

Entre les deux, mon cœur balance...

MARIE-CHRISTINE JAILLET

Entre les deux mon cœur balance, je ne sais pas laquelle aimer des deux... C'est ainsi que pourrait s'écrire l'histoire des relations entre Toulouse, Montpellier et Bordeaux. Vue de Bordeaux, la question de relations privilégiées avec Montpellier ne se pose pas : l'une est une ville de l'Atlantique, l'autre est méditerranéenne ; mais vue de Toulouse, située à mi-chemin des deux autres, la question est d'actualité, parce qu'une décision politique est venue contrarier le cours des relations entre Bordeaux et Toulouse.

Coopération, rivalité ou indifférence ? Historiquement, ces deux villes se sont plutôt ignorées, mais les clichés réciproques n'ont pas manqué, opposant la « froideur bordelaise au caractère latin des Toulousains ». Indéniablement, elles ont eu, au fil du temps, des trajectoires différentes : l'ouverture du commerce transatlantique a favorisé le développement de Bordeaux au XVIII^e siècle ; Toulouse s'est réveillée au XX^e siècle tandis que Bordeaux stagnait. Mais ces dernières décennies ont vu Bordeaux rattraper son supposé retard. Elles sont désormais l'une et l'autre au coude à coude dans les classements, qu'il s'agisse d'apprécier leur dynamisme économique ou leur attractivité.

Si les liens entre elles n'ont pas été particulièrement forts, les travaux de prospective territoriale conduits au début des années 2000, s'appuyant sur les dynamiques économiques, les bassins versants, les systèmes urbains et sur les marqueurs d'une « identité régionale » (gastronomie, rugby, architecture vernaculaire, bastides...) projetait un Grand Sud-Ouest ou val de Garonne articulé

autour de Toulouse et Bordeaux, le long de l'axe de la Garonne, avec pour dominante économique l'aérospatial. Ils remarquaient que la coopération entre ces deux villes progressait. Les mêmes travaux inscrivait Montpellier dans un ensemble Midi méditerranéen et alpin (le Sud ou Grand Delta), allant de Lyon à Marseille et intégrant à la fois le Languedoc-Roussillon et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Le développement de l'aéronautique a renforcé les relations entre les agglomérations toulousaine et bordelaise, qui constituent à l'échelle mondiale un pôle bicéphale clairement identifié, tourné essentiellement vers l'aviation civile pour Toulouse et plutôt vers le militaire pour Bordeaux, ce qui a justifié la labellisation en 2005 d'un pôle de compétitivité *Aerospace Valley*. Elles sont également associées dans l'Institut de recherche technologique sur l'aéronautique, le spatial et les systèmes embarqués. Le renforcement de leurs relations misait aussi sur la liaison ferroviaire à grande vitesse Bordeaux-Toulouse qui doit mettre les deux agglomérations à une heure l'une de l'autre, prolongeant l'axe Paris-Bordeaux sur le point d'être ouvert. Les collectivités locales et régionales des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées ont porté de concert ce projet d'inscription

du Sud-Ouest dans le réseau de la grande vitesse, négociant avec l'État pour qu'il soit retenu. La réponse positive apportée au plus haut niveau semblait attester le renforcement d'un axe garonnais.

« La décision (...) de marier, contre toute attente et en rupture avec les réflexions menées jusque-là par la Datar, la région Midi-Pyrénées avec la région Languedoc-Roussillon a brutalement changé la donne, projetant Toulouse dans un nouvel espace occupé par une autre agglomération, celle de Montpellier. »

Dans le cadre de la réforme territoriale, la décision du président de la République en 2014, validée par les assemblées parlementaires l'année suivante, de marier, contre toute

attente et en rupture avec les réflexions menées jusque-là par la Datar, la région Midi-Pyrénées avec la région Languedoc-Roussillon a brutalement changé la donne, projetant Toulouse dans un nouvel espace occupé par une autre agglomération, celle de Montpellier. Rien ne prédisposait ces deux régions à fusionner et ces deux agglomérations à se rapprocher. Les deux réseaux urbains dans lesquels elles sont inscrites l'une et l'autre sont « plus adossés qu'entrelacés », pour reprendre les résultats d'une étude menée par l'Insee Occitanie et l'aua/T (agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine). De l'avis général, il est bien difficile de discerner sur quelles analyses objectives, quelles données, un tel choix s'est appuyé. Les commentateurs y ont vu une logique d'abord politique : il aurait été plus difficile de trancher entre Toulouse et Bordeaux pour désigner la capitale d'une grande région Sud-Ouest qu'entre Toulouse et Montpellier... Affaire de taille, certes, mais aussi de poids des notables à leur tête... Si les élus languedociens ont manifesté vigoureusement leur désaccord, les arguments pour justifier ce rapprochement n'ont pas manqué : l'histoire a été appelée en renfort pour souligner qu'il renouait pour une part avec les anciens États du Languedoc, où les deux villes se partageaient le pouvoir : le Parlement siégeait à Toulouse et l'Intendant à Montpellier. De leur côté, prenant acte de cette nouvelle donne, les deux maires et présidents de ces agglomérations, Jean-Luc Moudenc et Philippe Saurel, ont rapidement décidé d'un accord-cadre de partenariat signé en janvier 2016 pour développer des coopérations et faire alliance dans les négociations à venir avec l'exécutif de la nouvelle région... Ce qui n'a pas mis fin pour autant aux situations de concurrence entre les deux agglomérations, par exemple pour obtenir la localisation d'un centre de protonthérapie, équipement différenciant dans l'offre de lutte contre le cancer que les deux villes revendiquent.

Si Toulouse tisse des liens avec Montpellier, pour autant elle ne peut se couper de Bordeaux. Mais le choix politique qui s'est imposé à la métropole toulousaine et qui l'a conduite à regarder vers Montpellier n'est pas sans effet : ces dernières semaines, un certain nombre de déclarations, dont celle du président de la SNCF, ont laissé entendre que la prolongation de la Ligne à Grande Vitesse vers Toulouse n'était plus d'actualité, remettant en question une stratégie qui avait impliqué depuis de nombreuses années les acteurs politiques et forces vives des deux « anciennes » régions Aquitaine et Midi-Pyrénées. Faut-il y voir la conséquence de la reconfiguration de ces régions qui les éloignent l'une de l'autre, renvoyant la première vers une Nouvelle-Aquitaine et la seconde vers son « sud » ? Les Toulousains et les

élus de l'Occitanie s'en sont émus et ont rappelé qu'ils n'abandonneraient pas la liaison Toulouse-Bordeaux, tout en indiquant la nécessité d'améliorer la liaison ferroviaire Toulouse-Montpellier.

Pour revenir à la comptine et trancher son dilemme, la réponse pourrait être : *Eh bien, il faut aimer les deux*. Un certain nombre de voix s'élèvent d'ailleurs pour appeler à un mariage à trois : Bordeaux/Toulouse/Montpellier. Toulouse la terrienne y gagne un débouché vers la Méditerranée, mais sans perdre son lien avec la façade atlantique, car la Garonne va de Toulouse à Bordeaux. Ce mariage reste pour le moment de l'ordre du rêve ou de l'utopie tant chacune a déjà beaucoup à faire, et d'abord avec ses responsabilités de métropole vis-à-vis des territoires et villes qui l'entourent. Cependant, il ne manque pas d'arguments : cet axe mobilise une croissance démographique forte des territoires attractifs, renouant avec l'isthme gaulois, dont parlait le géographe Strabon, qui permettait la circulation des marchandises entre le port de Narbonne et celui de Bordeaux, axe repris lors de la construction du canal du Midi par Pierre-Paul Riquet. —

