusion vers une grande diversité de secteurs applicatifs. La photonique a d'ailleurs été identifiée par l'Union européenne comme l'une des six « technologies clés génériques » du XXI^e siècle, et bénéficie à ce titre d'un soutien renforcé des différents programmes de l'Union européenne en matière de recherche et d'innovation.

Les technologies photoniques pénètrent aujourd'hui dans de très nombreux domaines :

- Technologies de l'information et de la communication : fibre optique, télécommunications sans fil, stockage holographique des données, mini-capteurs intégrés aux téléphones mobiles.
- Mesures et instrumentation : mesure de données environnementales, contrôle de la pollution, microscopes de précision, capteurs optiques.
- Spatial, défense et sécurité : télescopes, grands optiques, viseurs, guidage par laser, biométrie, cryptographie.
- Santé : lasers thérapeutiques en ophtalmologie et dermatologie, chirurgie non intrusive, analyse biologique.
- Énergie, habitat : panneaux photovoltaïques, éclairages intelligents, diodes électroluminescentes...
- Procédés de fabrication industriels : usinage par laser, marquage non destructif, contrôle de qualité, prototypage...

Le LMJ fait office de porte-drapeau à l'échelle internationale, et constitue aussi un point fort pour l'attractivité de la Route des Lasers.

L'université est également reconnue, grâce à la qualité de la recherche et de son système de formation. Le territoire offre aux entreprises désireuses de s'implanter des compétences de pointe. Une économie nouvelle émerge autour du pôle. Elle est encore jeune mais s'inscrit dans une technologie clé à l'échelle européenne. Corollaire de cette dynamique, le développement du pôle offre des opportunités aux jeunes diplômés. Par exemple, l'entreprise Amplitudes Systèmes recrute chaque année une vingtaine de collaborateurs issus de la formation professionnelle.

L'insertion urbaine des activités photoniques est-elle un sujet de préoccupation ?

Il ne faut pas s'éparpiller ! Le fondement d'un cluster est la proximité spatiale pour sa capacité à créer des synergies. Deux logiques cohabitent au sein du pôle. Les zones d'activités localisées à proximité immédiate du LMJ sur la commune du BARP, Laseris 1 et 2, accueillent des activités directement liées au CEA-CESTA. Ces sites dédiés ne sont pas saturés et peuvent donc répondre à d'éventuelles implantations d'entreprises. Ils concentrent 300 salariés qui viennent s'ajouter aux effectifs du CEA qui s'élèvent à environ 1 000 personnes. L'autre polarité est localisée à proximité du campus. Le lien avec le CEA est plus ténu. Elle est composée, du système universitaire, des structures de transfert et de start-up. La zone extra-rocade, qui abrite la cité du photonique est entièrement occupée et donc saturée. Le site ouvert en 2005 a connu une forte attractivité malgré l'absence de transports en commun. Pour pallier le manque de disponibilité foncière, il faut ouvrir de nouvelles zones. La proximité avec la cité de la photonique et le campus est indispensable. Le désengagement de Thalès sur un espace de 15 m² à Mérignac

ainsi que Bioparc (17 m² à Pessac) seraient des pistes intéressantes. Enfin, le Campus grâce à ses capacités foncières pourrait être le point d'ancrage de futures implantations.

Comment peut-on évaluer la contribution du pôle au développement de la métropole et à son rayonnement ?

Le pôle compte une centaine d'entreprises dont 26 start-up. À cette dynamique locale viennent s'ajouter une trentaine d'entreprises extérieures au territoire qui ont choisi Bordeaux pour se développer. Aujourd'hui, en Aquitaine, la photonique représente 10 000 emplois directs et indirects, pour la plupart hautement qualifiés, soit un cinquième environ des effectifs français. Quant à la recherche, elle totalise 600 personnes réparties entre l'université, le CNRS et le CEA. Autre contribution au rayonnement métropolitain, la création d'une convention d'affaires « Invest in photonics » portée par le CEA et la chambre de commerce. Elle contribue à la promotion de la filière grâce à l'organisation de cycles de conférences en présence d'investisseurs du monde entier.

La Route des Lasers vient d'entrer au bureau de l'association des pôles de compétitivité français, autre marque de sa visibilité et de son investissement à l'échelle supra-territoriale. 75 % du chiffre d'affaires des entreprises se fait à l'export. Cependant, les projets européens ne sont pas encore assez développés. Le tissu entrepreneurial essentiellement composé de TPE n'a pas l'ingénierie suffisante pour le montage de dossiers. _

Tourisme et loisirs : faites le quiz !

JULIEN ALIBERT | NATHANAËL FOURNIER

Quel est le poids économique du tourisme dans le PIB de la région Aquitaine ?

5,8 % | 8,4 %
11,2 % | **Q1**

Quel est l'âge moyen des croisiéristes du Princesse d'Aquitaine ?



Lequel de ces châteaux est le plus visité ?

château de Roquetaillade | château de Vayres
château de La Brède | **Q3**

Combien y a-t-il eu de visiteurs à Bordeaux en 2011 ?

2 millions | 3 millions
4 millions et plus | **Q4**

Parmi ces villes touristiques, laquelle a le plus grand nombre de jours de pluie par an ?

Paris | Bordeaux
Toulouse | **Q5**

Parmi ces villes touristiques, laquelle a le plus grand nombre d'heures d'ensoleillement par an ?

Paris | Bordeaux
Lyon | **Q6**

Quel est le principal festival de musique de la Gironde ?

Les Nuits atypiques | Jazz en liberté
Reggae Sun Ska | **Q7**

Quelle est la part de l'agglomération bordelaise dans le total des nuits d'hôtel en Gironde ?

52,2 % | 63,8 %
76,4 % | **Q8**

Quelle est la langue étrangère que vous avez le plus de chance de pouvoir réviser si vous plantez votre tente en Gironde ?

l'anglais | l'allemand
l'espagnol | **Q9**

Sources

Q1 | Comité régional du tourisme en Aquitaine, les chiffres clés 2014.

Q3 | **Q7** | **Q8** | **Q9** | Agence de développement touristique de la Gironde, Bilan touristique 2014.

Q5 | **Q6** | Moyennes annuelles 1991-2010, météo passion.com

Comptez 2 points par bonne réponse.

Q2 | À vous de dire !

Q4 | Toutes ces réponses sont bonnes ! Tout dépend de la définition d'un visiteur (cf. la rubrique chiffrage du CaMBo #5).

Q7 | Reggae Sun Ska (40 000 spectateurs en 2014).

Q9 | Les Allemands représentent 52 % des étrangers dans les nuitées en camping de la Gironde.

Q3 | Le château de Roquetaillade (environ 50 000 visiteurs par an).

Q5 | Bordeaux (124 jours par an).

Q6 | Bordeaux (2 055 heures par an).

Q8 | En 2014, l'unité urbaine de Bordeaux a accueilli plus des trois quarts (76,4 %) des nuitées hôtelières de la Gironde.

Vous avez atteint **18** points : vous travaillez dans un office de tourisme ? Vous avez entre **10** points et **16** points : bravo ! vous êtes un Girondin averti ou un visiteur régulier. Vous avez moins de **10** points : il est grand temps de songer à vous abonner à CaMBo !

Un secteur encore méconnu : l'ESS

ÉLODIE MAURY | GUILLAUME POUYANNE

L'économie sociale et solidaire (ESS) représente plus de 10 % de l'emploi métropolitain. À la découverte de ce secteur méconnu, avec Élise Depecker, directrice d'ATIS.

Qu'appelle-t-on « l'économie sociale et solidaire » ?

Historiquement, l'économie sociale se reconnaît principalement par ses statuts. Il s'agit des associations, des fondations, des mutuelles et des coopératives. Par la loi ESS, elle élargit son champ à tout ce qui relève de nouvelles formes d'entrepreneuriat social, avec les sociétés commerciales qui poursuivent un objectif d'utilité sociale tel que défini dans la loi, et qui font le choix d'appliquer les principes de l'ESS. Elles ont pour objet commun de répondre à un besoin de la société, de créer des emplois et de développer une plus grande cohésion sociale. Elles agissent dans tous les secteurs d'activité, même si celui du sanitaire et social est très représenté. Il y a aujourd'hui 220 000 établissements de l'ESS en France, en majorité des associations, mais elles recouvrent des formes multiples d'organisations, de toutes tailles, qui se reconnaissent toutes dans un certain nombre de valeurs : une utilité sociale, une gestion démocratique, une non-lucrativité individuelle, un ancrage territorial fort.

Comment expliquer l'engouement récent autour de l'ESS ? Qu'est-ce qu'elle apporte ?

Les raisons qui amènent des personnes à se lancer dans l'ESS sont variées. Tout d'abord, on y trouve tous les métiers. On peut vouloir y travailler, être bénévole ou entreprendre. Certains sont amenés à se tourner vers l'ESS, après une expérience difficile dans l'économie « traditionnelle », comme un licenciement. Enfin, on sent globalement, dans la génération montante, une profonde quête de sens, la volonté de travailler au bien commun. Cette envie n'est pas forcément comparable à un engagement politique, comme pour les expériences d'autogestion des années 1970 : tous les entrepreneurs sociaux n'ont pas une vision systémique de changement de la société, ça se joue parfois plus à une échelle individuelle.

Qu'a apporté le vote de la loi sur l'ESS en juillet 2014 ?

Il s'agit surtout d'une reconnaissance institutionnelle de l'ESS. La loi apporte de la clarté et de la visibilité à ce secteur. Elle affiche également une volonté de tenir compte des évolutions que ce champ de l'économie sociale et solidaire a connues en étant plus inclusive. Elle reconnaît l'existence de tout un mouvement d'activités économiques qui cherchent à résoudre des problèmes sociaux et environnementaux, sans avoir pour autant les statuts historiques de l'économie sociale. C'est pour cette raison que je considère que l'ESS c'est avant tout une démarche, des valeurs et des principes d'action. Des réponses entrepreneuriales, pragmatiques, performantes économiquement, peuvent être construites pour satisfaire à ces problèmes auxquels ni l'État ni le marché ne trouvent de solutions. Ainsi, l'État fixe le cadre juridique de l'ESS, facilite l'accès à des financements tels que ceux proposés par BPIFrance, mais le soutien financier pour développer cette économie provient essentiellement des collectivités locales et des Fonds structurels européens.

Quel est le poids de l'ESS dans l'économie métropolitaine bordelaise ?

Il est très difficile de répondre à cette question, l'ESS étant un secteur très hétérogène. On y trouve aussi bien des mutuelles d'assurance ou des coopératives d'achat de grands groupes, que des petites associations ou des micro-entreprises. Si l'on prend les chiffres publiés par la CRESS¹ Aquitaine, l'ESS représente un poids non négligeable dans l'économie métropolitaine : pas moins de 10 % de l'emploi salarié pour 2 820 établissements, en majorité des associations dans le secteur de l'action sociale. Notons qu'à ces chiffres échappent un certain nombre d'entreprises n'ayant pas le statut des acteurs his-

1 | Chambre régionale de l'Économie sociale et solidaire.
La source des données est l'INSEE.

toriques de cette économie sociale et solidaire. C'est pourquoi, il est difficile aujourd'hui de dénombrer les entreprises à finalité sociale.

Quelle est la capacité de résistance de l'ESS face à la crise économique actuelle ?

Bien sûr, la crise est une menace pour l'ESS, comme pour tous les autres secteurs. En outre, la raréfaction des financements publics menace fortement certaines entreprises de l'ESS et notamment le secteur associatif, qui sont souvent très en lien avec les pouvoirs publics de par leur mission d'intérêt général. Cependant, la crise crée aussi des opportunités. Elle permet de réfléchir à des solutions nouvelles, à la coconstruction de réponses associant public et privé. Ainsi, la crise accélère la réflexion autour de nouveaux modèles économiques de l'ESS.

Qu'appellez-vous « réinventer les modèles économiques de l'ESS » ?

Je vois cette évolution comme nécessaire. Il s'agira demain de privilégier des réponses entrepreneuriales à des problèmes environnementaux ou sociaux. On essaie de mettre l'efficacité économique au service du bien public. Une entreprise de recyclage, une ressourcerie, un garage solidaire peuvent être rentables, tout en correspondant à un véritable besoin territorial et en assurant leur mission créatrice d'emploi durable.

C'est cette recherche d'une hybridation des ressources qui garantit une évolution du modèle économique. On cherche une efficacité économique comme dans le secteur privé au service de l'intérêt général. Pour cela, il est important de privilégier les nouvelles idées, de favoriser l'innovation sociale.

Et puis, il faut entendre le mot « rentabilité » au sens large en intégrant l'impact social de l'action de ces entreprises : l'insertion des individus est souvent perçue comme un poste de dépense pour la société. Mais l'insertion des personnes éloignées de l'emploi permet aussi d'économiser des dépenses publiques (indemnités de chômage, par exemple) ! _

ATIS (Association Territoires et Innovation Sociale, créée en 2010) accompagne et soutient la création et le développement d'entreprises socialement innovantes. L'Incubateur permet de passer de l'idée à sa commercialisation, en passant par la construction du modèle d'affaires et la stratégie de communication. La Fabrique à Initiatives fait émerger les besoins des territoires et construit une réponse adaptée sous forme d'entreprise sociale. Enfin, le DLA (Dispositif Local d'Accompagnement) est un dispositif régional pour accompagner la consolidation et le développement des emplois prioritairement dans les associations.

Dynamiser les territoires

les zones franches urbaines

FLORENCE COSSOU | EMMANUELLE GAILLARD

À Bordeaux, la ZFU « Hauts de Garonne-Bastide » a été créée en 1997. Quel bilan peut-on en tirer ?

Le dispositif des zones franches urbaines (ZFU) a été créé en 1995 dans le cadre du pacte de relance pour la ville. Il vise à favoriser l'emploi et l'entrepreneuriat dans des territoires qui cumulent les difficultés sociales et économiques, notamment un fort taux de chômage. C'est en quelque sorte le volet économique de la politique de la ville. Afin d'inciter les entreprises à se localiser au sein de la ZFU, elles perçoivent des exonérations fiscales et sociales pour une période de 8 ans. En contrepartie, elles doivent respecter une « clause locale d'embauche », c'est-à-dire recruter au moins 50 % de l'effectif au sein des quartiers politiques de la ville. Les critères d'éligibilité qui concernent notamment la taille des entreprises (moins de 50 salariés) permettent de cibler des établissements de taille modeste, souvent plus sensibles aux aléas conjoncturels.

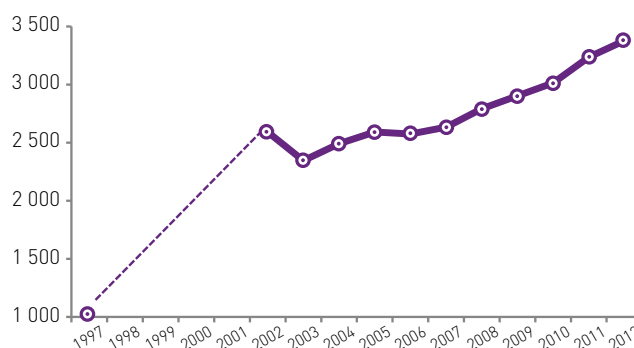
La zone franche urbaine « Hauts de Garonne-Bastide » : une opportunité pour la rive droite

La ZFU « Hauts de Garonne-Bastide » a été créée en 1997. Son périmètre est à cheval sur Bordeaux (Bastide), Cenon, Floirac et Lormont, territoires marqués par une forte ségrégation socio-spatiale à l'échelle métropolitaine. Elle s'étend sur près de 864 hectares – cela équivaut à la surface de la zone d'activités de l'Aéroparc dédiée à la filière aéronautique. Il s'agit de la plus grande ZFU de France, et c'est la seule à s'étendre sur plusieurs communes.

Durant les 5 premières années, les effets positifs, tant sur l'activité économique que sur l'emploi, sont encourageants : le nombre d'entreprises a été multiplié par deux, celui de l'emploi par trois, et le nombre de demandeurs d'emploi a reculé de 27 %. L'offre foncière disponible (70 ha) et la construction d'une offre immobilière adaptée (hôtels d'entreprise) ont été des facteurs décisifs.

Le problème principal de ce dispositif est la création d'un effet d'aubaine. Par exemple, lorsqu'une

Nombre d'établissements créés entre 1997 et 2012 (créations brutes)



Répertoire des entreprises et établissements (SIRENE) 2013 (nombre au 1^{er} janvier)

entreprise déménage dans la ZFU au détriment de sa localisation initiale afin de profiter des avantages fiscaux et sociaux ; ou lorsque l'activité cesse dès la fin de la période d'exonérations.

Fortes de cette expérience, les révisions successives ont peu à peu changé la donne grâce à la réduction des exonérations et au durcissement de la clause locale d'embauche. Alors qu'une implantation sur deux était le fruit d'une délocalisation, les transferts ne concernent aujourd'hui plus qu'un quart des entreprises. 75 % des entreprises sont donc des créations pures.

Un bilan nuancé

Après 2002, le dispositif entre dans son rythme de croisière. Même si la dynamique est positive, elle ne fait que suivre la tendance métropolitaine. L'effet rattrapage s'essouffle, et les entreprises qui entrent aujourd'hui dans la ZFU ne compensent pas celles qui en sortent. Les recrutements sont même en baisse. Il faut dire que la diminution des aides a amoindri l'attractivité du dispositif. De plus, sans offre immobilière diversifiée et sans maîtrise du foncier

à vocation économique, soumis à la pression des opérations immobilières, il est de plus en plus difficile d'accueillir des entreprises. La crise économique contribue également à expliquer la baisse des embauches, sans oublier la difficulté pour les entreprises à recruter localement des profils qualifiés. Le chômage a repris sa courbe ascendante avec 4 866 demandeurs d'emploi fin 2013.

Le bilan, aussi bien local que national, est tout de même assez favorable, tant en matière de création d'entreprises que de diminution du taux de chômage sur la période 1997-2013. En outre, l'offre commerciale s'est particulièrement développée, alors que les quartiers « politiques de la ville » souffrent habituellement d'un manque de services de proximité. Il s'agissait bien d'enclencher un « cercle vertueux du développement » : création d'entreprises et d'emplois, qui attirent ensuite commerces et services de proximité. Aussi, le dispositif sera reconduit jusqu'en 2020 au regard de ses performances encourageantes. Le devenir de la ZFU « Hauts de Garonne-Bastide » est aujourd'hui conditionné à la signature d'un contrat de ville, un document réunissant toutes les parties prenantes (État, collectivités locales, associations, acteurs économiques...) et fixant les actions à mener pour favoriser l'intégration des quartiers en décrochage dans la dynamique métropolitaine.

Quel avenir pour la zone franche urbaine « Hauts de Garonne-Bastide » ?

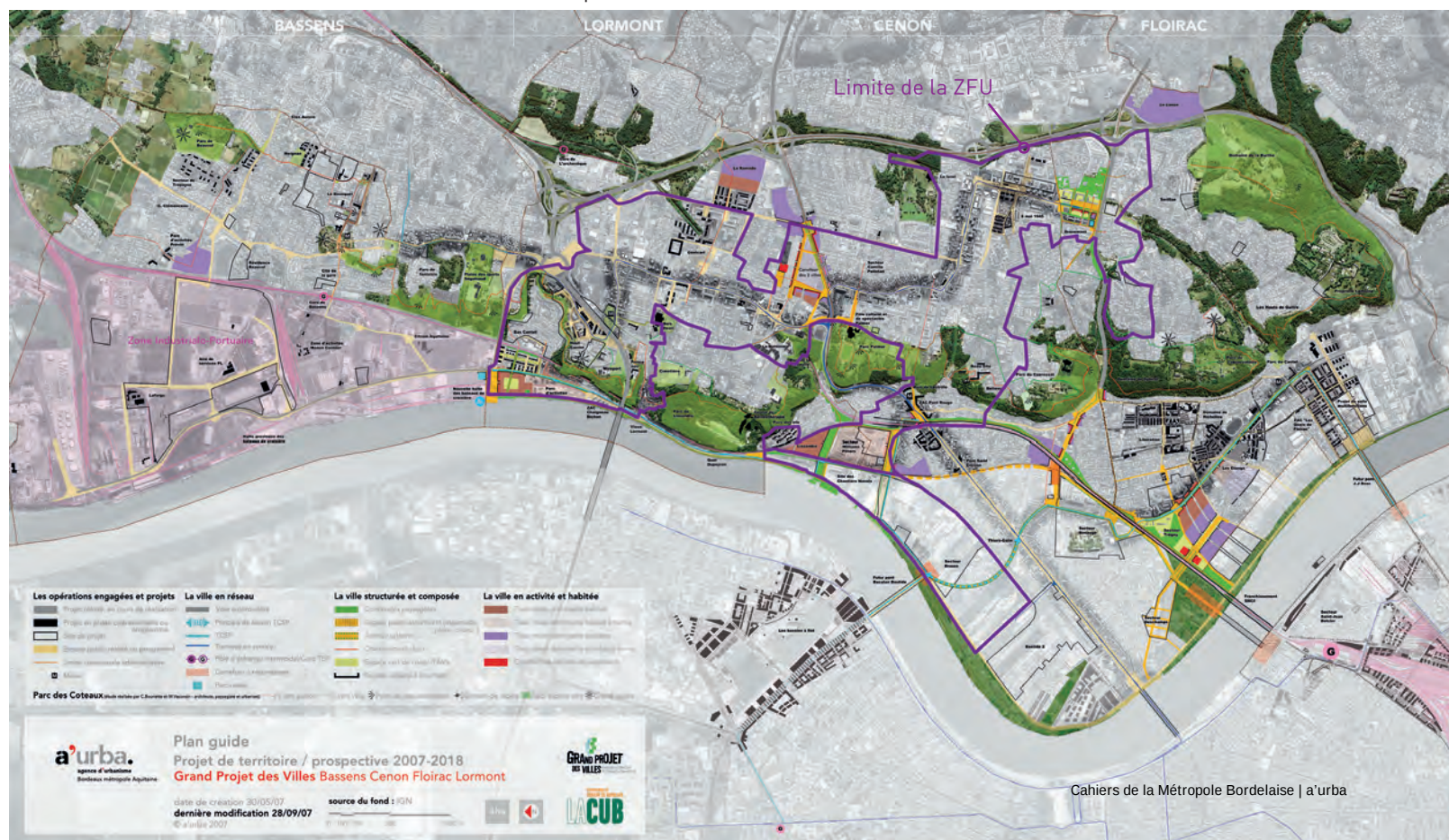
Le dispositif cherche à se renouveler pour renouer avec le succès initial. Ainsi, la démarche baptisée « Rive Droite : Territoire Entrepreneur » réunissant

un partenariat élargi, vise à retrouver les conditions qui avaient permis d'atteindre les objectifs de départ (12 000 emplois créés entre 1998 et 2009). Elle agira sur le développement des capacités d'accueil, sur l'accès à la qualification, et sur la structuration d'un réseau d'innovation sociale pour développer des synergies et des collaborations avec les nouveaux modes d'entreprendre.

Le renouvellement passe par une extension du périmètre de la ZFU *stricto-sensu* : il s'agit d'inscrire toute la rive droite dans la dynamique du projet métropolitain. De nombreux efforts ont déjà été faits en ce sens, mais le taux de chômage et la précarité y restent plus marqués qu'ailleurs. Pourtant, la force de ce territoire est l'existence d'un réseau d'acteurs dédié avec une connaissance des enjeux spécifiques à la rive droite. Par exemple, le territoire dispose de son agence de développement économique : « Hauts de Garonne-Développement » qui agit sur un groupement de communes au-delà de Bordeaux Métropole vers l'Entre-deux-Mers.

Entre effets d'aubaine et revitalisation de quartiers délaissés, les ZFU constituent aujourd'hui un dispositif pivot dans la politique de la ville.

Celui-ci doit véritablement trouver une complémentarité avec les actions menées sur le terrain en faveur des populations en difficulté. Encourager l'entrepreneuriat, favoriser le retour à l'emploi sont les conditions nécessaires pour « transformer l'essai » et ainsi améliorer la capacité des habitants à influencer eux-mêmes le développement économique de leur quartier.



Bordeaux, capitale du vin

Le vignoble bordelais constitue de longue date une filière clé de l'économie girondine. Au-delà de son importance quantitative, elle renvoie à de multiples enjeux économiques. Quelques exemples, pour une vision kaléidoscopique et une dégustation multicritères.

1^{re}

place mondiale
pour le vignoble aquitain
en production de vins AOC

110 000 ha

la surface de production du vin de Bordeaux

60 000

emplois salariés directs et induits
pour la filière viti-vinicole de Gironde

300

maisons de négoce

7 000

exploitations

4

milliards d'€

de chiffre d'affaires
des vins de Bordeaux
(moyenne 2013-2014)

1^{er}

poste du solde positif
de la balance commerciale
régionale d'Aquitaine

VITICULTURE ET RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE

ÉRIC GIRAUD-HÉRAUD | STÉPHANIE PÉRÈS | SOPHIE TEMPÈRE | ALEXANDRE PONS

Le réchauffement climatique causerait une diminution de plus de la moitié des terres viticoles mondiales à l'horizon 2050, Bordelais compris... c'est ce que prédit une étude américaine qui a fait grand bruit en 2013¹. Le résultat est bien sûr controversé, d'autant que pour l'instant le réchauffement climatique est plutôt perçu comme une aubaine.

Dans ces conditions, les recherches se concentrent principalement sur les différentes possibilités d'adaptation de la viticulture à long terme. Cependant, à force de se concentrer sur les conditions de l'offre, on en oublie souvent l'analyse de la demande. Rien ne dit en effet que l'évolution des goûts des consommateurs accompagnera durablement une modification presque obligatoire des caractéristiques des vins. Dès lors le risque de déséquilibres de marchés pourrait être le nœud du problème, d'autant plus que la concurrence exacerbée sur le plan national et international facilite largement les infidélités des consommateurs.

Une expérience récente permet d'en juger² : près de 200 consommateurs ont été conviés pour com-

parer des vins du réchauffement climatique avec des vins traditionnels d'une même appellation d'origine contrôlée et d'un même millésime, préalablement sélectionnés par un jury d'experts, tout en intégrant dans l'analyse l'évolution des goûts de tout un chacun. Nous avons évalué leur consentement à payer (le prix maximum consenti) par la mise en place d'un marché expérimental. Il s'agissait alors de considérer l'hétérogénéité des goûts et des acceptations réelles des consommateurs, en anticipant les préférences de long terme. Il apparaît notamment que si les vins du réchauffement climatique peuvent recueillir les faveurs du public dans une première évaluation, ceux-ci sont fortement remis en question à l'issue d'une évaluation plus réfléchie et d'une consommation répétée. On voit par là la fragilité des jugements que l'on peut avoir sur des préférences de court terme et pourquoi il est indispensable de laisser le temps aux consommateurs d'évaluer les vins dans une ambiance familière. —

1 | L. Hannah et alii, *Climate change, wine, and conservation*, PNAS, 2013.

2 | Fuentes, Pérès, Pons, Tempère, Darriet, Giraud-Héraud, *Are today's consumers ready to accept the wines of tomorrow ?*, 2015.

LA VIGNE ET LA VILLE : JE T'AIME, MOI NON PLUS

STÉPHANIE PÉRÈS

L'agriculture aux portes des villes est aujourd'hui complémentaire à l'urbanisation car recherchée pour ses aménités, mais également menacée par un grignotage dû aux infrastructures routières et à une pression foncière et résidentielle forte. La vigne en particulier a historiquement été marquée par les transformations spatiales de l'urbanisation, tantôt fragilisée, tantôt menacée. Pourtant, la question de son évolution est centrale aujourd'hui, dès lors que le contexte économique de la filière est pris en considération.

L'étalement urbain a des conséquences sur le paysage et pour les acteurs du territoire. « Dévorant » l'espace et les terres qui l'entourent, l'urbanisation entraîne une « artificialisation des espaces ». Les zones viticoles sont concernées par cette progression, les villes ayant moins considéré l'espace naturel comme une denrée limitée que comme une réserve foncière à urbaniser. La viticulture, fragilisée par les nuisances qu'elle occasionne et son image négative, est donc frappée par un mouvement tendanciel de régression... incluant les meilleures terres.

Toutefois, la recherche d'aménités naturelles entre dans le choix de localisation des ménages, qui cherchent à vivre dans un cadre naturel. La défense

de ce cadre est devenue un enjeu fort qui modère l'urbanisation; l'agriculture apparaît aux habitants comme un verrou à l'expansion urbaine. Ainsi, loin de s'opposer, agriculture et ville semblent s'entremêler, par la production de services environnementaux, récréatifs, l'entretien des paysages... Et ce processus est exacerbé par la présence d'un signal officiel de qualité (AOC, classement...) qui apporte une plus-value certaine au regard des prix fonciers. Le périurbain viticole a donc des spécificités propres, liées autant aux particularités de cette culture qu'à l'engouement actuel porté à la valorisation et la protection des paysages viticoles.

Enfin, la régulation publique favorise par une planification en zonage la mixité viti-résidentielle de l'espace périurbain. Ainsi, la collectivité peut assurer une protection efficace, à même de corriger la myopie du marché. Pour preuve, la mise en place de protections spécifiques¹ est un obstacle important à l'extension à outrance, en favorisant une inconstruitibilité. —

1 | On peut notamment citer la Zone Agricole Protégée (ZAP) sur Sadirac ou les Péri-mètres de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PPEANP) sur les communes d'Eysines, Blanquefort, Bruges, le Haillan, le Taillan Médoc et Saint-Médard-en-Jalles.

LE VIN : LA TRADITION D'INNOVER

STÉPHANE VIROL | MATHIEU BÉCUE

Il est d'usage de caractériser le secteur viti-vinicole par des termes tels que « tradition », « terroir » ou encore « typicité », qui le rendraient peu enclin à la modernité et au changement.

Si ces termes restent structurants, les producteurs et les entreprises de la filière doivent pourtant sans arrêt innover dans un contexte de concurrence internationale exacerbée. Les innovations se développent à tous les niveaux de la filière (au sein du système productif comme à l'échelle des fournisseurs), depuis la production de raisin et la façon de le vinifier jusqu'à la commercialisation du produit final. Il s'agit à la fois d'optimiser le système de production et d'améliorer la qualité du produit final.

Pour autant, à toutes ces étapes, l'économie viti-vinicole est fortement réglementée, ce qui peut générer un effet ambivalent, en limitant l'apparition et la diffusion des innovations, comme en les encourageant. L'économie du secteur est également fortement contrainte par une difficulté du consommateur à accepter l'innovation, fut-elle dans son propre intérêt sur des critères hédoniques, ou dans l'inté-

rêt du citoyen soucieux des enjeux de l'alimentation durable. L'innovation est en effet souvent synonyme d'une « perte d'authenticité » ce qui rend plus difficile encore le choix des entreprises. Dans ces conditions, ce n'est pas toujours la contrainte économique de court terme qui guide les entreprises du secteur. Bien souvent, les innovations sont développées par des convictions de long terme et par la simple « idée » qu'un vigneron, ou une entreprise de grande taille, se fait de la qualité idéale de son vin.

Le contexte technologique de l'Aquitaine est extrêmement dynamique et potentiellement très bénéfique pour cette filière. Elle dispose d'un savoir-faire important structuré notamment autour de pôle de compétitivité et clusters. Ainsi, le Cluster Innovin anime les réflexions visant à promouvoir l'innovation au sein de la filière et trouve des moyens de ressources très intéressants chez ses confrères des autres clusters de haute technologie notamment (AETOS, TOPOS, Aquitaine Robotics, pôle Route des Lasers), via l'animation de rencontres telles que « les matinées de l'Innovation ».

LE GOÛT DU VIN ET LES PRIX

ÉRIC GIRAUD-HÉRAUD | STÉPHANIE PÉRÈS

Un expert très connu de la dégustation de vin proposait il y a plusieurs années sur un plateau de télévision l'expérimentation suivante : prenez deux bouteilles de vins sans étiquettes dont l'une contient un vin objectivement de meilleure qualité que le second. Disposez ces deux bouteilles sur la table familiale et observez au cours du repas les différents niveaux de consommations. Vous verrez que le vin de meilleure qualité est très largement plus consommé que le second... Et même votre belle-mère en redeviendra une fois la bouteille achevée.

Si ce « test de la belle-mère » mériterait d'être réalisé avec un protocole expérimental parfaitement maîtrisé, il sous-entend quand même deux choses :

1. Le consommateur n'est pas si incapable qu'on le croit souvent de reconnaître la qualité d'un vin.
2. L'étiquette d'un vin affecte fortement le jugement que tout un chacun peut avoir sur cette qualité.

La première hypothèse renforce l'idée qu'il est nécessaire de demander aux consommateurs de comparer des vins en ne faisant confiance qu'à leur propre jugement et sans se soucier de l'opinion des experts ou de la réputation des vins. Cette compa-

raison pourra préfigurer une demande de long terme sur les marchés, une fois dilués les facteurs influençant temporairement la consommation. Les informations extrinsèques (via l'étiquette ou le jugement des experts) peuvent en effet conduire à orienter négativement les consommateurs et aller à l'inverse de l'effet informationnel recherché. Ainsi, plusieurs études ont mis en évidence l'effet du célèbre critique américain Robert Parker sur le prix des vins¹ alors même que celui-ci est, de son propre aveu, attiré par des vins relativement concentrés. D'autres travaux ont montré que dans le cas bordelais, comme partout ailleurs, la réputation des crus et les différents classements étaient au contraire beaucoup plus structurants que les critiques œnologiques pour expliquer le niveau des prix². Ce qui a pour mérite de souligner un « effet parapluie » des classifications. Et finalement, entre classement et effet gourou, la pluie et le beau temps sur les cours des vins de Bordeaux reste à explorer !

1 | Voir par exemple Ali-Kein et alii, *The Impact of Gurus : Parker Grades and en primeur WinePrices*, AAW, 2007.

2 | J.M. Chevet, *Prix & qualité des vins de Bordeaux du XVII^e siècle à nos jours : quelle relation ?*, 2015.

Rendre visible l'invisible

Les cartographies olfactives

FRANÇOIS COUGOULE

Si la grande majorité des cartographies de la ville se fondent sur la représentation fidèle d'éléments physiques, depuis peu, apparaissent des représentations sensibles (ou sensibles) de la ville. Les Plans d'Expositions aux Bruits (PEB) en sont une première déclinaison. Les isochrones de bruits produits par le trafic aéroportuaire permettent d'interdire certaines zones du territoire à toute construction nouvelle pour protéger les populations. Afin d'approfondir cette approche sensitive de l'urbanisme, de récentes recherches de l'université de Cambridge, menées par Daniele Quercia et Kate Mc Lean¹, visent à appréhender la ville par ses odeurs. Les *smellfies*, ou cartographies des odeurs, cherchent à rendre visible le, jusqu'ici, invisible.

Une méthode innovante mais subjective

Les chercheurs ont cartographié sur cette base Londres et Barcelone. Ils ont étudié plus d'un demi-million de photos sur Flickr, 36 000 autres postées sur Instagram et 113 000 tweets. En utilisant les tags géo-localisés et les mots-clés associés aux images, ils ont ainsi fait correspondre aux lieux, des sensations olfactives répertoriées dans le dictionnaire. L'étape finale de la méthode consiste à cartographier les odeurs, aboutissant à plusieurs représentations olfactives des deux

villes (ci-après la carte des odeurs de Barcelone, allant de la « nature » en vert aux « gaz d'échappements » en rouge). Cela permettrait, selon l'équipe de Cambridge, d'appréhender différemment l'espace urbain et d'identifier des problématiques jusqu'alors insoupçonnées.

Si les audiomètres permettent de mesurer les décibels, les thermomètres la température, il n'existe aucun appareil de mesure autre que le nez humain pour détecter les odeurs. Or, cette mesure est avant tout subjective : nous entretenons avec le sens olfactif une relation très intime. Chacun perçoit les odeurs de manière différente, elles nous renvoient à des souvenirs, en déclenchant une réaction toute personnelle. Ainsi, le caractère scientifique de la méthode de cartographie des odeurs est très relatif... En outre, une ville n'a pas qu'une, mais mille odeurs qui varient selon l'heure, la saison, la météo, mais avant tout du nez qui les perçoit.

Cartographier les odeurs pour prévenir, agir et organiser

La cartographie des odeurs de la ville, malgré la subjectivité de la méthode, peut permettre certaines avancées en matière d'urbanisme. En premier lieu, et à l'image des PEB qui visent à protéger la population des nuisances, les cartes des odeurs peuvent être reliées à la prévention de la santé des populations. Les odeurs des gaz d'échappement ou celles des produits phytosanitaires utilisés dans les

espaces de nature urbains ou périurbains (bien que progressivement abandonnés) sont des odeurs désagréables, mais elles sont avant tout le signe de dangers potentiels (affections cardio-vasculaires, troubles hormonaux, etc.). Cartographier les odeurs induites par ces activités dans un but de prévention de la santé publique trouvera tout son intérêt si les autorités s'emparent des résultats et mettent en place des normes réglementaires ou mesures de compensation (diminution de la circulation sur les axes lourds, périmètres de protection autour des industries nuisibles, information et prévention des populations, etc.). À titre d'exemple, le SMICTOM (Syndicat Mixte de Collecte et de Traitement des Ordures Ménagères d'Alsace Centrale) fait expertiser depuis 2013 les sites de traitement des ordures ménagères pour identifier les zones de dégagement du méthane et des autres gaz. Les odeurs identifiées sont cartographiées afin d'optimiser les actions mises en œuvre par la suite et qui détermineront la localisation optimale des sites de traitement par rapport à la localisation de la population.

L'exercice de la cartographie des odeurs offre aussi une perspective intéressante, celle de la constitution de promenades odorantes. Percevoir la ville par l'odeur, y créer des cheminements (la boulangerie, le marché, le fleuve, etc.), peut être un nouvel axe de développement, notamment pour les villes qui veulent diversifier leur offre touristique.

1 | *Smelly Maps: The Digital Life of Urban Smellscapes*, par Daniele Quercia, Rossano Schifanella, Luca Maria Aiello et Kate McLean, Cornell University Library, 2015

« Percevoir la ville par l'odeur (...) peut être un nouvel axe de développement, notamment pour les villes qui veulent diversifier leur offre touristique. »

Cartographier les odeurs : attention, danger !

Cartographier les odeurs pose toute-fois la question d'un éventuel détournement à des fins néo-hygiénistes. Aujourd'hui, les villes se doivent d'être agréables, de sentir bon, d'être lisses et accueillantes... en un mot : « aseptisées ». Les villes rugueuses, avec leurs odeurs caractéristiques, tendent à disparaître. C'est pourtant ce qui crée leur caractère, leur identité, et forge nos souvenirs.

Que serait la vieille ville de Barcelone sans son mélange d'odeurs d'urine, de dégazages de bateaux, de poussière humide, de pigeons boiteux, d'ail frit et de lessive fraîchement étendue par la fenêtre ? Aujourd'hui, certaines rues ne sentent plus rien, sinon l'odeur des grandes enseignes de prêt-à-porter internationales qui usent et abusent

des procédés de marketing olfactif. La rue Portal del Angel de Barcelone a aujourd'hui exactement la même odeur que la rue Sainte-Catherine à Bordeaux. Et si nous assistions progressivement à l'uniformisation de l'odeur des villes ? Et si c'était un autre pendant de la globalisation et de sa traduction territoriale, la métropolisation ?

Hormis les grandes artères et centres commerciaux, les chercheurs de Cambridge ne seraient pas déçus en expérimentant leur méthode à Bordeaux. La ville sent la vase quand le fleuve est à marée basse, mais l'océan à marée haute. Les soirs d'été chauds et humides, l'odeur des pins envahit les rues. Si l'orage éclate, c'est l'odeur des égouts qui monte. Les boulevards, eux, sentent le bitume. La place des Quinconces, la boue quand

il a plu. Le marché des Capucins sent les victuailles, la place de la Victoire les lendemains de fêtes étudiantes, Caudéran sent les jardins et dans les friches de la Bastide, l'odeur de la flore sauvage commence à remplacer l'odeur des dernières usines.

La cartographie des odeurs des villes peut sembler utile et innovante par certains aspects (prévention et protection des populations, circuits découverte), mais cet exercice doit se limiter à ces quelques objectifs. Aller plus loin, c'est courir le risque de l'uniformisation ou de l'éradication des odeurs. C'est perdre le caractère des villes et par là-même, nos souvenirs.

Carte olfactive de Londres

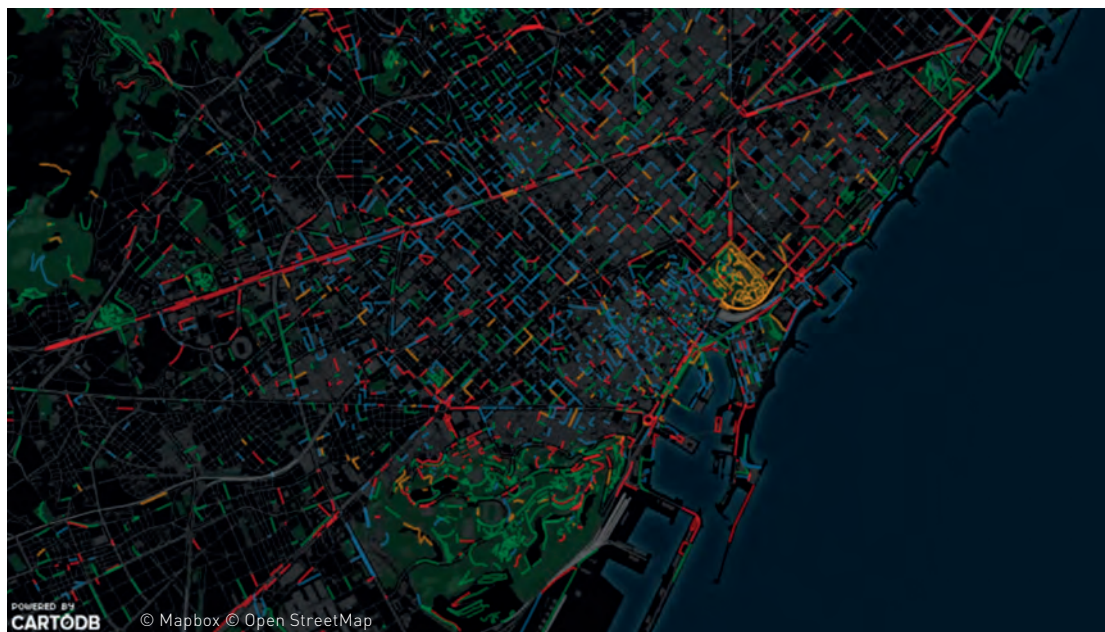


Daniele Quercia | Rossano Schifanella | Luca Maria Aiello | Kate McLean

« Smelly Maps : The Digital Life of Urban Smellscapes »

In Proceedings of the 9th International AAAI Conference on Web and Social Media (ICWSM), 2015

Carte olfactive de Barcelone



Daniele Quercia | Rossano Schifanella | Luca Maria Aiello | Kate McLean

« Smelly Maps : The Digital Life of Urban Smellscapes »

In Proceedings of the 9th International AAAI Conference on Web and Social Media (ICWSM), 2015

- Émissions de gaz
- Nature
- Nourriture
- Animaux

La participation habitante

dans les écoquartiers

SANDRINE VAUCELLE

En 2010, un collectif de chercheurs de Bordeaux et de Montréal s'est lancé dans des travaux de recherches sur les écoquartiers par le prisme de la participation habitante.

Dans un contexte de profonde transformation des espaces urbains, l'emploi du terme « écoquartier » se généralise en France à partir des années 1990 pour qualifier différentes expérimentations de production de nouveaux espaces urbains. L'expression est souvent choisie pour valoriser une dimension écologique plus ou moins visible : des espaces verts, une gestion économe de l'eau et des déchets, permettant de réduire l'effet du bâti sur l'environnement, de réduire son empreinte écologique. Pourtant, les dimensions économiques, sociales ou politiques sont tout aussi indispensables pour caractériser la démarche durable de ce nouveau type de quartier et pour en assurer le succès. En 2010, au moment même où le ministère du Développement durable est en train de construire une labellisation des démarches d'écoquartiers, un collectif de chercheurs de Bordeaux et Montréal se lance dans quatre années de recherches sur de nombreux écoquartiers, par le prisme de la participation habitante. Le parti-pris du projet PAGODE est de mettre en arrière-plan la dimension écologique, pour privilégier une approche de la durabilité par le pilier social et la gouvernance.

Une labellisation nécessaire, laissant peu de place aux innovations sociales

En France, dans la continuité du Grenelle de l'Environnement et du Plan d'action en faveur de la ville durable en 2008, le ministère du Développement durable, confronté à

un foisonnement d'opérations auto-déclarées « écoquartier », entame les démarches pour labelliser certaines de ces opérations. Un premier référentiel ministériel est construit ; deux appels à projets sont lancés en 2009 et 2011, conduisant à consolider et à finaliser en 2013 le référentiel de labellisation Écoquartier. Au fil de ces étapes, les chercheurs bordelais étudient les réponses aux deux appels à projets du ministère (l'ensemble des dossiers proposés par les villes constituant une base de données riche de près de 300 cas). Ils montrent tout d'abord que la labellisation ministérielle repose surtout sur des indicateurs techniques et environnementaux, laissant peu de place aux innovations sociales. Sur ce plan, les écoquartiers des années 2010 présentent une vision réformatrice de l'innovation, contrairement aux premières formes d'expérimentations des années 1960 et 1970 qui étaient plus radicales et subversives, s'inspirant parfois d'utopies urbaines du XIX^e siècle. Par leurs enquêtes de terrain, ils observent que ces formes contemporaines d'innovation sont fortement marquées par un cadrage ministériel. Les savoirs habitants étant trop peu valorisés (parfois inaudibles), l'innovation sociale n'occupe pas la place qu'elle mériterait d'avoir.

Qui participe à la coconstruction des écoquartiers ?

Cette question, anodine en apparence, donne lieu à plusieurs réponses et différentes formes d'habitat participatif. Quand il s'agit d'une opération de

réhabilitation, les habitants peuvent être associés selon plusieurs modalités pour la conception du projet. Parfois, dans la lignée du mouvement Castors, ils vont jusqu'à inscrire leur action dans une coopérative habitante, réfléchissant aux espaces communs à mutualiser, en prévision d'une vie collective, mais aussi pour réduire le coût de la construction et faciliter l'accession à la propriété. En revanche, quand l'écoquartier est construit sur un espace non encore bâti, qui peut bien représenter le futur habitant dont on ignore encore tout ? Les chercheurs du groupe PAGODE étudient ces situations où les porteurs de projet proposent leur vision de la ville pour de futurs habitants imaginés, standardisés ou idéalisés, en tout cas des « tiers-absents ».

Expériences québécoises

Au Québec, les écoquartiers s'inscrivent dans un urbanisme négocié : la ville négocie avec le promoteur. Il s'agit d'un processus dont l'habitant est exclu *a priori*. Les chercheurs mettent en évidence un embourgeoisement des écoquartiers, en raison non seulement des coûts d'accès au logement et des mises aux normes techniques, mais aussi de stratégies défensives et de repli sur soi. Sont ainsi observées des initiatives de « cohabitat » où les habitants choisissent d'abord leurs voisins, avant de choisir leur lieu de résidence. Pour devenir le premier « écoquartier urbain » du Québec, le quartier Saint-Jean-Baptiste à Montréal (5 000 logements) est entré dans une logique

de patrimonialisation. Les chercheurs montrent comment la population de ce quartier s'est approprié ce concept architectural pour éviter une transformation de son cadre de vie et assurer une protection contre la densification.

L'écoquartier, un « ghetto vert » ?

Le risque est donc grand, d'une part, que se développe un entre-soi exclu et, d'autre part, que le processus participatif dynamique au sein d'un écoquartier finisse par constituer un isolat, sans pouvoir se diffuser à l'ensemble urbain. Si leurs études empiriques confirment dans l'ensemble ces différenciations socio-spatiales, les chercheurs nuancent aussi leurs analyses par des effets d'affichage. Par rapport aux habitants d'un quartier classique, ceux d'un écoquartier déclarent plus volontiers avoir un comportement responsable au plan écologique et être actifs en termes de participation à la vie de leur quartier. Pourtant, si ces derniers semblent davantage suivre les normes pro-environnementales, les résultats des enquêtes en psychologie sociale indiquent qu'ils ont aussi une maîtrise suffisante des codes sociaux pour parvenir à se mettre en valeur en donnant d'eux-mêmes une image positive.

La participation, un mode de gouvernance

Dans leurs travaux sur la construction du label national et sur différents cas d'écoquartiers, les chercheurs ont été

confrontés à des discours empreints de bonnes intentions et de bonnes pratiques. Les acteurs, collectivités, promoteurs ou habitants, font souvent la promotion des opérations qu'ils mettent en œuvre sur le territoire, auxquelles ils participent ou dont ils s'enorgueillissent. Les chercheurs conseillent vivement à tout observateur d'une démarche d'écoquartier d'adopter un recul critique pour déceler par exemple la présence éventuelle d'éléments de marketing territorial. Sur un plan plus général, le principal apport de leurs travaux, dont les résultats sont en cours de

publication, réside probablement dans la manière d'aborder la participation comme un mode de gouvernance. Leurs regards convergents montrent l'ambivalence de la participation dont les effets positifs renforcent les liens de solidarité et dont les effets négatifs révèlent un repli sur soi dans les écoquartiers. Plus encore, en levant le voile sur la diversité des solutions bricolées par les habitants pour les adapter à chaque cas, cela leur permet de mettre en valeur l'inventivité des habitants dans la fabrique de la ville durable. _

LE PROJET PAGODE

« Participation, Animation et Gouvernance Dans les Ecoquartiers »

coordonné par Guy Di Méo, géographe, puis Pascal Tozzi, politiste (laboratoire ADESS). 2010-2014 programme « Ville durable » de l'Agence nationale de la recherche (ANR).

L'équipe

22 chercheurs en aménagement, anthropologie, droit, économie, géographie, sociologie, sciences politiques, psychologie, sciences de l'information et de la communication, urbanisme.

Les partenaires

- Laboratoire ADESS (UMR 5185 CNRS-Université Bordeaux Montaigne)
- Ville de Bordeaux (délégation au développement durable)
- CEREMA Sud-Ouest (ancien CETE)
- Université du Québec à Montréal (UQAM)

Les méthodes

- Étude systématique de la base de données « Écoquartier » (160 cas en 2009 et 128 cas en 2011)
- Études empiriques de terrain à Bègles, Bordeaux, Pessac, Poitiers, Rennes...

Pour aller plus loin :

Le carnet de recherche du projet : <http://pagode.hypotheses.org>

Le numérique

comme outil de concertation

JEAN-CHRISTOPHE CHADANSON

L'exemple de Montpellier et de l'application « Unlimited cities ».

En amont de la formalisation d'un projet d'aménagement de quartier, la concertation permet de faire émerger des attentes et de modifier les programmes de consultation auprès des concepteurs. Mais, comment faire participer les habitants à la définition de ce type de projet ? Comment identifier des participants représentatifs et capables de formuler des attentes, de décrire des aménagements sachant que la majorité d'entre eux ne disposent pas d'une connaissance et d'une capacité de représentation de l'espace public ?

En 2011, Rennes Métropole et en 2012, la ville de Montpellier ont fait appel à la start-up UFO (Urban Fabric Organization) de l'agence d'architecture et d'urbanisme Alain Renk + Partners afin d'utiliser une application numérique appelée « Unlimited cities ».

La concertation et le dispositif numérique

La ville de Montpellier souhaitait réaménager le quartier de Pompignane situé dans une Zone d'Aménagement Concerté. De janvier à juillet 2012, un ensemble de réunions a permis de faire s'exprimer 500 personnes sur l'aménagement de ce quartier à partir d'une méthode et d'une application numérique conçue par la start-up UFO.

Lors du premier atelier, une vingtaine d'habitants ont formulé et esquissé

leurs propositions d'aménagement à partir de trois vues photographiques de leur quartier. Ces propositions ont ensuite fait l'objet d'une numérisation par l'équipe d'UFO. Appelée « Ville sans limite », l'application numérique est développée sur iPad. Elle se compose de trois vues photographiques à partir desquelles les utilisateurs peuvent faire varier l'intensité de cinq critères : densité, nature, mobilité, vie de quartier, créativité et numérique. La variation d'un critère génère automatiquement une transformation de la vue photographique. Par exemple, le critère de la densité, élevé au niveau le plus important, génère une vue dans laquelle les bâtiments proposés sont le plus élevés possible. Chaque utilisateur de l'application peut alors consolider une combinaison de critères dénommés « mix ».

La phase suivante a consisté en une vaste concertation publique durant laquelle des médiateurs ont recueilli auprès des habitants du quartier leur « mix », aidant ces derniers à faire fonctionner l'application et à rédiger le commentaire de leur « mix ». L'ensemble des « mix » des habitants donne des informations à la fois quantitatives (des statistiques) et qualitatives (des commentaires) par rapport à des projets souhaitables.

La démarche aura permis de rédiger une annexe au cahier des charges du dialogue compétitif proposé aux agences d'urbanisme et d'architecture

souhaitant contribuer à la définition d'un projet d'aménagement du quartier ainsi qu'à la conduite du programme d'aménagement.

Ce que souhaitent les habitants

Environ 80 % des utilisateurs de l'application imaginent un quartier plus densément construit. Le centre commercial actuel pourrait laisser la place à des semis-collectifs de 2 à 3 étages. La densité urbaine est donc refusée par les habitants peut-être parce qu'elle s'accompagne d'une formulation de compensations : les habitants proposent en contrepartie de la densité la possibilité de réduire l'emprise au sol des espaces urbanisés actuels ainsi que l'ajout d'une percée piétonne. Certaines personnes vont jusqu'à imaginer des bâtiments allant jusqu'à 7 étages rehaussés de jardins-terrasses. Finalement, les habitants consultés expriment leur accord en faveur d'une densité négociée dans laquelle la vue, le paysage et la qualité de la lumière à l'intérieur des appartements sont des principes à travailler.

Concernant la question de la mobilité, plus des trois quarts des utilisateurs sont favorables à des aménagements rendant le quartier plus multimodal à partir de l'aménagement de pistes cyclables, de passages piétons supplémentaires comme de ralentisseurs, des bancs pour les piétons et de stationnements vélo.

Forces et faiblesses de la démarche

À Montpellier, cette démarche s'est confrontée à deux difficultés. Les architectes retenus qui ont répondu au cahier des charges n'ont pris en compte que faiblement les propositions des habitants. Le changement d'équipement municipal s'est aussi traduit par une rupture dans le portage de cette démarche originale. L'ambition en matière de concertation comme de mobilisation d'outils numériques originaux nécessite donc une certaine pérennité dans son portage politique et technique.

D'après Alain Renk, une des qualités de cette démarche se situe dans le fait de favoriser le développement d'une connaissance commune autour d'images de projets urbains possibles,

entre des habitants, des acteurs techniques et des concepteurs. Mais il faudrait faire vivre cette démarche par une mission de suivi et d'animation. L'outil « unlimited cities » sera par ailleurs complété par un second outil appelé « dot it yourself » qui permettra à chacun de choisir ses photos, ses points de vue et de dessiner directement, produisant alors une sorte de cartographie collective de l'imaginaire, cartographie alimentée par chaque contributeur.

L'un des mérites de cette démarche aura été comme le décrit Jean-Marie Bourgogne, responsable du projet Montpellier Territoire Numérique, de montrer que lorsque les habitants expriment un besoin en aménités urbaines, un banc, des arbres, de l'ombre, des vues... le maître d'ouvrage

et le concepteur pensent quant à eux en termes de programme, de mètres carrés à construire et de types de logements. Ainsi, toute phase de définition d'un projet urbain ne devrait-elle pas intégrer systématiquement cette double échelle, ce double regard, le besoin d'aménités urbaines d'un côté, la nécessité de figer des éléments de programme à tenir, de l'autre ?

Ne faut-il pas néanmoins se montrer prudent quant au fait de laisser penser aux habitants qu'il est relativement aisé de programmer et de construire le contenu d'une ville et de ses quartiers ? Et qu'en est-il également de l'intégration des difficultés techniques de réalisation qui ne sont certainement pas prises en compte dans une démarche qui laisse libre cours à l'imagination des participants ? Autant de questions qui demeurent en suspens... _



71 %

de jours respirables en 2014

CAROLINE DE VELLIS



30 juin 2015 : premier jour de canicule de l'année à Bordeaux. Les fortes chaleurs déclenchent avec elles les alertes de dépassement du seuil de pollution de l'été.

À la suite de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 qui reconnaît le droit fondamental pour tout citoyen de « respirer un air qui ne nuise pas à sa santé », les associations agréées de la surveillance de la qualité de l'air (AASQA) voient leur champ technique élargi. Tout au long de l'année, ces AASQA doivent mesurer quotidiennement les polluants atmosphériques, les étudier et les communiquer. Ainsi, chaque jour, un indice sur la qualité de l'air est publié.

Pour l'agglomération bordelaise, l'association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air en Aquitaine (Airaq) surveille l'air qu'on respire et publie pour chaque zone habitée de plus de 100 000 personnes un indice de qualité de l'air : l'indice ATMO. Environ 10 000 données par jour sont collectées via 30 stations fixes et deux mobiles sur toute la région Aquitaine. Une dizaine se trouvent sur le périmètre métropolitain. Parmi elles, certaines sont des stations de proximités automobiles ciblées pour la mesure des polluants liés à l'automobile ; d'autres, des stations urbaines de fond pour évaluer l'air dans un territoire à forte densité (de 3 000 à 4 000 habitants/

km²) ; enfin, des stations périurbaines de fond ciblent le niveau d'exposition moyen de population à des maxima de pollution photochimique¹ à la périphérie du centre urbain.

Quatre polluants entrent dans le calcul de l'indice ATMO : l'ozone (O₃), les particules en suspension (PM₁₀), le dioxyde d'azote (NO₂) et le dioxyde de soufre (SO₂²). Des sous-indices de chaque polluant sont calculés et c'est le plus élevé qui donne la caractéristique de la qualité de l'air pour la journée, notée de 1 (air sain) à 10 (très forte pollution atmosphérique). Ainsi, pour 2014, l'indice de la qualité de l'air a été noté à 71 % de « très bon à bon » (indice de 1 à 4) et ce chiffre est en progression depuis 2012.

Si cet indice est satisfaisant réglementairement et offre une information quotidienne sur la qualité de l'air, il est cependant insuffisant pour réaliser un

« Environ 10 000 données par jour sont collectées. »

diagnostic territorial. Cet indicateur est en effet très synthétique et il est impossible de mettre en évidence des phénomènes très localisés (les relevés des stations de proximité ne sont pas pris en compte). Il ne permet pas non plus d'évaluer l'évolution de la qualité de l'air dans le temps. Il n'est pas assez robuste car il n'intègre pas

les aléas météorologiques qui sont pourtant très fortement corrélés avec la formation d'ozone. Enfin, seul le polluant le plus pénalisant entre en compte ; il n'indique pas quel est le niveau des autres polluants.

Il est donc essentiel lors d'un diagnostic de travailler avec des données plus fines et disponibles sur demande, d'étudier d'autres indicateurs comme le CITEAIR (indice européen avec cinq niveaux et deux analyses séparées sur la situation ambiante et sur la situation de trafic) et de s'intéresser aux modèles de prévision mis à disposition dans le cadre du Plan de protection de l'atmosphère (PPA).

Le dépassement régulier entre 2007 et 2010 des valeurs limites des particules en suspension (PM₁₀) dans l'agglomération bordelaise a entraîné des exigences spécifiques de la commission européenne (études, diagnostics et modélisation) notamment sur la zone du PPA (53 communes concernées), comme le suivi et la réduction du trafic sur le territoire de Bordeaux métropole. Ainsi, la dernière modélisation mise en place par l'Airaq à partir de données datant de 2013 montre que la population exposée à des valeurs supérieures aux valeurs réglementaires a diminué passant de 16 900 à 500 de 2012 à 2013 pour le NO₂ et de 2 700 à 1 800 pour le PM₁₀. Cette tendance sera-t-elle pérenne ou s'agit-il d'un effet conjoncturel lié à une météo favorable ?

1 | Ensemble de réactions lié aux énergies rayonnantes.

2 | Particularité de l'agglomération bordelaise où le sous-indice SO₂ n'est plus calculé depuis le 1^{er} mars 2015 en raison des faibles niveaux relevés.

Prospective

STELLA MANNING

Prospective, projection, prévision... On a parfois l'impression que ces trois concepts sont énoncés l'un pour l'autre sans réel discernement.

La prospective, aujourd'hui mise à toutes les sauces, désigne une démarche bien particulière qui la dissocie des deux autres, même si ces dernières peuvent la nourrir.

Le Trésor de la Langue Française informatisé définit la prospective comme une « discipline qui se propose de concevoir et de représenter les mutations et les formes possibles d'organisation socio-économique d'une société ou d'un secteur d'activité dans un avenir éloigné, et de définir des choix et des objectifs à long terme pour les prévisions à court ou moyen terme. »

En effet, la prospective, sur la base d'une identification des tendances lourdes, des ressources, des contraintes, des marges de manœuvre d'un système (qu'il soit territorial ou non), détermine ses évolutions possibles tout en envisageant les événements improbables, les ruptures ou bifurcations éventuelles (les « futurs possibles », d'où le nom du plus ancien groupe de prospective français, Futuribles). À partir de cette connaissance éclairée doivent pouvoir se dessiner des objectifs à atteindre pour tendre vers le futur souhaitable (et éviter les autres), ce qui doit se traduire en stratégie d'actions coordonnées.

Fondée sur une réflexion exploratoire approfondie, la démarche prospective contribue à la création d'une intelligence collective car c'est tout un système d'acteurs qui est à la fois questionné et intégré à la démarche.

C'est en cela qu'elle diffère des deux autres concepts de la prévision et de la projection, qui se rejoignent dans le sens où elles s'attachent toutes deux à reproduire les tendances passées. La projection peut toutefois élaborer des scénarios ou des hypothèses, contrairement à la prévision, mais

« C'est l'imagination qui étend pour nous la mesure des possibles, et nourrit les désirs par l'espoir de les satisfaire. »

Jean-Jacques Rousseau, prospectiviste amateur

restera, au contraire de la prospective, dans le domaine des statistiques. Étymologiquement la prévision est ce qu'on connaît, qu'on voit préalablement, par anticipation, et la projection est l'action de projeter, de lancer en avant. En revanche, la prospective permet littéralement de voir loin, d'offrir une perspective. La filiation du mot avec l'optique est intéressante car la perspective retenue n'est qu'une parmi d'autres, celle que les acteurs choisissent et autour de laquelle ils vont unir leurs efforts.

Rappelons également que le terme prospective, dont l'usage est attesté dès le XV^e siècle dans son acception

optique, est réinventé en 1957 par Gaston Berger, un des précurseurs de la prospective française, née après la Seconde Guerre mondiale, dont l'un des mots d'ordre était : « Demain ne sera pas comme hier. Il sera nouveau et dépendra de nous. Il est moins à découvrir qu'à inventer. »

Le champ de la prospective est vaste. Il peut s'adapter à toute organisation : entreprise, territoire, secteur d'activité... Les méthodes sont multiples et passent par la construction de scénarios.

Les exercices démographiques réalisés par l'a-urba en partenariat avec l'Institut d'Études Démographiques de l'Université de Bordeaux (IEDUB) depuis 2006 sont-ils des exercices de prospective ? Hormis ceux qui s'attachent à mettre en évidence les spécificités des territoires girondins, notamment métropolitains, au regard des caractéristiques d'autres territoires français équivalents, les travaux réalisés relèvent généralement de la projection démographique, reproduisant, en les infléchissant selon diverses hypothèses, des tendances démographiques passées. Seuls les travaux réalisés en 2006 « Population et territoires girondins en 2035 », où aux deux projections ont été ajoutés quatre scénarios de « futurs possibles », dont l'un étant un scénario de rupture, peuvent s'apparenter à une réflexion prospective.

Le département

ou les symptômes du « malade imaginaire » !

MICHAËL DAVID

Qui s'intéresse au droit des collectivités territoriales garde encore en mémoire les propos de l'actuel secrétaire d'État chargé de la Réforme territoriale sur la nécessaire « dévitalisation » du département.

L'intention du projet de loi NOTRe¹ défendu par le gouvernement ne souffrait d'aucune ambiguïté : il s'agit de « transférer de nouveaux blocs de compétences aux régions au service du développement économique, de l'attractivité et du développement équilibré des territoires afin de les rendre plus fortes ».

Dans ces conditions, le département se voit dépouillé de tous ses titres de compétences hérités des grandes lois de décentralisation au point de voir sa disparition programmée en tant que collectivité territoriale en 2020.

Que l'on songe à ses compétences en matière de solidarité territoriale et de social, de transports routiers non urbains, d'organisation et de fonctionnement des transports scolaires, de pilotage des ports, de voirie départementale et sa gestion, d'aires d'accueil des gens du voyage ou encore de construction et d'entretien des collèges.

Mais c'était sans compter sur la résistance et l'opiniâtreté des élus du Palais du Luxembourg comme représentants des collectivités territoriales et du monde rural². Après avoir obtenu le statu quo sur le maintien du conseil

général³ après 2020, ils se sont attelés à la conservation des compétences porteuses que sont les solidarités territoriales et sociales, les collèges, les ports, les transports ou les routes dans le giron des départements.

Le pragmatisme et la raison l'auront donc emporté. Sur les collèges, les sénateurs se sont interrogés sur la possibilité matérielle pour les futurs élus

« Loin d'être dévitalisés, les départements sont confortés voire réconfortés par la réforme. »

des grandes régions d'assister aux réunions des conseils d'administration ! De même, pour s'opposer au transfert aux régions des 381 000 km de routes départementales, ils ont argué de la capacité de réaction rapide d'un échelon de proximité en cas d'intempérie ou d'accident ! On peut s'interroger sur ces voltes-face et cette complicité mêlée du gouvernement et du législateur dont l'ambition première était de remédier « à une organisation territoriale devenue trop complexe et trop peu lisible ».

Loin d'être dévitalisés, les départements sont confortés voire réconfortés par la réforme.

D'une part, au fil des débats parlementaires, des domaines comme le tourisme, la culture, le sport, l'éducation populaire ou l'aménagement numérique desquels le département devait être au départ exclu continuent de relever de compétences partagées entre les différents niveaux de collectivités légitimant de possibles actions de ce dernier.

D'autre part, une conception jusqu'aboutiste de la réforme octroie de nou-

velles compétences au département dans un secteur régional quasi-exclusif : l'économie.

Bien que la région demeure « responsable de la définition des orientations en matière de développement économique », le département peut par voie de convention se voir confier par les communes ou leurs groupements la capacité d'agir en leur nom en matière de foncier et d'immobilier d'entreprise. De surcroît, peut-il poursuivre la mise en œuvre de ses actions de

développement économique jusqu'au 31 décembre 2016⁴...

Enfin, le domaine des transports a cristallisé les tensions entre les deux chambres avant de s'apaiser. Les régions héritent des transports routiers interurbains et de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires.

Mais, au fil des navettes parlementaires, le département s'est trouvé ragaillardir au prix d'un savant et subtil dosage dans la répartition des compétences. Ainsi, il conserve sa compétence pour organiser les services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires. Mieux, la région pourra toujours se dessaisir de son rôle d'autorité organisatrice des transports scolaires et le lui déléguer !⁵

Le département aura été un « malade imaginaire » assez peu de temps. Il devait disparaître, le voilà exhumé ! Il était dépouillé, le voici requinqué !

1 | Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, JO, 8 août, p. 13 705.

2 | Et où les départementalistes sont nombreux.

3 | Devenu conseil départemental à la faveur de la loi du 17 mai 2013 qui en modifie le mode d'élection.

4 | Mais l'octroi des aides aux entreprises lui échapperait... sauf dans les zones rurales et hyper-rurales.

5 | Ce qui se passera probablement aux dires de plusieurs parlementaires, les départements ayant pour eux l'expérience et la proximité...

Benjamin R. Barber (Traduction : Agnès El Kaim)
Et si les maires gouvernaient le monde ?

Rue de l'échiquier, 2015, 496 p.

Les États-nations ne sont plus à même de protéger la démocratie et de faire face aux enjeux planétaires. Les villes sont désormais les plus légitimes pour organiser une gouvernance mondiale en réseau. Voici le pari que fait Benjamin Barber, professeur en sciences politiques à l'université de New York.

Benjamin Barber partage un argumentaire fourni et documenté, jonglant entre fabrication et théorisation de villes, entre constats, anecdotes et utopies. En outre, il propose dans la première partie du livre une définition de la ville, discute les légitimités de son existence et de son modèle de gouvernance à travers les oppositions des intellectuels en Europe et en Amérique du nord aux XIX^e et XX^e siècles. Puis il appréhende les limites de cette analyse dans le cas des mégapoles des pays émergents. La recette d'un bon maire : une forte personnalité faite d'orgueil et d'humour, du pragmatisme, un engagement personnel, « une implication dans la ville en tant qu'entité unique, et l'acceptation d'une possible et même probable fin de carrière à ce poste ». Des portraits de maires emblématiques de métropoles mondiales en poste ou ayant terminé leur mandat permettent dans chaque chapitre, et c'est tout l'exercice rhétorique de l'ouvrage, d'observer concrètement ce qui se joue à l'échelle locale et ce en quoi cette gouvernance peut être amenée à résonner mondialement via des réseaux de villes. L'auteur met en exergue des particularités françaises, notamment des rapports parfois « ténus » entre local et national. Les maires de métropoles françaises auraient souvent des ambitions nationales : un « grand élu » local est potentiellement ministériel. Moins dépendant du système de partis politiques, un maire à l'américaine appréhende son poste plutôt comme une fin en soi. Alain Juppé, maire de Bordeaux et président de la métropole, est aujourd'hui lancé dans la présidentielle 2017. Il illustre parfaitement le propos de Barber, même si en réalité Alain Juppé a alterné fonctions locales et fonctions nationales. Et il est vraisemblable que cette expérience ait servi la métropole et sa dynamique de projets.

Pourquoi des maires aux manettes ? La démocratie ne se joue plus dans l'univers abstrait des États, mais s'incarne dans l'espace public des villes comme ont pu le montrer les récents mouvements sociaux (New York, Istanbul, Madrid, le Caire, Tunis, etc.). Pour Barber, l'État-nation est certes jeune, il n'a que 400 ans, mais il disparaîtra car il n'est pas viable. Les concurrences internationales sont selon lui des sources de conflits, d'oppositions figées, et c'est aux villes, d'abord spectatrices de ces prises de décisions, qu'il appartient ensuite de ramasser les « pots cassés ». Les villes doivent gagner en compétence, elles font déjà face à des enjeux colossaux concernant l'environnement, les migrations, la cohésion sociale, l'éco-

nomie. Point de tirades portées par les lignes d'un parti, de mauvaise foi stérile, mais du pragmatisme : accès à une eau potable, transports qui décongestionnent des conurbations millionnaires, traitement des déchets, accès à un toit, à la santé, l'assurance d'un minimum de sécurité. Faute de quoi les relations entre les groupements humains se tendent, se corrompent, se fragilisent. Les maires ont « les mains dans le cambouis ». Benjamin Barber élabore dans la seconde partie de son essai des pistes pour résoudre ces problèmes en s'appuyant sur le rôle du partage d'expériences et de la concertation. Et ce n'est pas un hasard s'il met en lumière les immenses défis auxquels font face les maires de villes telles que Lagos, Delhi, Bogota, Seoul, ou Jérusalem. Exit les frontières d'État. Superficielle et fragile, l'alternative d'une démocratie qui serait véhiculée par l'entreprise. Pour répondre au défi de la représentation, l'auteur envisage la ville comme porte-flambeau d'une région. L'aboutissement logique est celui de la construction d'un parlement mondial des maires, dont Barber suggère l'organisation, le fonctionnement, la fréquence. Un gouvernement de villes, dont les réseaux sont, de toute façon, déjà en cours de structuration. _

Emmanuelle Goïty



Gilles Crague

Entreprise, management et territoire Management des implantations territoriales à l'ère de l'entreprise-réseau

Hermann, janvier 2014, 292 p.

Pour l'Institut National des Statistiques et des Études Économiques, « un établissement est une unité de production géographiquement individualisée, mais juridiquement dépendante de l'entreprise ». Gilles Crague, ingénieur et docteur en science sociales, place la notion au cœur de son propos.

En effet, l'auteur montre que la double inscription d'un établissement dans un territoire et dans une organisation économique centrale soulève des problématiques de management peu abordées en science de gestion : comment les objectifs économiques sont-ils fixés ? Par le directeur de l'établissement, par le siège, par codécision ? De quel pouvoir de décision disposent les chefs de site en matière de masse salariale, recrutement, investissements ?

Les conclusions convergent vers une baisse d'autonomie des établissements vis-à-vis de leur société mère. Le renouvellement de plus en plus rapide des directions locales montre la volonté du siège de maintenir un contrôle étroit de ces établissements. Cette perte d'autonomie et le changement rapide des équipes dirigeantes locales engendrent une distanciation entre le territoire et la firme, les acteurs locaux ne parvenant plus à identifier des décideurs.

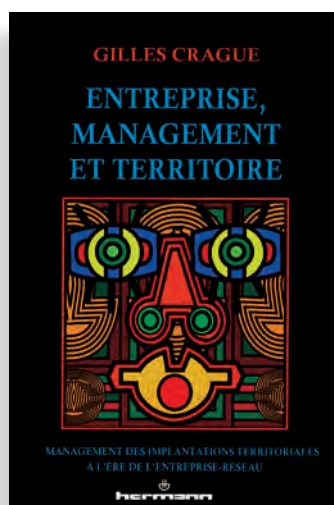
Pour expliciter ce qui se joue entre entreprise et territoire, Gilles Crague s'appuie sur l'hydre de l'Herne, l'image empruntée de la mythologie, monstre possédant plusieurs têtes qui repoussent à mesure qu'on les tranche. Il est alors impossible d'identifier qui commande depuis le niveau local. Pour les entreprises, l'opacité n'est pas forcément vécue comme un problème. Cela permet de s'affranchir des problématiques territoriales et de se concentrer sur les objectifs économiques.

Le territoire apparaît alors plus comme un paramètre avec lequel on compose qu'un fait social en tant que tel. Vu du siège, ce dernier est vécu comme un système politico-administratif qui peut représenter d'une part une ressource potentielle et, d'autre part, un risque. Il permet d'accéder à une ressource localisée, comme une main d'œuvre hautement qualifiée, des services de pointe ou un cluster. Le territoire devient un problème lorsque la communauté locale tente d'aller à l'encontre d'une décision de l'entreprise. L'exemple le plus marquant est la résistance face à la fermeture d'une usine. Lorsqu'elle est mise sur le devant de la scène, l'entreprise est poussée dans ses retranchements, craignant pour son image. Ces relations au local ont poussé les grandes entreprises françaises à évoluer dans leur gestion, notamment avec la mise en place de missions de veille sur le contexte local, garantes de la sensibilité territoriale de l'entreprise. En cas de choc, elles sont en charge d'apporter des solutions ou aides pour redynamiser le territoire.

Dans la métropole bordelaise, « le feuilleton » Ford démarré en 2008 avec l'annonce de grandes difficultés pour le site de Blanquefort (1 600 salariés) illustre parfaitement ce système « hydrarchique ». Un extrait d'un communiqué de presse de février 2008 émanant des collectivités territoriales révèle cette double inscription dans l'espace des entreprises : « la direction de Ford qui se décharge de ses responsabilités dans la recherche de solutions de reprises en se reposant sur le groupe de travail mis en place par l'État. (...) il est indispensable qu'un interlocuteur unique, ayant un pouvoir de décision et une fonction stratégique, soit désigné par Ford ».

L'ouvrage décrit avec justesse la réalité vécue par le tryptique territoire, établissements et maison-mère. Le processus de mondialisation a engendré de profondes mutations dans l'organisation des entreprises. De sa forme localiste et centralisée à un système hydrarchique, l'entreprise s'est adaptée à un environnement concurrentiel exigeant une efficacité maximale. Gilles Crague invite à domestiquer cette nouvelle forme de management et à mesurer ses implications territoriales. _

Emmanuelle Gaillard



Vincent Renauld

Fabrication et usage des écoquartiers Essai critique sur la généralisation de l'aménagement durable en France

Presses polytechniques et universitaires romandes, 2014, 122 p.

Qui de mieux placé qu'un habitant pour parler de son logement ?

Cette question est au cœur de l'ouvrage de Vincent Renauld. Il propose à ses lecteurs de se pencher sur la façon dont les habitants des écoquartiers perçoivent, ressentent, vivent au quotidien ces nouveaux logements. Il met en opposition les usages des écoquartiers et les discours des aménageurs qui prônent les vertus de ces nouveaux habitats, symboles de l'urbanisme durable.

Avec les écoquartiers, l'idée est de développer des nouveautés techniques (toits végétalisés, ventilation double-flux, isolation spéciale, sols écologiques, etc.) qui permettent de faire baisser la facture d'électricité. Dans un contexte de tensions budgétaires, les écoquartiers rassembleraient des conditions financières de production favorables, sensiblement réduites par rapport à une construction « classique ». « Les occasionnels surcoûts liés aux études supplémentaires en amont, et parfois même au sein de la maîtrise d'œuvre, sont compensés par une réduction du poste de travaux sur les infrastructures ».

Dans la réalité, sont constatées des performances énergétiques décevantes, du fait même de l'usage qu'ont les habitants de leurs logements (ex : chauffage à 22 °C alors que les simulations énergétiques préconisent 19 °C) mais également d'un problème de savoir-faire dans les entreprises de construction. Pour répondre à ces problèmes, ont été mis en place des moyens importants afin de sensibiliser aux questions environnementales.

Cette volonté d'« éduquer » les habitants n'est pas nouvelle. Via les grands ensembles, à la suite du *Manuel de l'habitation* de Le Corbusier (1924), on pensait déjà éduquer les habitants par les bienfaits de nouvelles techniques. Il fallait qu'advienne un homme « moderne ». Aujourd'hui, nous ne sommes plus à la recherche de « l'homme moderne » mais bel et bien en quête de « l'homme durable ». L'« homme durable » des écoquartiers, pensé par les concepteurs, est pour l'essentiel occupé à des activités de travail, de divertissement et de loisir aux accents champêtres et bucoliques. Pour ce qui est du mode d'habiter, il revisite surtout des grands principes hygiénistes imaginés au XX^e siècle.

Comme toute recherche d'un idéal, la réalité est souvent tout autre. Le fort décalage entre les attentes en matière de comportements des usagers et la réalité de leurs pratiques est contreproductif. Certes, une innovation « verte » mal entretenue est peu efficace dans les faits. Mais il faut bien comprendre que ces « mauvais » usages ont un sens, ils sont socialement construits. Cet ouvrage présente ainsi les ruses, contournements, qu'opèrent les habitants face aux écotechniques, révélant la rupture entre les dispositifs techniques et les usages sociaux. Par exemple, si les usagers nettoient le sol en marmoléum avec de l'eau et des produits détergents, alors que les « modes d'emploi » le proscrivent totalement, c'est parce que, dans les représentations, les détergents ont une image d'efficacité.



Pour Vincent Renauld, cette situation ne résulterait pas d'une réminiscence de la « modernité » mais tiendrait surtout à une explication économique. Dans une économie productiviste, le renouvellement perpétuel et accéléré de l'offre en nouveautés techniques est le moteur de l'activité. Dans une période de récession économique, si les acteurs économiques veulent survivre ou augmenter leurs profits, ils doivent promouvoir de nouveaux produits et, par-là même, de nouveaux styles de vie qui s'y réfèrent.

La durabilité incarne paradoxalement aujourd'hui l'espoir de nouveaux objets à produire, de secteurs d'emplois à créer, d'une croissance à perpétuer. Cet ouvrage vient rappeler qu'il faut réinterroger sans cesse nos pratiques et notre fabrication de la ville de demain. Pour qui sont les 50 000 logements du projet métropolitain bordelais ? Seront-ils adaptés ou leur mode d'emploi sera-t-il détourné ? S'il est important d'innover, il s'agit de ne pas oublier que l'on soit concepteur, aménageur ou architecte, pour qui l'on construit..._

Cassandre Gattepaille

Jérôme Libeskind

La logistique urbaine, les nouveaux modes de consommation et de livraison

Fyp éditions, mars 2015, 192 p.

Souvent méconnu voire délaissé, le transport de marchandises compose, avec celui des personnes, l'un des deux volets de la mobilité. La locution « logistique urbaine » désigne quant à elle l'acheminement dans les meilleures conditions des marchandises qui entrent, sortent et circulent dans les villes. L'ouvrage de Jérôme Libeskind s'intéresse aux enjeux de la logistique urbaine et à ses profondes mutations. Débutant par une analyse historique des livraisons de marchandises en ville, il met en lumière les problématiques actuelles. S'appuyant sur des exemples de solutions opérationnelles, il propose ensuite des pistes de réflexion dans un contexte de constante évolution des modes de consommation.

Historiquement, les villes se sont organisées autour des questions de livraisons de marchandises. Du Moyen Âge au XVIII^e siècle, les foires et marchés sont au cœur de l'organisation logistique des villes. La voie d'eau est le mode privilégié, de grands travaux de réalisation de canaux navigables sont lancés. Au siècle suivant, les villes se modernisent sous l'impulsion du développement industriel. Les infrastructures ferroviaires se déploient et une nouvelle ère débute : celle de la consommation. Au cours du XX^e siècle, les grandes villes sont de plus en plus encombrées par la diversité et la multiplicité des véhicules en circulation : tramways, omnibus, automobiles, motocyclettes, bicyclettes, chevaux... Après la Seconde Guerre mondiale, la structure des villes change fondamentalement : l'essor conjoint de la voiture individuelle et du réseau autoroutier contribue au phénomène d'extension urbaine. Les premiers hypermarchés comme les enseignes de vente par correspondance bousculent les habitudes de consommation.

Sur la base de ces constats d'une évolution de la population urbaine et des modifications des modes de consommation, l'auteur en étudie les conséquences sur la distribution des marchandises en ville. La logistique urbaine porte sur des territoires de plus en plus larges. Dès lors, elle devient moins regroupée, moins performante, plus onéreuse et plus perturbante. Associé aux évolutions du modèle économique (tension sur les coûts, notamment du « dernier kilomètre », croissance de la demande de livraisons à domicile...), ce desserrement logistique génère des externalités négatives. Ainsi, pollution atmosphérique, congestion, bruit, cohabitation avec les autres usagers de la voirie sont autant de défis auxquels la logistique urbaine doit faire face. Pour cela, les villes représentent un vaste terrain de recherche et d'innovation en matière de transfert modal de la route vers le rail ou vers le fleuve, de consolidation des flux pour réduire le nombre de véhicules en circulation ou encore de livraisons en horaires décalés ou par des véhicules propres. Enfin, le boom du e-commerce incite les acteurs de la chaîne logistique à s'adapter en permanence : livraisons à domicile sur rendez-vous, dépôt en consigne, méthode du *click and collect*.

Parmi les conditions de réussite de tels projets d'amélioration de la logistique urbaine, l'auteur insiste sur le nécessaire engagement des acteurs publics qui peuvent notamment agir en matière de stationnement, de partage de la voirie ou encore de réglementation incitant à l'usage de véhicules propres. La présentation des projets innovants révèle en outre une contrainte majeure : leur rentabilité économique. Au-delà de la distribution d'aides financières, l'auteur invite les acteurs publics à réserver du foncier économique pour l'accueil de ces activités. Au final, il retient cinq axes de travail :

- permettre aux commerces de proximité l'accès à des plateformes de e-commerce ;
- optimiser les livraisons de l'e-commerce ;
- adapter la réglementation du transport aux nouveaux modes de consommation ;
- simplifier, fluidifier et partager l'espace public ;
- mesurer et récompenser les démarches vertueuses, changer les habitudes.

Les enseignements de cet ouvrage font écho aux travaux réalisés à l'échelle de l'agglomération bordelaise. L'une des mesures de la Charte des mobilités intitulée « Livraisons urbaines » vise à coordonner les actions des différents partenaires. De quoi voir des marchandises livrées en tramway à Bordeaux ou des matériaux acheminés sur la Garonne d'ici peu ?

Thibaud Lurcin





Sous la direction d'Ariella Masbouni

Ville et voiture

Éditions Parenthèses, Coll. Projet urbain, 2015, 224 p.

La ville du XX^e siècle a été dessinée de manière fonctionnelle afin de favoriser l'usage de la voiture comme le montre son organisation et l'esthétique de son espace public. Rédigée sous la direction d'Ariella Masbouni, associée à Nicolas Segouin, Mathis Güller et Antoine Petitjean, l'ouvrage *Ville et voiture* évoque avec l'aide d'une trentaine d'intervenants les projets et les méthodes qui témoignent d'une pensée renouvelée de l'aménagement des villes libérées de la domination automobile.

Dans la ville consolidée (définie comme étant la ville aux caractéristiques morphologiques et typologiques stables et donc pas uniquement les centres-ville historiques), l'usage de la voiture est désormais limité par une diversité de dispositifs (péages urbains, stationnement coûteux, espace public dédié aux transports collectifs, modifié dans son marquage, événements festifs organisés dans l'espace public afin de changer les comportements de mobilité). Ces transformations, lourdes ou légères des espaces publics, traduisent cette tentative de diversification des modes de déplacements dans la ville.

Dans la ville territoire (celle d'un espace urbain mité et discontinu), la fragmentation urbaine impose d'accepter le principe d'une accessibilité hétérogène aux territoires. Dès lors, il faut trouver les moyens de rendre la ville plus équitable. Il ne s'agit pas d'offrir le même niveau de service en transports collectifs à tous les territoires mais plutôt d'y permettre l'accès et de proposer une alternative à la voiture dans la majorité des lieux habités. Politiques de redensification, articulation entre transports et urbanisme, croisement des compétences sont des leviers à mobiliser. À Bordeaux, un « Grenelle des mobilités » est venu ajouter à ces démarches habituelles un espace de refonte du modèle actuel de mobilité, se libérant des périmètres institutionnels.

Dans la ville intermédiaire (celle de la ville moderne automobile, située à l'interface entre une ville consolidée et les dynamiques métropolitaines de la ville territoire), la voiture a favorisé une organisation fonctionnelle de l'espace. Dès lors, la remise en cause de la place de la voiture invite à requalifier l'aménagement des espaces publics de la ville. Les leviers identifiés sont nombreux. Le premier consiste à équiper les agglomérations de modes de transports plus durables et à développer de véritables chaînes modales de déplacements qui allient transports en commun et voitures partagées, navettes, taxis à la demande et modes doux. Le second levier porte sur la réhabilitation du bâti performant, l'opportunité de mobiliser des dynamiques de transformation de la ville intermédiaire, entraînant une reprise d'espaces ouverts et la renégociation de la place accordée aux infrastructures routières.

La transformation d'infrastructures autoroutières en projets urbains, la mise en relation des centralités et la refonte de la manière d'aménager les voies principales urbaines sont également des leviers d'intervention à mobiliser. Cette dernière famille d'actions est illustrée par le projet bordelais que porte actuellement l'a-urba, celui de concevoir des Grandes allées métropolitaines (Gam). Repenser les voies principales urbaines au service à la fois d'une qualité de circulation de transit et d'une qualité de vie riveraine, voilà un projet qui, s'il réussit, peut modifier profondément la place de la voiture dans la ville. Il s'agit en effet de renouveler le dessin routier des infrastructures que la ville doit « digérer » et transformer en espaces publics et aménités urbaines, de vastes emprises autrefois dévolues aux automobiles.

Jean-Christophe Chadanson



Camille Devaux

L'habitat participatif : de l'initiative habitante à l'action publique

Presses universitaires de Rennes, 2015, 388 p.

L'expression « habitat participatif » désigne une manière de produire du logement relativement marginale par rapport aux modes plus classiques. Seuls 400 projets ont été recensés à ce jour en France. La définition même d'habitat participatif et l'enclenchement d'une dynamique collective à l'échelle nationale sont récents. Le présent ouvrage se révèle un outil précieux pour préparer les futurs candidats et simplement informer. Son analyse du montage de projet est pointue, il permet de comparer les méthodes recensées puis de constater comment s'opère la « mise en politique » de ce mode de production de logements.

L'auteur met en lumière les grandes étapes de la construction des projets d'habitat participatif. Issus de mouvements d'habitants aux origines très diverses et lancés via des types d'expérimentation propres à chaque histoire, ils mettent parfois plusieurs années à voir le jour. Ainsi, localement, le projet du collectif H'nord à Bordeaux lancé en 2006, peine à aboutir. Le récent projet « la ruche » à Bègles, probablement mieux accompagné (bailleur social, commune, métropole, établissement public d'aménagement), devrait quant à lui voir le jour dans un an. Le travail d'identification des différents acteurs de l'habitat participatif et parmi eux les plus légitimes se révèle parfois donc très long.

Cette mouvance se confronte à « la mise en politique » qui n'est pas toujours aisée pour les groupes d'habitants. Aller vers les acteurs institutionnels est indispensable ce qui est parfois difficile à conjuguer avec la volonté de pérenniser le militantisme et l'indépendance du mouvement. Aujourd'hui, l'habitat participatif existe à travers le prisme « habitants-accompagnateurs / professionnels-acteurs institutionnels » avec des rôles variables pour les accompagnateurs et acteurs publics. La loi Alur donne désormais assez de flexibilité aux projets pour leur laisser prendre des formes multiples. Les acteurs institutionnels se sentent malgré tout assez peu « outillés » pour accompagner de tels projets, susceptibles de remettre en question leur légitimité. Durant la conduite de projets, les rapports entre groupes d'habitants et institutions s'organisent le plus souvent autour de compromis et de négociations face à la complexité des relations et des partenariats établis. Les acteurs publics parviennent, peu à peu, à maîtriser certains aspects de la mise en œuvre des projets et à ajuster les modalités de leur intervention.

Afin d'assurer la réussite d'un projet, il est nécessaire que les trois types d'acteurs, habitants, conseillers/experts et institutionnels, portent un discours et donnent de la visibilité à ces projets. Les habitants se doivent de communiquer dessus. Cela nécessite du temps, hors-montage de projet, difficile à dégager. Les accompagnateurs doivent sécuriser les processus de construction de projet à travers la promotion auprès d'institutions. Enfin, pour les institutions, depuis la loi Alur, il semble incontournable d'affirmer une volonté d'engagement, et pour ce faire, de se lancer dans une démarche d'acculturation importante. Le risque d'une récupération du concept, voire du terme lui-même, peut fragiliser le projet. Les institutions peuvent mobiliser l'habitat participatif comme un instrument au service de la compétition interurbaine, d'ambitions électorales ou encore de stratégies de développement. Finalement, les habitants peuvent se trouver ainsi exclus du cœur de la démarche de production de l'habitat. Les promoteurs immobiliers ensuite sont susceptibles de mobiliser la terminologie « habitat participatif » sans que pour autant les futurs habitants soient réellement impliqués.

L'habitat participatif est souvent présenté comme la troisième voie des modes de production de l'habitat. Les initiatives désignées sous ce vocable restent déconnectées des autres voies (logement social et promotion immobilière privée) dont elles seraient l'alternative. Et, c'est là tout le défi de l'habitat participatif : se banaliser en tant que mode de production pour se développer et devenir un catalyseur des évolutions de la manière de faire du logement. _

Isabelle Lèbre





CAUE de la Gironde **Architectures agricoles de Gironde**

Le Festin, 2014, 120 p.

Cet ouvrage propose un voyage à travers le monde rural du département, à la découverte d'architectures agricoles identitaires du territoire girondin : chais viticoles, carrelets, cabanes de résiniers mais aussi étables, granges, serres, séchoirs à tabac ponctuent les paysages et constituent une architecture très spécifique de nos campagnes.

Initialement conçus dans un langage traditionnel et fonctionnel (abriter un élevage et des outils de travail, produire ou transformer des matières premières, vendre un produit), ces bâtiments agricoles ont peu à peu évolué avec le temps, à travers restaurations, réhabilitations voire réinterprétations par des architectes contemporains.

Parfois très discrètes ou plus étonnantes, ces métamorphoses, toujours très contextualisées, offrent un contre point à la banalisation trop courante de ce type d'architecture. Et, en toile de fond, le lecteur ne peut que s'interroger sur les pratiques agricoles en mutation : ces ouvrages sont-ils restaurés afin de faire perdurer l'activité agricole ou, à l'inverse, s'agit-il de réhabilitations détournant ce patrimoine vers de nouveaux usages ?

Sophie Bayce

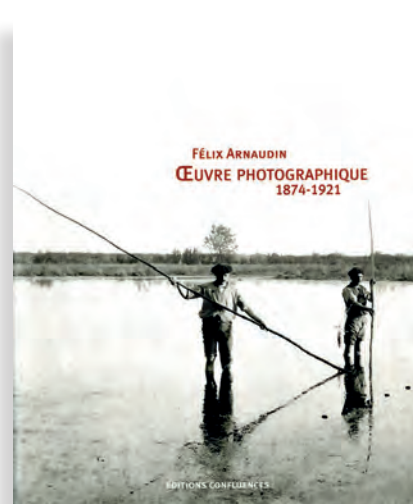


Gilles Ragot **Genèse : campus Talence-Pessac-Gradignan**

Éd. Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, Coll. ABC, 2015, 138 p.

L'ouvrage de Gilles Ragot présente en 137 pages une histoire passionnante des implantations universitaires à Bordeaux puis sur le campus TPG, mêlant habilement analyse de la gouvernance politique et des concepts architecturaux ayant présidé à ces développements. Où l'on apprend comment le projet de l'université à Talence est né des nombreuses difficultés rencontrées pour répondre aux besoins programmatiques des facultés de Bordeaux, sur un terrain trop exigu face à l'actuelle place André Meunier, porté par des architectes « beaux-arts », obsédés par la composition esthétique d'ensemble et par une vision très élitiste de l'enseignement supérieur. Le transfert de la faculté des sciences à Talence, puis l'intégration progressive de celles de droit puis de lettres, vont donner lieu à de nombreuses luttes de pouvoir entre État, université et collectivités locales, entre les différents architectes mandatés par ces différents maîtres d'ouvrage, et aboutir à un « centre universitaire » composé au gré des opportunités, assurant un compromis étonnant entre beaux-arts et urbanisme réformateur. Même si un plan directeur a été à peu près tenu, il porte essentiellement des principes de composition architecturale, et non pas un urbanisme global (la rocade et la fameuse pénétrante sud-ouest n'étant qu'inscrites sans servir à l'organisation fonctionnelle du site, par exemple), même si les réserves foncières très vastes léguées permettent aujourd'hui de nombreux nouveaux développements.

Camille Uri



Félix Arnaud **Œuvre photographique 1874-1921**

Éditions Confluences, 2015, 352 p.

La forêt des Landes de Gascogne apparaît pour bien des gens comme un territoire de bois et de sable : une forêt cultivée, où l'homme se dissimulerait derrière de gros engins mécanisés ; une côte frappée par les vagues, envahie les mois d'été.

Pourtant l'histoire de ce territoire est tout autre. La vie de la grande Lande, plus dure et agro-pastorale, y laissait voir un patrimoine et un tissu social vivant, tirant ses ressources d'un environnement nourricier.

L'ouvrage, retraçant le travail photographique de Felix Arnaud, met en lumière cette culture oubliée et se préparant à vivre la révolution des plantations de pins maritimes.

Avec des photographies d'une qualité remarquable, dont certaines datent de la fin du XIX^e siècle, émerge le passé d'un territoire que l'on voit souvent depuis la route mais rarement en son cœur.

Julien Alibert



Abonnez-vous !

Et recevez **CaMBo** chez vous :



1 an : 2 numéros = 20 €

2 ans : 4 numéros = 40 €

Collection complète : 8 numéros = 60 €

Oui, je souhaite m'abonner à la revue **CaMBo** pour ☐ 1 an ☐ 2 ans ☐ collection (1 à 8)

à partir du n° 8 (novembre 2015) ☐

à partir du n° 9 (à paraître, mai 2016) ☐

M. ☐ Mme ☐ Mlle ☐
Nom
Prénom
E-mail
Date
Signature

Adresse

Code postal
Ville
Pays

Bulletin à renvoyer accompagné de votre règlement par chèque à l'ordre du festin sous enveloppe non affranchie à l'adresse suivante :

Le Festin
autorisation 64348
33 098 Bordeaux cedex

CAhiers de la MÉTROPOLÉ BORDELAISE

LES AUTEURS

p. 54, 79 | **Julien Alibert**

économiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 79 | **Sophie Bayce**

architecte-urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 62 | **Mathieu Bécue**

responsable de la plate-forme Via Inno, ingénieur d'études au GREThA, université de Bordeaux.

p. 42 | **Olivier Bouba-Olga**

économiste, doyen de la faculté des sciences économiques de l'université de Poitiers.

p. 15 | **José Branco**

architecte dplg, chargé d'études à l'a-urba.

p. 68, 77 | **Jean-Christophe Chadanson**

urbaniste, directeur d'études à l'a-urba.

p. 20 | **Sylvain Charlier**

urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 58 | **Florence Cossou**

chargée de mission développement économique au GIP GPV rive droite.

p. 63 | **François Cougoule**

urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 72 | **Michaël David**

conseiller juridique à l'a-urba, enseignant-chercheur associé au Cerdare, université de Bordeaux.

p. 35 | **Pierre Delfaud**

économiste au GREThA, université de Bordeaux.

p. 70 | **Caroline De Vellis**

statisticienne, chargée d'études à l'a-urba.

p. 26, 54 | **Nathanaël Fournier**

économiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 51 | **Frédéric Gaschet**

économiste, maître de conférences à l'université de Bordeaux.

p. 40-41, 45, 51, 58, 74 | **Emmanuelle Gaillard**

économiste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 75 | **Cassandre Gattepaille**

étudiante en master sciences sociales.

p. 61, 62 | **Éric Giraud-Héraud**

économiste à l'Institut des Sciences de la Vigne et du Vin de l'université de Bordeaux.

p. 73 | **Emmanuelle Goïty**

sociologue, chargée d'études à l'a-urba.

p. 18 | **Antonio Gonzalez-Alvarez**

ingénieur-urbaniste, directeur de l'équipe Dynamiques territoriales à l'a-urba.

p. 28 | **Maud Gourvellec**

ingénieur-urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 15 | **Adrien Gros**

chef de projet aménagement, Aquitanis.

p. 78 | **Isabelle Lèbre**

urbaniste.

p. 76 | **Thibaut Lurcin**

économiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 71 | **Stella Manning**

géographe, chargé d'études à l'a-urba.

p. 22 | **Jean Marieu**

géographe, urbaniste, professeur émérite.

p. 56 | **Élodie Maury**

chargée de communication à l'a-urba.

p. 11 | **Thierry Oblet**

sociologue, maître de conférences à l'université de Bordeaux.

p. 14 | **Jean-Marc Offner**

directeur général de l'a-urba.

p. 61, 62 | **Stéphanie Pérès**

ingénieur de recherche au GREThA, université de Bordeaux.

p. 4 | **Gilles Pinson**

professeur de science politique à l'IEP de Bordeaux.

p. 61 | **Alexandre Pons**

fondateur de Vins Hors-Norme.

p. 8, 56 | **Guillaume Pouyanne**

économiste, maître de conférences à l'université de Bordeaux.

p. 30 | **Vincent Schoenmakers**

urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 61 | **Sophie Tempère**

post-doctorante, chercheur à l'Institut des Sciences de la Vigne et du Vin de l'université de Bordeaux.

p. 79 | **Camille Uri**

urbaniste, directrice de l'équipe Projet urbain à l'a-urba.

p. 66 | **Sandrine Vaucelle**

géographe, maître de conférences à l'université Bordeaux Montaigne.

p. 62 | **Stéphane Virol**

maître de conférences en sciences économiques au GREThA, université de Bordeaux.

LES ILLUSTRATEURS

p. 25, 27, 36-37, 40-41, 46-47, 60, 70 | **Olivier Chaput**
infographiste à l'a-urba.

p. 19 | **Christine Dubart**

infographiste à l'a-urba.

p. 9, 11, 14, 55 | **Sylvain Tastet**

infographiste à l'a-urba.

LES PHOTOGRAPHES

photographie de couverture | **Air-infrarouge ©**

p. 13, 21, 36-37, 69 | **Hélène Dumora**
photographe à l'a-urba.

Les défis du territoire

À paraître

#9 | MAI 2016

Bordeaux : ville sportive

www.lefestin.net
www.aurba.org