

SOMMAIRE

Table des matières

Liste des figures.....	7
Listes des abréviations	7
Introduction	9
I. Définition de l'objet de recherche	9
II. Revue de littérature.....	10
III. Cadre conceptuel	12
IV. Les 22 métropoles françaises.....	21
V. Présentation et justification de la problématique et des hypothèses	30
VI. Cas d'étude, méthode et analyses	31
Conclusion.....	53
Bibliographie	54
Annexes	55

Liste des figures

Figure 1 : Affiche de la campagne de publicité nationale « Montpellier la surdouée » - 1987

Figure 2 : La carte des 22 métropoles Françaises. Source : Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU), 2018

Figure 3 : Représentation de la métropole au sein de l'aire urbaine : superficie, population et emploi. Source : Fédération Nationale des Agence d'Urbanisme (FNAU), 2018

Figure 4 : Le quartier EuroRennes de la métropole de Rennes. Source : <https://www.eurorennes.fr/>

Figure 5 : Le quartier EuroNantes de la métropole de Nantes. Source : nantes-aménagement.fr

Figure 6 : Le quartier EuraLille de la métropole de Lille. Source : Métropole de Lille

Figure 7 : Le quartier de la Part-Dieu à Lyon. Source : Métropole de Lyon

Figure 8 : Le quartier des Terres-Neuves de Bègles. Crédit photo : Laurent THEILLET

Figure 9 : Le restaurant Darwin Ecosystème. Crédit photo : Bordeaux Tourisme et congrès

Figure 10 : Chantier du quartier Euratlantique. Crédit photo : Guillaume BONNAUD

Figure 11 : La cité du Vin. Crédit photo : François FAUREAU

Figure 12 : Bordeaux Aéroparc, vue d'ensemble. Source : Bordeaux Métropole

Listes des abréviations

AMS : Activités Métropolitaines Supérieures

ASD : Aéronautique-spatial-défense

CUB : Communauté Urbaine de Bordeaux

CPER : Contrat de Plan Etat-Region

DGFIP : Direction Générale des Finances Publiques

FNAU : Fédération Nationale des Agence d'Urbanisme

IdEx : Initiative d'Excellence

LGV : Ligne Grande Vitesse

MAPTAM : Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles

NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale de la Republique

OIM : Opération d'Intérêt Métropolitain

OIN : Opération d'Intérêt National
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
PDU : Plan de Déplacement Urbain
PIB : Produit Intérieur Brut
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PLH : Plan Local de l'Habitat
PME : Petite et Moyenne Entreprise
PRES : Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
TBM : Transports Bordeaux Métropole
TCU : Transports en Commun Urbain
TGV : Train Grande Vitesse
ZAC : Zone d'Activités Concertées

Introduction

Dans ce rapport, nous allons étudier les dynamiques de métropolisation à l'échelle régionale. Ce rapport va s'articuler autour de trois parties. Dans un premier temps, il nous faudra définir l'objet de recherche. Puis nous effectuerons une revue de littérature, qui nous permettra d'accumuler de la « matière première ». Cela nous permettra de définir notre sujet dans les grandes lignes, une sorte d'état de l'art avant de rentrer dans le vif du sujet. Puis, nous poserons le cadre conceptuel du sujet, avec pour objectif de l'englober dans sa totalité. Nous poserons donc le périmètre d'étude du sujet, où nous poserons les premières bases du sujet. Après cela, nous ferons un point un peu plus précis sur les 22 métropoles françaises, leurs gouvernances, leurs ambitions et leurs objectifs. Cela nous permettra de mettre notre sujet en perspective avant de se focaliser sur notre sujet d'étude. S'en suivra une partie consacrée à la présentation de nos hypothèses, et des axes que nous suivront pour analyser notre cas d'étude. Finalement nous présenterons, développerons notre cas d'étude, en le corrélant avec notre revue de littérature mais aussi en répondant aux questions soulevées dans la phase d'hypothèse. Bonne lecture.

I. Définition de l'objet de recherche

Le sujet de ce PFE concerne les dynamiques de métropolisation à l'échelle régionale, au travers d'une étude de cas. Nous allons donc dans cette première partie tâcher d'expliquer notre objet de recherche.

Pour commencer, il est intéressant d'aborder la notion de métropolisation. Pour nous aider à définir ceci, nous avons notamment utilisé le site Géoconfluencs, un site rattaché à l'Ecole Normale Supérieure de Lyon (1). Ainsi, nous pouvons dire que la métropolisation est avant tout un processus. Ce processus va avoir un impact sur la ville à plusieurs niveaux : au niveau de ses formes, mais aussi au niveau de ses fonctions. Ce processus décrit comment s'organise la concentration des populations, des activités mais aussi de la valeur des ensembles urbains de grande taille. Cette métropolisation a tendance à avoir un impact assez faible sur les villes qui ont un niveau hiérarchique inférieur. Ainsi, ce processus a tendance à renforcer les villes qui sont déjà des lieux centraux. La métropolisation, ce n'est pas seulement un processus classique de concentration ; elle se caractérise par une augmentation du poids des plus grandes villes. Ceci s'appuie sur une mise en réseau des principales agglomérations. Ces agglomérations touchées par la métropolisation ont tendance à voir se développer des phénomènes de « connectivité », phénomènes tendant à l'emporter sur les relations de proximité.

Nous avons donc de plus en plus de villes, comptant entre 300.000 et 800.000 qui « subissent » cette métropolisation, seulement, ces villes importantes ne sont pas considérées comme des métropoles de premier rang ayant un rayonnement international. Ces villes-là sont en pleine métropolisation, et adoptent donc un rôle de centre urbain. C'est un rôle qui peut se déployer sur des points différents, tels que l'économie, la gouvernance du territoire, le rapport à la culture, au tourisme ou à la technologie. Ces métropoles d'envergure régionale ont un véritable impact en termes de connectivité avec le territoire, elles possèdent aussi de nombreux pôles rassemblant des acteurs de hauts niveaux. Ces villes ont un rayonnement national de plus en plus conséquent, mais pas que ; en

effet, leur impact s'étend aussi à leur région et leur département. Seulement, au travers de la métropolisation, ces métropoles régionales se démarquent des métropoles nationales ou internationales, grâce à des leviers et des processus de dynamique territoriales qui sont différents, ce que nous allons expliciter dans la partie suivante.

II. Revue de littérature

« De nos jours, la moitié de la population mondiale et plus des trois quarts de celle des pays industrialisés vit dans les villes. Les très grandes villes ont pris une importance déterminante dans cette évolution et la métropolisation est certainement le phénomène urbain majeur de notre temps » (Bailly, Huriot¹, 1999)

Dans cette seconde partie, nous allons faire une revue de littérature, dans laquelle nous analyserons ce que nous apprenons de la documentation à ce jour. Nous utiliserons pour cela des livres et des articles de revues entre autres. Nous en ferons une synthèse ordonnée et référencée. Grâce à cela, nous tâcherons de construire une typologie et une grille d'analyse des formes de métropolisation régionale, qui nous servira dans l'analyse de notre cas d'étude.

Dès 1962, de nombreuses recherches études sur les villes françaises sont entreprises, suite à la demande du Centre d'Etudes Economiques et Sociales du Ministère de la Construction. Michel ROCHEFORT et Jean HAUTREUX sont les « pionniers » de ce projet et de ces recherches. Leur objectif principal était de mettre en lumière une *armature urbaine française*. Cette armature urbaine est définie de la sorte par les chercheurs : « On conviendra d'appeler *armature urbaine* de pays l'ensemble hiérarchisé de ces centres, qui en assumant l'encadrement tertiaire, considérés dans leur localisation à travers l'espace national et dans les découpages de cet espace qui résultent de leurs zones d'influence ». Ainsi, l'armature dont nous faisons état est organisée par des villes dont la fonction régionale est évidente, notamment grâce à la présence du tertiaire administratif et privé. Afin d'identifier ces villes, les chercheurs ont basé leurs recherches sur certains indicateurs tels que « l'importance de la population, les services principalement à l'usage des activités économiques, les services essentiellement orientés vers l'utilité des particuliers et l'influence extérieure ». Ainsi, le résultat de ces recherches à mener à répertorier huit villes comme étant les « métropoles régionales » de ladite armature urbaine française : Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Nancy, Nantes, Strasbourg et Toulouse.

Rappelons ici que les années 1960 constituent le début de la construction européenne. La France étant impliquée dans ce processus souhaite se dégager de la centralisation qui lui était propre durant des siècles. Ainsi, il était nécessaire que les métropoles régionales soient engagées dans un processus de développement leur permettant de présenter des caractéristiques similaires à celle de pays membres de la Communauté Economique Européenne, comme l'Allemagne par exemple. De fait, il était impératif que les métropoles régionales se dotent de fonctions économiques, administratives, d'enseignement et culturelles qui sont essentielles pour éviter un retour permanent à la capitale. Grâce à cette optique, il a été facile d'implanter dans ces métropoles certaines industries, des services particuliers ou des populations, le tout permettant un développement rapide des régions. Ainsi à la fin

¹ BAILLY A. (1999) *Villes et croissance, Théories, modèles, perspective*

des années 1960, Bordeaux a reçu la vocation de pôle aéronautique privé ainsi que l'Ecole Nationale de la magistrature. Enfin, ces programmes ont été complétés par des mesures d'équipement en infrastructures de transports performantes, afin de relier ces métropoles entre elles. Ainsi, les différents modes de transports, routier, fluvial, aérien et ferroviaire ont bénéficié d'importants moyens pour permettre leur construction et leur modernisation. Cependant, les métropoles régionales françaises ne sont toujours pas à la hauteur des métropoles des partenaires européens et c'est une préoccupation actuelle et un moteur politique aujourd'hui pour l'Etat Français.

Dans un article de *Population*², 1964, nous apprenons que face au développement de Paris, les politiques s'orientent vers le développement de métropoles régionales suffisamment importantes pour faire contrepoids à la capitale. Dans cet ouvrage, nous apprenons comment les métropoles régionales ont vu le jour, comment elles ont obtenu ce titre, à travers quels critères. Nous apprenons dans un premier qu'une métropole régionale n'est pas forcément la ville la plus peuplée d'une région. En effet, pour prétendre à ce statut, une ville doit posséder les équipements nécessaires, qu'ils soient commerciaux, administratifs ou universitaires. En plus de ces équipements, une ville doit aussi faire preuve d'une influence suffisamment large sur sa région. Puis, les travaux de François FONTAINE (1990)³ nous apprennent que les métropoles régionales représentent un dixième du territoire, et qu'elles regroupent un quart de la population sur des surfaces très variables. Ces métropoles sont très différentes, de par leur densité ou le poids des emplois qualifiés. Les activités de ces métropoles sont généralement à l'image de la région : elles sont plus industrielles dans le nord et l'est, et plutôt tertiaires dans le sud et l'ouest. De plus, les services optimisant les échanges sur le territoire sont un enjeu majeur de développement pour ces métropoles. Ces métropoles régionales ont donc vocation à concentrer des équipements avancés en termes de communication, de recherches d'enseignements et de loisirs, afin de multiplier les opportunités d'emplois qualifiés.

Poursuivons avec les travaux de Jean-Pierre Augustin et Michel Favory⁴ (1998). Ces derniers nous apprennent plusieurs choses. Pour commencer, on apprend que la dimension culturelle des villes va venir accentuer la transformation de ces dernières. Le développement métropolitain va aussi être poussé par des processus liés à la mobilité, la distance physique ne sera plus un obstacle pour les citoyens qui peuvent trouver un emploi dans une métropole régionale, mais ne pas vivre nécessairement au sein de celle-ci. Le développement va aussi être favorisé par la progression du niveau d'études, et par conséquent du niveau des institutions présentes dans une métropole régionale. La tertiarisation des emplois, la valorisation des activités sportives, culturelles, touristiques et du patrimoine vont aussi être un levier de développement primordial pour ces métropoles en devenir. On apprend aussi que l'élargissement de l'emprise et de l'influence d'une métropole régionale va s'expliquer entre autres par un élément majeur : le choix de vivre dans un environnement agréable, et dans des sites bien desservis par des moyens de communication.

Analysons maintenant les travaux de Guy JALABERT⁵ (1998). Celui-ci nous apprend que pour une métropole régionale, la taille de celle-ci est certes à prendre en compte, mais il faut aussi aborder l'aspect des dynamiques démographiques, et analyser les flux d'échanges notamment. On apprend par exemple que la présence de migrants étrangers a un impact positif, puisqu'ils permettent

² *Le choix des métropoles régionales*. *Population*, article, 1964.

³ FONTAINE F. (1990) *Les métropoles régionales à la recherche de leurs points forts*.

⁴ FAVORY A. (1998) *Bordeaux et métropolisation culturelle du département*.

⁵ JALABERT G. (1998) *Bordeaux et Toulouse, processus de métropolisation*.

d'amener à la ville une dimension internationale. En effet, la dynamique de développement permet aussi un renforcement de la visibilité internationale. Ensuite, pour qu'une ville soit métropole régionale, il faut une présence suffisante de services marchands. Enfin, la métropolisation suppose la présence de centres de formations de haut-niveau, ainsi que des laboratoires de recherche. La concurrence avec les autres métropoles régionales est aussi à garder en tête, une métropole régionale oriente ses politiques d'urbanisation et d'aménagement de manière spécifique, par exemple en embellissant les centres, en rénovant le bâti ancien et en valorisant le patrimoine existant. Valoriser les structures anciennes, qui sont symboles de la métropole et de la région est un levier de métropolisation spécifique aux métropoles régionales.

Nous pouvons aussi parler de la métropolisation comme d'un « phénomène de concentration de valeur à l'intérieur et autour des villes les plus importantes », selon Ascher⁶ (2003), les rendant de plus en plus attractive, le tout au détriment de leur périphérie. L'article de Giovanni Fusco et Floriane Scarella⁷ tend cependant à nous mettre en garde contre la ségrégation socio spatiale engendrée par la métropolisation. En effet, les phénomènes ségrégatifs prenaient place entre les quartiers d'une ville-centre ; cependant aujourd'hui, ces phénomènes s'étendent directement aux communes d'une région métropolitaine. C'est un processus qui peut être conscient ou non et on remarque que la ségrégation résidentielle va se traduire par une concentration de certaines populations en fonction des caractéristiques qui leur sont propres. Cependant, ce phénomène revêt aussi un aspect assez paradoxal. En effet, les populations aux lieux de résidence distincts vont quand même avoir une tendance à se rencontrer dans certaines centralités de la métropole, comme les lieux concentrant de l'emploi, ou des lieux d'équipements rares ou spécialisés. Cela permet un certain maintien des interactions entre populations ségréguées.

Dans un article de BPI France⁸ (2014), nous apprenons dans un premier temps que 14 métropoles françaises réalisent 51% du PIB. On comprend par-là que ces métropoles sont la clé de la croissance puisqu'entre 2000 et 2010, la croissance de ces métropoles a été en moyenne de 1,6% contre 1,1% pour le reste du territoire français. Nous apprenons que Paris, Lyon, Toulouse, Strasbourg, Bordeaux, Nantes, Lille, Montpellier, Rennes, Grenoble, Toulon, Marseille, Nice et Rouen regroupent à elles toutes 43% de l'emploi. Elles déposent 70% des demandes de brevet, alors qu'elles ne concentrent au total que 39% de la population française.

III. Cadre conceptuel

A. Les rôles et compétences de la métropole régionale

Lille, Bordeaux, Roubaix, Rennes, Strasbourg ; les métropoles régionales françaises font preuve d'une très grande diversité régionale. Ces métropoles couvrent un dixième du territoire, concentrant à elles seule le quart de la population de leur région, le tout sur des surfaces très variables. Ces métropoles ne se ressemblent pas, car elles ont des densités de population très différentes mais aussi

⁶ ASCHER F., (2003) *Centralités dans la ville en mutation, quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ?*

⁷ FUSCO G, et SCARELLA F. (2011) *Métropolisation et ségrégation sociospatiale*

⁸

des emplois qualifiés différents, apportant une valeur différente en fonction de la métropole. Les activités de ces métropoles reflètent souvent l'image de leur région, avec des activités fortement industrielles au nord, et bien plus tertiaires à l'ouest et au sud. Afin de se développer de manière rapide et efficace, ces métropoles misent énormément sur les services permettant une optimisation de la production et des échanges avec d'autres métropoles. Ces métropoles ont dans l'optique de rassembler sur leur sol des équipements de pointe au niveau de l'innovation, de la recherche, de l'enseignement mais aussi des loisirs et du tourisme, permettant le développement d'emplois hautement qualifiés.

Ces villes françaises ont eu un rôle dans le domaine social, mais aussi dans le domaine économique. De fait, elles ont été classées par le gouvernement comme étant les villes les plus dynamiques de France. Ces villes sont le berceau d'une population hétéroclite. Elles possèdent des institutions très importantes, tant dans le domaine de la recherche et de l'innovation, que dans le domaine de l'enseignement. De plus, elles possèdent de nombreuses infrastructures de haut niveau en matière de culture, d'éducation mais aussi de tourisme, de réseaux de transports. Ce sont des lieux représentant le développement, l'innovation mais aussi la croissance.

Ainsi, les métropoles régionales ont un rôle de centralité très fort au sein de leurs régions. On peut découper ce rôle de centralité en plusieurs catégories.

- Un rôle administratif important : En effet, le rôle administratif de ces métropoles est très présent puisqu'elles régissent leurs Communauté d'Agglomération, ou elles sont les villes phares de leur métropoles, telles que Bordeaux Métropole ou Lille Métropole. Ce rôle administratif peut prendre plusieurs formes. Ce sont dans les métropoles où se trouve les hautes instances de l'administration, telles que les préfectures.
- Un rôle économique : une offre de service aux entreprises. En effet, ces métropoles se veulent créatrices d'emplois, et une volonté de se développer autour de l'innovation, de la technologie, en créant beaucoup d'emplois. Ces métropoles sont donc génératrices d'emplois, et par conséquent de richesse. Ce sont au sein de ces métropoles que nous pouvons trouver le plus d'emplois hautement qualifiés, et ce sont ces métropoles qui proposent le plus de postes demandant de haute qualification. C'est un moyen pour les métropoles de se développer, car attirer des employés hautement qualifiés, signifie qu'ils bénéficient d'un salaire plus important. Ainsi, ce salaire va permettre à la métropole de se développer. Par conséquent, tant que les métropoles joueront un rôle d'employeur, en proposant des emplois de forte valeur, les populations vont tendre à travailler dans ces métropoles, ne cessant de l'alimenter en richesses. Une métropole de la sorte a donc un rôle de création d'emplois, qui entraîne son développement. Finalement, ces métropoles sont essentielles pour l'économie régionale. Comme nous l'avons déjà souligné, elles concentrent 39% de la population française mais aussi 43% du pays. De plus, elles constituent un portail d'entrée de la mondialisation, et perçoivent une part extrêmement importante des investissements provenant de l'international. Elles accueillent aussi des activités innovantes mais aussi des secteurs à la pointe de l'innovation. Elles sont aussi à l'origine du dépôt de plus de 70% des demandes de brevet nationaux, le tout en réalisant 51% du PIB national. Par conséquent, il est aisé de dire que ces métropoles régionales sont considérées comme les moteurs économiques du pays, soulignant leur rôle économique majeur à l'échelle de la France.

- Un rôle d'accueil et d'attractivité des populations : les métropoles régionales ne cessant de s'agrandir, voient leur population augmenter. Le rôle d'une métropole est donc aussi d'accueillir ces populations, de pouvoir les loger mais aussi de pouvoir leur fournir des services spécifiques. Cela passe donc par une urbanisation réfléchie, des plans de logements développés et efficaces. Outre les populations françaises, les métropoles régionales doivent aussi attirer des populations extérieures, le tout en s'appuyant sur les forces qui ont fait d'elles de telles villes aujourd'hui. Elles ont donc un rôle crucial dans l'alliance des territoires, puisqu'elles ont une influence très importante. Les territoires périurbains, ruraux, les petites et moyennes villes profitent de la dynamique mais aussi de la croissance des métropoles, mais contribuent aussi à leur activité. C'est donc une relation de symbiose. Elles ont donc un rôle d'accueil, mais aussi un rôle essentiel en matière de développement territorial, pour elle, leur hinterland et en définitive pour l'ensemble du pays.

Les métropoles possèdent aussi des compétences qui leurs sont propres. En revanche, à l'inverse des communes, qui vont conserver une clause générale en matière de compétences, les métropoles ne vont pouvoir agir que dans le cadre de compétences qui vont leur être déléguées. Ces compétences vont être issues des communes, des départements, des régions, ou encore dévolues par l'Etat.

Les compétences issues des communes :

La métropole va exercer, en lieu et place des communes membres, plusieurs compétences.

En matière de développement et d'aménagement économique, social et culturel, les métropoles vont être chargées de créer, de gérer et d'aménager des zones d'activités. Ces zones peuvent être des zones industrielles, tertiaire, commerciale, touristique, portuaire, aéronautique. Elles vont être aussi chargées des actions en lien avec le développement économique, notamment en aidant à la direction des pôles de compétitivité, mais en aidant aussi à piloter les capitaux des sociétés innovantes.

La métropole régionale a aussi des compétences en matière d'aménagement de l'espace métropolitain. En effet, c'est elle qui est chargée de la rédaction du schéma de cohérence territoriale (SCoT) et des schémas de secteur. Elle s'occupe aussi des Plan Local d'Urbanisme (PLU), elle va aussi avoir la compétence de définir, de créer et de réaliser des opérations d'aménagements qui vont avoir un intérêt précis pour la métropole. De même, c'est la métropole qui se charge de faire des réserves foncières, mais qui va aussi créer des actions pour valoriser le patrimoine, culturel, paysager et naturel. Elle est aussi à l'origine de l'organisation des transports urbains, et des plans de déplacements urbains (PDU). Elle est gestionnaire de l'aménagement, de la création et de l'entretien des voiries, de la signalisation ou encore du parc de stationnement. Toujours en matière d'aménagement de l'espace métropolitain, la métropole est un acteur majeur de la gouvernance et l'aménagement des gares situées sur le territoire métropolitain. Elle est aussi en charge de l'établissement, de l'exploitation et la mise à disposition d'infrastructures et de réseaux télécoms.

C'est un aussi un acteur pour les politiques locales de l'habitat. Elle est en charge de la rédaction du Plan Local de l'Habitat (PLH), mais aussi de la politique du logement. C'est elle qui décide des aides financières, mais aussi des actions à mener pour favoriser le logement social, et l'aide aux personnes sans domicile fixe. De fait, elle est responsable de l'amélioration du parc immobilier mais aussi de la réhabilitation et résorption de l'habitat insalubre.

Elle est aussi en charge de « politique de la ville », avec la mise en place de contrats pour le développement urbain, mais aussi de l'insertion socio-économique et du développement à l'échelle

locale. Elle s'occupe aussi de la gestion de services d'intérêt collectif, avec la gestion des réseaux d'eau et d'assainissement, ou encore les services d'incendies et de secours, entre autres. De la même manière, elle s'occupe de la protection mais aussi de la mise en valeur de l'environnement, et de la politique du cadre de vie. En effet, c'est bien sûr la métropole qui va collecter, valoriser et éliminer les déchets. Elle va aussi lutter contre la pollution de l'air et les nuisances sonores. Dans la même veine, elle va contribuer à la transition énergétique et va apporter son soutien à des actions concernant la maîtrise de demande en énergie. La métropole est aussi à l'origine de l'élaboration de plan climat-énergie territorial. C'est aussi elle qui crée, aménage et gère les réseaux de froids et de chaleurs urbains.

Les compétences issues des départements

A l'issue d'une convention passée avec le département ou encore à la demande de la métropole (ou du département), la métropole va exercer en lieu et place du département, certaines compétences que nous allons développer. C'est elle qui exerce le pouvoir en ce qui concerne l'attribution d'aide via le fond de solidarité logement. C'est aussi elle qui est en charge des programmes dédiés à l'insertion et l'aide aux jeunes en difficulté. Elle peut aussi créer des actions et événements spécialisées en termes de prévention aux jeunes et aux familles en rupture avec leur milieu.

Enfin, le conseil département peut transférer d'autres compétences à la métropole. Par exemple, la métropole peut récupérer les compétences exercées par le département en matière de développement économique, de personnes âgées ou d'action sociale. Elle peut aussi recevoir la compétence du département en termes de construction, destruction, reconstruction d'aménagement et d'entretien des collèges et certains lycées. De plus, elle peut recevoir la compétence en termes de tourisme et de culture, en créant des programmes dédiés à la construction et l'aménagement dédiés au développement du tourisme, mais aussi de la culture.

Les compétences dévolues par l'Etat

En effet, lorsqu'une métropole dispose d'un programme local de l'habitat exécutoire, l'Etat peut décider de lui transmettre certaines compétences telles que l'attribution d'aides au logement locatif social, ou encore l'attribution d'aides en faveur de l'habitat privé.

Elle peut aussi obtenir la gestion de la veille sociale, l'accueil et l'hébergement de tout ménage ne disposant pas de logement, et peut aussi financer des dispositifs d'aides au logement. Elle peut aussi hériter de la gestion de l'aménagement et l'entretien de grands équipements et de grandes infrastructures.

Enfin, on note aussi que la métropole est associée directement à la production de documents au regard du développement économique, de l'innovation, des transports, de l'environnement, de l'enseignement supérieur et de la recherche.

B. Les spécificités des métropoles régionales

a) Des spécificités qui sont une force...

Comme susmentionné précédemment, les métropoles régionales sont des lieux où sont centralisés de nombreuses fonctions importantes. Celles-ci sont économiques, politiques, culturelles et sociales, à l'échelle de la région. Ces métropoles régionales sont en tête de leur réseau urbain local, mais elles sont aussi incluses dans les réseaux urbains nationaux. Nous pouvons citer par exemple l'urbaniste François ASCHER « l'ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités

économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien d'une métropole. » Ces métropoles comptent généralement plusieurs centaines de milliers d'habitants.

Comme nous le savons, les fonctionnements des villes régionales depuis les années 70 a bien changé. Nous savons que les tendances suivies par les villes régionales sont plus marquées à l'internationale qu'en France en revanche. Par le passé, le centre des métropoles régionales regroupait la plupart des activités inhérentes à la ville. De fait, le centre était le lieu représentatif de la centralité de la métropole. Le centre ancien était très marqué, et représentait fortement l'identité régionale. Les services étaient tous regroupés, permettant aux populations de s'y retrouver, et permettant ainsi un lien social important. Cet aspect métropolitain faisait de la ville une ville « globale, monocentrique ou centrale et polyfonctionnelle » (CORADE, LACOUR, 1995).

On note que depuis une vingtaine d'années, ces centres anciens ont perdu certains de leurs pouvoirs, démontrant les spécificités des métropoles régionales. En effet, de nombreuses activités métropolitaines telles que les universités, les laboratoires de recherches, les hôpitaux ou encore les centres commerciaux et autres grandes zones d'activités se sont positionnées à l'extérieur du centre de la ville. Néanmoins, certaines administrations d'Etat restent pour certaines dans leur implantation initiale. Grâce à ces observations, nous pouvons déjà voir des spécificités propres aux métropoles régionales. Nous continuons en abordant les Technopoles. Ces derniers sont les représentants et les piliers des activités périphériques des métropoles. Ils se sont développés dans les années 1980, grâce à l'apparition de nouveaux systèmes de production. Ils incarnent des espaces industriels nouveaux, spécifiques des métropoles. La plupart des grandes villes se sont dotées de telles structures, généralement initiées par la municipalité. Il a vu le jour en France dans les années 1970, notamment à Nice et Grenoble, avec respectivement Sophia-Antipolis et ZIRST de Meylan. Ces technopôles sont des « réalisations mises en œuvre par des villes, dont les stratégies de développement économiques s'appuient sur la valorisation de leur potentiel universitaire et de recherche, espérant que celui-ci entraîne une industrialisation nouvelle à l'initiative d'entreprises de haute-technologie, créées ou attirées sur place » (BENKO, 1991)

Ces zones ont continué à s'étendre au cours des années 1980 et 2000, donnant lieux à un accroissement du nombre d'emplois en périphérie des métropoles. De plus, un autre domaine d'activité métropolitaine a aidé au développement des fonctions périphériques. En effet, les transports sont un domaine primordial et sont en perpétuel développement au sein des métropoles. Ces infrastructures de transport sont un point de rencontre pour les flux humains, mais aussi de marchandises. Effectivement, tous les moyens de transports s'interconnectent au sein des métropoles, telles que les infrastructures routières et autoroutières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires. On constate aussi une grande part de circulation humaines, de biens et de marchandise, mais aussi d'informations. Les métropoles régionales sont donc un lieu d'échange, de connexion et de rencontres, ce qui les caractérisent et en font leur force. Ajoutons aussi que les lieux de connexions tels que les aéroports et les gares notamment ont une fonction très structurante sur le territoire métropolitain, permettant de relier la métropole à l'international, ou aux communes l'entourant et la constituant.

Nous avons vu jusque-là les points positifs qui constituent les points très spécifiques des mutations urbaines qui sont produites par nos métropoles régionales. Néanmoins, il est nécessaire de garder en tête que ces modifications urbaines, et ces processus de métropolisation régionale n'ont pas que des aspects bénéfiques, et amène certains problèmes, causés par la concentration urbaine.

b) ... mais qui entraînent d'autre faiblesses

En effet, nos métropoles régionales sont confrontées à divers problèmes, découlant directement de la concentration de population, mais aussi de l'étalement urbain. Ceci est largement illustré par le nombre en perpétuelle croissance des flux internes. Ces flux-là sont produits par le mouvement quotidien domicile-travail, mais aussi par le mouvement entre le domicile et les lieux de loisirs et de services. Aujourd'hui encore, malgré des infrastructures de transports efficaces et accessibles, c'est le véhicule individuel qui est toujours en première position lorsqu'il s'agit de mouvement interne à la métropole. Ainsi, dans toutes les métropoles, les transports subissent une certaine crise. Pour imaginer précisément cette situation, nous pouvons parler des embouteillages, et encore plus spécialement aux heures « de pointe ». Les centres sont congestionnés depuis la motorisation des ménages, les centres-villes anciens n'étant pas adaptés aux véhicules.

A ce problème-là s'ajoute de manière inhérente les problèmes environnementaux, qui sont généralement liés aux questions de la qualité de vie dans les métropoles. Cette question est une réelle préoccupation pour les puissances publiques françaises ; en effet, entre 1996 et 2006 l'INSEE a mis en place le dispositif « d'enquêtes permanentes sur les conditions de vie des ménages ». Cette dernière va permettre d'analyser trois problématiques différentes : la sécurité des biens publics, la pollution et le bruit. Cette enquête avait pour objectif d'obtenir des indicateurs sociaux avec une périodicité annuelle et d'approfondir certains thèmes dans le champ des conditions de vie. Cette enquête a été remplacée par l'enquête « statistiques sur les ressources et conditions de vie ». Ainsi, selon les résultats les plus récents, nous remarquons que les ménages pointent le bruit comme la nuisance la plus difficile à supporter, ceci principalement à cause des transports de tous types. En ce qui concerne la pollution, elle est principalement causée par la circulation des véhicules. Pour pallier à cela, le gouvernement a mis en place des mesures permettant d'éviter les pics de pollution, notamment en limitant la circulation automobile ou en réduisant la vitesse, mesures toujours d'actualité dans les grandes métropoles Françaises.

Enfin, comme nous l'avons perçu lors de notre étude bibliographique, de nombreux auteurs considèrent qu'un des effets les plus négatifs de la métropolisation est l'aspect social. En effet, les habitants des métropoles, mais aussi de la ville, sont confrontés à des problèmes sociaux, résultants d'une ségrégation importante, au sein même des quartiers. Les villes sont segmentées, éclatées.

C. La gouvernance des métropoles au travers d'une stratégie internationale

a) Une gestion stratégique des métropoles à l'international

Comme nous l'avons constaté, les métropoles régionales sont à part entière intégrées dans un réseau international. Ceci implique de nouveaux enjeux tels que la compétitivité et par conséquent la concurrence. Cependant, les acteurs de la gouvernance des métropoles ont rapidement pris conscience de ces enjeux. Ainsi, depuis le milieu des années 80, les villes se sont transformées pour renvoyer une image de ville moderne, dynamique mais surtout prospère. Pour se faire, elles sont appuyées notamment sur les technopoles, les pôles de compétitivité, les laboratoires de recherche mais aussi des festivals culturels. Elles ont aussi mis en valeur leur culture permettant de montrer leurs éléments d'histoire, ou des bâtiments d'architectures nouvelles, appuyant leur image de modernité. Elles ont aussi amélioré leurs moyens de transports publics, les rendant plus modernes. D'un point de vue économique, elles ont ouvert leurs services professionnels donnés

aux entreprises à des entreprises internationales, afin de faire venir des grands groupes internationaux.

Suite à ces changements, on voit une nouvelle forme de gouvernance apparaître, l'urbanisation des métropoles deviennent de véritables objets de marketing, des produits de consommation.

b) Les métropoles et l'urbanisation : un nouveau produit de marketing

Dans un contexte où l'internationalisation des entreprises est grandissante, les acteurs métropolitains ont développé des stratégies similaires à celles de entreprises. De fait, les villes se sont créées une image de marque, indispensable pour que la métropole ait une visibilité dans le nouvel espace international dans lequel elle s'implante. C'est à ce moment-là que de véritables campagnes publicitaires promouvant les atouts l'image des métropoles. Tout cela se solde par des campagnes d'affichage ou des spots publicitaires à la télévision. De nombreuses métropoles régionales ont trouvées des slogans pour leur ville centre, comme Montpellier sobrement renommée « la surdouée ».



Figure 1 : Affiche de la campagne de publicité nationale « Montpellier la surdouée » - 1987

Ces campagnes publicitaires ne servaient pas qu'à afficher une nouvelle image dynamique et moderne de la ville. Elles ont aussi pour but de permettre la légitimité de la décision de certains projets. Comme nous avons pu le constater, les maires jouissent de nouveaux pouvoirs, suite à la décentralisation des pouvoirs. De fait, afin que leurs métropoles puissent revêtir l'image de ville internationale, et pour accélérer le développement d'une telle image, les politiques locales établissent de nouveaux projets urbains pour entrer dans la cour des villes internationales. Ainsi, ces campagnes nationales servaient aussi pour prévenir la population locale, et pour leur expliquer les raisons des travaux entrepris dans leurs villes. Les métropoles se sont ainsi fixées de nombreux objectifs. Dans un premier temps, il était question de donner à la ville une identité forte, basée sur son histoire et son architecture antique. Dans un second temps, en quête de modernité, les villes ont commencé à construire leur technopôle, toujours d'actualité aujourd'hui. Puis, pour appuyer la politique culturelle de la métropole, des investissements ont été faits dans des structures et manifestations culturelles, pour permettre de créer une dynamique intellectuelle soutenable.

Puis, dans les années 1990, les métropoles commencent à se doter d'infrastructures permettant de palier aux besoins de croissance urbaine et d'urbanisation, correspondant aussi aux normes

métropolitaines. De fait, des superstructures voient le jour dans les métropoles. Ces aménagements vont permettre aux métropoles d'accueillir de nombreuses manifestations différentes, qu'elles soient sportives ou culturelles. Ces infrastructures concernent aussi l'éducation et le loisir. C'est donc à cette période que voient le jour les grands stades couverts, les centres d'expositions et de congrès, ou encore les parcs à thème et les musées. De plus, les métropoles investissent de gros moyens dans leurs infrastructures de transports, et dans les transports en commun. Ainsi, les agglomérations reçoivent de nombreux aménagements performants en termes de métro ou de tramway, permettant de réduire le trafic automobile, et de la relier facilement aux éléments essentiels de la ville, comme les superstructures qui viennent de voir le jour. De plus, on voit apparaître des nouvelles infrastructures routières comme les rocade, qui permettent une amélioration notable de l'accessibilité au sein de la métropole. Ceci est un réel atout pour les métropoles, qui ont donc l'image de ville moderne. Créer ces lignes de métro et de tramway permet de valoriser l'architecture des villes, en les intégrant de la bonne manière dans son paysage urbain. De plus, l'amélioration de l'accessibilité intra et extra métropolitaine permet d'attirer de nouveaux investisseurs et de nouvelles entreprises au sein de la métropole.

c) Une gouvernance particulière

Dans la partie ci-dessus, nous avons pu constater que l'urbanisme est devenu un véritable outil de marketing. De fait, les maires des métropoles sont devenus des acteurs participant de manière totale à leur développement. Comme nous l'avons de plus expliqué plus haut, le pouvoir des maires s'est accentué début des années 1980, avec la décentralisation des pouvoirs. De par leurs nouveaux pouvoirs, les maires se sont mis à innover la gestion de leur métropole, afin d'améliorer et de pérenniser le développement international. Ainsi, les maires vont gérer leurs villes et par conséquent les métropoles comme des entreprises, se basant sur leurs stratégies de développement à l'international, et sur leurs attractivités. De cette manière, il s'attache à donner une image de ville stable d'un point de vue économique et financier. De fait, ils vont transférer certains services urbains à des entreprises privées, notamment pour les réseaux d'eau, la gestion des parkings, du nettoyage ou même encore pour la construction de mobiliers urbains. C'est un partenariat permettant d'apporter aux maires et aux villes certaines ressources financières non-négligeable. Ces affiliations ont permis aux métropoles de nettement se développer. Cependant, de nombreuses dérives ont eu lieu, et certains investissements ont profités aux entreprises privées plutôt qu'à la ville. Aujourd'hui, ces partenariats sont toujours bien ancrés dans la gouvernance des villes, et de nombreux élus locaux admettent cette dépendance, sans laquelle ils ne pourraient tout gérer.

Durant l'avènement de cette gestion entrepreneuriale, des villes, les politiques locales ont dû aussi gérer le développement avec mais aussi pour l'agglomération, l'étalement périurbain étant un enjeu important de la gouvernance urbaine. Cet enjeu n'est pas récent, puisqu'il voit le jour à la fin des années 1960. C'est à cette période que l'Etat va créer les Communautés Urbaines. Leur objectif était d'amener à une gestion d'ensemble des villes. Cependant, c'est à la fin des années 1990 et le début des années 2000 que voient le jour de nouvelles dynamiques institutionnelles, avec l'adoption de trois lois entre 1999 et 2000. Ces dernières dotent les collectivités locales de nouveaux pouvoirs mais aussi de nouvelles composantes pour organiser le territoire. On parle ici de :

- Loi du 25 juin 1999, Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, dites « loi Voynet »
- Loi du 12 juillet 1999, Relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, dite « Loi Chevènement »

- Loi du 13 décembre 2000, Relative à la solidarité et au renouvellement urbains, dite ‘Loi Gayssot »

Nous allons aborder la loi Gayssot un peu plus en détails, destinée directement aux politiques urbaines. Cette dernière va apporter des modifications profondes au Code de l’Urbanisme, mais elle va surtout apporter un outil qui va permettre le renouvellement de la planification urbain : le Schéma de Cohérence Territoriale, communément appelé le SCOT. Il vient remplacer le Schéma Directeur. Cet outil de planification va permettre aux différentes collectivités territoriales mais aussi au public de se concerter ensemble puisqu’il nécessite une enquête publique. Ce document va permettre de fixer des directions non-négociables de l’aménagement, afin de pouvoir préserver le développement urbain, les activités agricoles et d’autres fonctions économiques.

Ainsi, un nouveau cadre législatif se met en place, et on voit apparaître de nouvelles tendances concernant la gouvernance urbaine des métropoles urbaines contemporaines. Pour résumer, on remarque qu’aujourd’hui, la métropole est gérée grâce à des partenariats caractérisant une mise en réseau des institutions, mais aussi des acteurs, qui vont agir à différents niveaux, possédants des statuts très variés. Grâce à ces nouveaux partenariats, on remarque un accroissement du champ d’action des politiques ; de cette manière, on voit apparaître de véritables stratégies de développement économique, et une amélioration des flux intra-métropolitains ou encore à la protection de l’environnement. Cette évolution est notable, démontrant que la ville constitue maintenant un système complexe, dans lequel des forces variées interagissent entre elles. Finalement, il est aisé d’affirmer que l’enjeu de la gouvernance métropolitaine réside dans le fait de maîtriser chaque force en présence, mais aussi d’assurer leur pérennité, d’une manière équilibrée et parallèle. C’est ce que constitue la notion de projet.

Le SCOT représente parfaitement cette notion, puisque depuis une dizaine d’années, ce fameux projet constitue l’ensemble des politiques urbaines. Ce SCOT représente des enjeux très importants, de fait il va permettre aux différents acteurs locaux, qu’ils soient institutionnels, privés ou civils, de pouvoir partager, discuter et débattre autour d’un même sujet, en tenant compte de toutes les composantes des métropoles. Ainsi, la concertation aujourd’hui est la clé de la conception des projets. Elle est une valeur ajoutée, et bénéficie largement au développement métropolitain, de par son statut. La démarche d’élaboration du projet est donc primordiale.

Cependant, cette démarche fait face à plusieurs obstacles. Le premier, et souvent le plus délicat est celui du tracé d’un périmètre pertinent. De plus en plus, ce périmètre est moins facile à déterminer, à cause de l’étalement urbain, qui pousse les limites de la ville toujours plus loin. De plus, la coopération entre élus d’une même métropole, ou d’une même agglomération peut parfois être difficile, si ces-derniers s’opposent sur le plan politique. Parfois, les élus peuvent aussi ressentir une certaine méfiance à l’encontre de la commune centre. Effectivement, le poids de la ville-centre d’une métropole ou d’une agglomération entraîne régulièrement un questionnement chez les élus ou encore les habitants des agglomérations autour. L’impact de la ville-centre et sa mainmise sont omniprésents. En effet, les élus ou les habitants craignent parfois d’être absorbée par celle-ci.

Comme nous l’avons donc vu et analysé dans cette partie, il est nécessaire de rappeler que la métropolisation a amené une nouvelle urbanité, parallèlement à l’accroissement des pouvoirs chez les acteurs locaux, tout en mettant en place une nouvelle forme de gouvernance. Ainsi, aujourd’hui il est nécessaire d’analyser les leviers de développements d’une métropole actuelle, que nous verrons à travers l’étude de cas sur la ville de Bordeaux.

IV. Les 22 métropoles françaises

Dans cette partie, nous allons peindre le portrait des actuelles 22 métropoles française. Ces métropoles ont été créés afin de répondre à la « montée en puissance du fait métropolitain » par les lois MAPTAM et NOTRe, la France compte depuis le 1^{er} Janvier 2018, 22 métropoles au sens institutionnel du terme. Celles-ci sont caractérisées par une diversité d'atouts territoriaux, de configuration géographique et de gouvernances. Dans cette partie, nous décrirons ces 22 métropoles, nous ferons le point sur leur nombre d'habitants, sur la manière de travailler dans ces métropoles, mais aussi sur le nombre d'étudiant, leur périmètre, le rôle qu'elles jouent dans l'innovation, la part de déplacement, et bien d'autre données encore.

A. La Géopolitique métropolitaine

a) La carte des 22 métropoles française en France

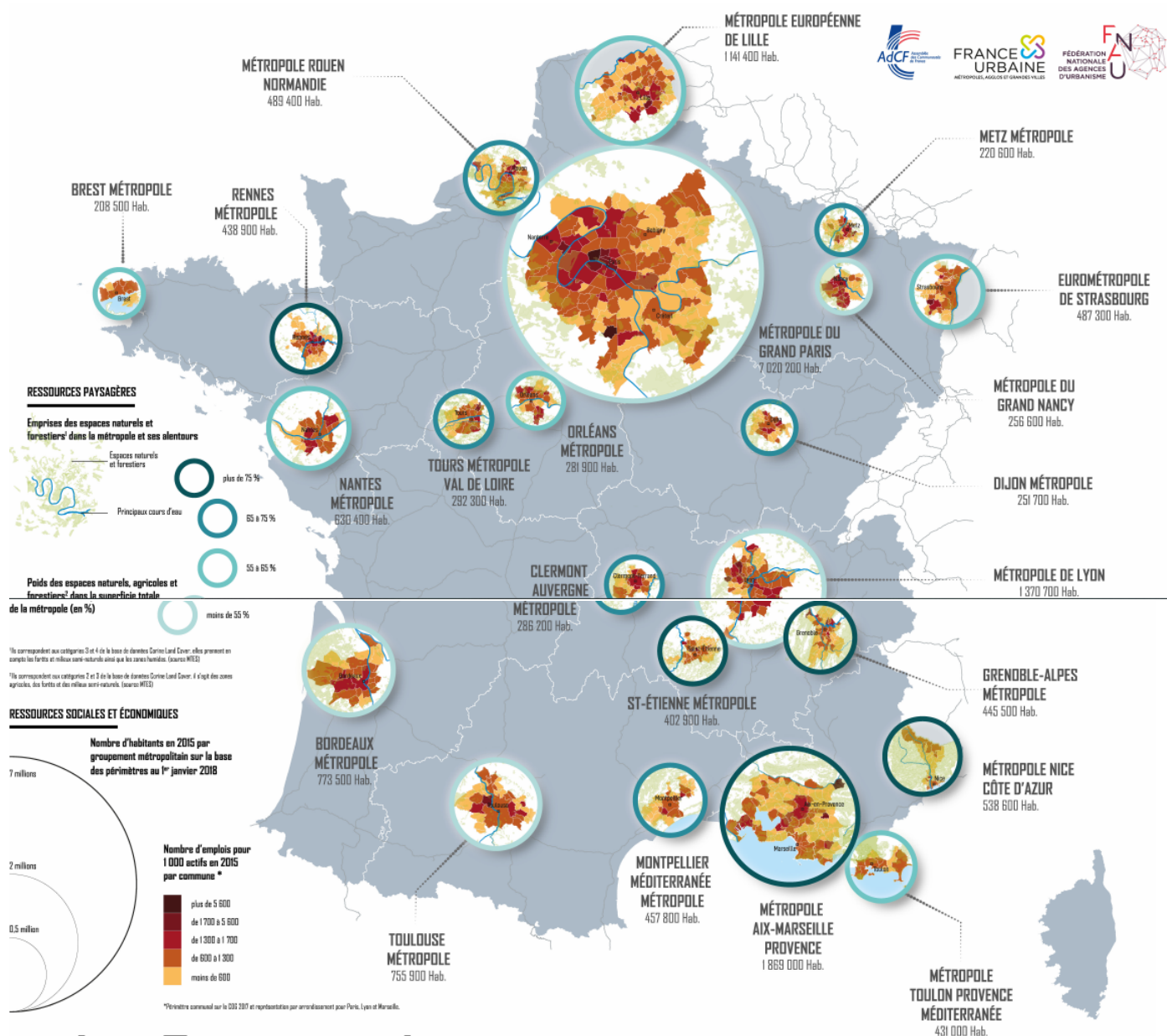


Figure 2 : La carte des 22 métropoles Françaises. Source : Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU), 2018.

Grâce à cette carte, nous pouvons tirer plusieurs analyses. Nous verrons d'abord quelles métropoles sont les plus grandes en termes de métropole propre, et d'aire urbaine. Nous verrons ensuite la contribution des métropoles en France, comment le travail est pris en compte dans cette carte, mais aussi les conditions d'innovation, d'études, de déplacements ou encore d'habitats. En effet, ces 22 métropoles se caractérisent par une grande diversité de configurations géographiques, d'atouts territoriaux et de gouvernances.

b) Métropoles et aires urbaines

Dans cette partie, nous détaillerons le périmètre des métropoles, et de leurs aires urbaines. Il est nécessaire de rappeler la définition d'une aire urbaine. Une aire urbaine, ou encore « grande aire urbaine », est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclaves. Cet ensemble est constitué par un pôle urbain, appelé aussi « unité urbaine », de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. Ainsi, il est aisé de dire que les métropoles sont toutes très différentes. Par exemple, au sein d'une aire urbaine, certaines métropoles peuvent avoir une très faible superficie, mais représenter une grosse partie de la population, mais aussi de l'emploi.

Prenons l'exemple de Marseille. La métropole Aix-Marseille représente 80% de la superficie, mais aussi 99.6% de la population et 98.6% de l'emploi. De fait, cette métropole est la plus conséquente en termes de superficie, de concentration de population mais aussi d'emploi. On retrouve en 2^{ème} et 3^{ème} position les métropoles de Lille et de Saint-Etienne. Enfin, il est nécessaire d'aborder la métropole Parisienne, Paris étant la capitale française ainsi qu'une métropole internationale.

En effet, la Métropole du Grand Paris ne représente que 5% de la superficie de l'aire urbaine, mais regroupe quand même 56% de la population et 67.4% de l'emploi.

Pour illustrer nos propos plus précisément, voici deux graphiques représentatifs pour la métropole de Marseille et celle de Paris :

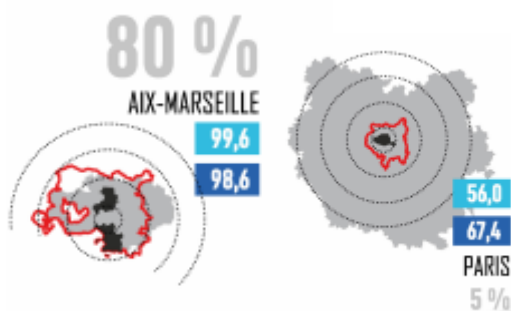


Figure 3 : Représentation de la métropole au sein de l'aire urbaine : superficie, population et emploi. Source : Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU), 2018.

c) Contribuer à la France ; les métropoles, un moteur

Ici, nous verrons comment les métropoles françaises contribuent à l'économie. Nous analyserons donc la part de la fiscalité économique cumulée dans le produit fiscal total en 2016, grâce à des sources de la DGFIP. Rappelons dans un premier comment interpréter la part de la fiscalité économique. Plus cette part de fiscalité économique, plus les ressources financières des métropoles reposent sur le dynamisme de leur tissu économique.

A contrario, si cette part est plutôt faible, alors les recettes des métropoles dépendent surtout de leur attractivité résidentielle. Ainsi, en tête de ce classement, on retrouve Paris, qui au sein de la

métropole regroupe 35,7% du produit fiscal, suivie de près par Lyon et Toulouse, avec respectivement 34.9% et 31.8%. En 11^{ème} position de ce classement, nous retrouvons Bordeaux avec 22.9%. Pour finir, en fin de classement se trouve Toulon, avec seulement 14.9% de part de fiscalité économique au sein de sa métropole. Enfin, il est nécessaire de comparer les revenus en France par rapport aux revenus dans les métropoles. En France, le revenu médian est de 19 189 euros, contre 20 824 euros dans les métropoles.

B. Attractivité et dynamisme des métropoles françaises

Dans cette partie, nous tâcherons de faire un point précis sur les métropoles françaises, un état des lieux de l'économie des métropoles, les points forts de leur attractivité et leur dynamique économiques ou encore démographiques.

Il est ici nécessaire de rappeler certains chiffres, car la métropolisation de l'économie française ne cesse d'accélérer. Enfin, aujourd'hui les grandes et très grandes métropoles françaises, (hors Paris), concentrent à elles seules :

- 21% de la population françaises
- 24% des emplois salariés du secteur privé en France.

De plus, depuis 20ans, la croissance de la population des métropoles françaises est en moyenne deux fois plus rapide qu'ailleurs en France. Notons aussi que depuis la crise de 2009, les métropoles ont créé 82% des emplois dans le secteur privé et 34% dans les secteurs d'activités à haute valeur ajoutée.

Ainsi, aujourd'hui la métropole la plus attractive et dynamique en France est Lyon, suivie de près par Toulouse et Bordeaux (source : Baromètre Arthur Loyd). Dans ce classement des aires urbaines, les mieux classées sont celles bénéficiant des meilleures performances économiques, mais aussi de la meilleure connectivité, d'un bon capital humain et d'un fort potentiel de croissance. Le point commun entre les métropoles les mieux classées est celui du portage politique fort, mais aussi d'une spécialisation économique dans des secteurs porteurs, à forte valeur ajoutée. Pour déterminer les critères d'attractivité à l'échelle françaises, où l'on constate une concurrence importante entre les territoires dans l'optique d'attirer capitaux, cerveaux et emplois, il existe 4 grandes thématiques : les performances économiques, les capacités d'accueil pour les entreprises, la connectivité, capital humain et potentiel de croissance, et enfin la qualité de vie.

Pour permettre une comparaison d'ensembles cohérents, les aires urbaines sont classées en 4 grandes catégories : les agglomérations de taille moyenne, comptant 100 000 à 200 000 habitants, les métropoles intermédiaires, comptants 200 000 à 500 000 habitants, et enfin les grandes et très grandes métropoles, qui elles comptent de 500 000 à plus d'1 million d'habitants. Nous nous focaliserons donc sur ces deux dernières.

a) De l'évolution de l'emploi dans le secteur privé

Aujourd'hui en France, il y a plus de 18 millions d'employés dans le secteur privé, entraînant une croissance de 1,7% du PIB lors de l'année 2018. Cette même année, plus de 200 000 emplois se sont créés en France, ce qui pourrait permettre l'anticipation d'une croissance de 1,3% du PIB en 2019 (source INSEE). Tous les grands secteurs économiques produisent des emplois, cependant c'est le secteur des services qui comptait la plus grande augmentation du nombre d'employés en 2018,

concentrant 61% des créations d'emplois dans le secteur privé. On a aussi remarqué que le secteur de l'industrie n'était pas en reste, puis qu'il y a une augmentation de 294% de la création d'emploi dans ce secteur depuis 2017.

Les grandes et les très grandes métropoles enregistrent la plus forte croissance en matière de création d'emplois depuis 2009, avec 11% de croissance, qui s'est encore intensifiée en 2015. En 2018, ces aires urbaines enregistrent 92 000 emplois créés, soit 45% au total. Nous pouvons aussi aborder Paris, « ville-monde », qui compte une croissance du nombre d'emploi de 9% depuis 2009, avec une accélération depuis 2016, créant 80 000 emplois en 2018, soit 39%. Cependant, les aires urbaines comptant moins de 500 000 habitants sont en retard, avec une croissance de seulement 2% depuis 2009, et un ralentissement notable depuis 2018. Cette même année, elles n'ont créé que 33 000 emplois, soit les derniers 16%.

Il est aussi intéressant d'aborder les dynamiques de l'emploi au sein des territoires. Nous avons précédemment donné la définition de l'aire urbaine, cependant il est nécessaire de noter qu'une aire se décompose en 3 types d'espaces : la Ville-centre, le Pôle urbain hors centre-ville, c'est-à-dire la périphérie proche, et enfin la couronne périurbaine ; une banlieue éloignée, parfois composée de communes rurales, influencées par la ville-centre.

Il est ainsi intéressant de noter que les effectifs salariés des villes-centres se sont accrus de 5% depuis 2009. Toutefois, le contraste entre les villes-centres des grandes et très grandes métropoles est marquant, puisque celles-ci enregistrent une croissance d'effectif salarié de 10%, contre 2% dans les aires urbaines de moins de 500 000 habitants. Cependant, on remarque aussi que les proches périphéries, quant à elles, ont connu une croissance de leur masse salariale de 8% en 10ans, générant plus de 650 000 emplois soit 62% au total. Ceci s'explique notamment par une disponibilité foncière plus importante que dans les villes-centre, leur conférant un rôle économique important qui se renforce chaque année. Notons que la ville-centre à l'origine de la plus forte création d'emploi depuis 2014 est celle de Lyon, avec plus de 27 000 emplois, suivie de près par des villes de taille similaires comme Bordeaux, Nantes ou Toulouse par exemple.

b) Mesurer la métropolisation : croissance démographique et AMS

En termes de croissance démographique, les grandes et très grandes métropoles sont toujours largement en tête, malgré une certaine baisse de dynamisme sur quelques territoires. Par exemple, les très grandes métropoles (de plus d'1 million d'habitants), enregistraient une croissance de 5.2% et de 4.7% pour les grandes métropoles. Par exemple, pendant ces 6 ans Bordeaux, une très grande métropole, gagnait 9.3% d'habitants en plus ; Nantes, une grande métropole quant à elle gagnait 10% d'habitants supplémentaires. Pour mettre en perspective, la métropole de Paris « Très grand Paris », gagnait près de 350 000 habitants, pour une croissance de 2,8%.

Les grandes et très grandes métropoles comptent aussi de nombreux jeunes talents, créant un nouvel enjeu : ces dernières doivent être capable de former mais aussi de conserver ses jeunes diplômés. Entre 2011 et 2016, les grandes et très grandes métropoles ont vu une augmentation du taux de diplômés : plus d'une personne sur deux possède un diplôme supérieur ou égal au Bac+2, et voient la population des 15-29 ans croître sans arrêt. De plus, les aires urbaines avec la plus forte croissance de la population 15-29, sont généralement celles avec le taux de diplômés le plus élevé, comme c'est le cas pour Bordeaux, Nantes ou Toulouse, encore une fois. Toujours pour mettre en

perspective, le Très Grand Paris a perdu 1% de sa population de 15-29ans en 5ans, conservant quand même 69 diplômés pour 100 non-diplômés.

On note aussi que les AMS sont un marqueur avancé de la métropolisation des territoires. Les AMS, ou Activités Métropolitaines Supérieures, sont des secteurs stratégiques pour le développement des métropoles. La définition s'appuie sur l'intensité en connaissance, et le niveau technologique des activités. Ces AMS comprennent : les services aux entreprises à forte intensité et en croissance, les services aux entreprises de haute technologie, les services financiers et l'industrie de haute technologie. Ces filières, ou secteurs, sont notamment le conseil en ingénierie, les industries spécialisées dans la santé ou encore les activités aéronautiques. De fait, la création d'emplois dans les AMS est très élevée, avec 81 000 postes créés en 2018, avec 70 700 uniquement dans l'aire urbaine de Paris, une partie étant dans les aires urbaines de plus de 500 000 habitants, ainsi 87% des créations d'emplois dans les AMS ont vu le jour dans les métropoles et très grandes métropoles. Aujourd'hui, l'économie de la connaissance et les filières à haute valeur ajoutée sont toujours en pleine croissance, ce qui entraîne un développement des entreprises spécialisées dans les plus grandes métropoles. Pour rester dans les statistiques, notons que 23% des emplois dans les très grandes métropoles sont dans des AMS ; les grandes métropoles elles, comptent 19% de ces emplois.

c) Une attractivité en constante évolution

Grâce aux données que nous avons explicitées ci-dessus, il est facile d'affirmer que les très grandes et les grandes métropoles sont de plus en plus attractives. En termes d'attractivité, à la tête des très grandes métropoles on retrouve sur le podium respectivement Lyon, Toulouse et Bordeaux. En ce qui concerne les grandes métropoles se trouvent Nantes, Rennes et Grenoble. Il est nécessaire de faire un point sur ces trois grandes et très grandes métropoles et sur leurs succès retentissants.

Lyon, par exemple, est la ville la plus attractive puis 3 années consécutives. Cela est en partie dû à de grandes performances concernant l'immobilier ou encore dans la capacité d'accueil des entreprises. Son marché du travail est très riche, son économie stable et son taux de chômage très bas. De même, son offre culturelle est très variée tout comme son offre de formation ; cela permet d'élargir son spectre d'activités, et par conséquent d'attractivité. Cependant, cette très grande métropole doit veiller à préserver son cadre environnemental mais aussi au coût du logement, qui est de plus en plus élevé, à la location comme à l'acquisition. Elle est première notamment dans le domaine de l'innovation et des nouvelles technologies, dans les aménités urbaines et l'enseignement, mais aussi dans la performance du marché immobilier tertiaire et dans l'accueil des entreprises, grâce à un faible coût d'implantation.

Toulouse occupe la seconde place, grâce à un dynamisme économique et démographique irréfutable. C'est Toulouse qui possède la plus grande proportion d'employés de niveau cadre ou supérieur dans toutes les métropoles confondues. Son taux de diplômés est aussi le plus élevé même devant Paris. On note aussi une croissance importante de la population des 15-29 ans, venant renforcer son dynamisme. Son excellent pôle aéronautique lui vaut la première place dans le domaine de la Recherche & Développement, comptant plus d'un tiers de ses cadres.

Bordeaux est, quant à elle, à la troisième position. C'est une très grande métropole qui évolue à la vitesse du TGV depuis l'arrivée de la LGV, permettant une accessibilité encore meilleure. De fait, elle attire des populations variées et notamment de jeunes actifs, toujours de la tranche des 15-29 ans. Pour redonner une nouvelle vitalité à la métropole, de nombreux projets urbains très conséquents et ambitieux ont vu le jour, mettant en valeur ses meilleurs atouts : la Cité du Vin, livrée

depuis 2016 et la Cité Numérique dans le quartier de la gare Euratlantique. Cependant, cette attractivité comporte certains aspects négatifs avec par exemple un marché du logement très compliqué et très cher.

Nous avons donc fait un point sur les 3 métropoles de plus d'1 Million d'habitants, en donnant certaines de leurs caractéristiques, nous permettant de les mettre dans une certaine position comparative. Maintenant, il est nécessaire de faire le point sur le podium des 3 métropoles légèrement plus petites, dites grandes métropoles, comptant entre 500 000 et 1 Million d'habitants. Cela nous permettra de placer nos métropoles françaises en perspective.

Nantes est sur la première marche du podium des grandes métropoles, et améliore encore son attractivité. Elle est en pleine forme sur le point de vue économique et surtout au niveau de l'emploi, puisque parmi toutes les métropoles de sa catégorie, c'est elle qui compte le plus d'emplois avec 430 000 emplois. Elle est aussi en bonne position avec son capital humain, son potentiel d'innovation mais aussi grâce à sa connectivité performante. Toutefois, Nantes a des progrès à faire et notamment sur le plan de l'immobilier, car c'est une ville qui reste très onéreuse. De plus, son offre de soin et de santé n'est pas aussi performante et variée que chez ses concurrentes.

Rennes quant à elle, occupe respectablement la seconde place du podium. Son économie, son marché tertiaire mais aussi son capital humain qui est au beau fixe. Parmi les métropoles de sa catégorie, c'est elle qui possède le taux de chômage le plus bas. De plus, la LGV et sa nouvelle gare ont vu le jour à en 2017 permettant un certain regain de vigueur à la métropole. Enfin, son futur quartier d'affaire est un tremplin sur lequel s'appuie la métropole pour développer encore plus son attractivité. D'ici à 2020, la ville a pour projet d'ouvrir une nouvelle ligne de métro, connectée à la nouvelle, lui permettant d'étoffer son offre de transport et d'accessibilité.

Grenoble : une troisième position méritée. Elle est en tête au niveau de l'innovation et de la recherche, regroupant à elle seule plus de dépôts de brevets que Toulouse et Marseille (qui ne sont pas dans sa catégorie). C'est aussi une ville possédant des formations excellentes : Sciences Po, Polytech, école de commerce et de management notamment. Cependant, cette grande métropole n'est que peu reliée aux autres métropoles ni même à Paris. Ces routes sont très congestionnées, malgré plusieurs lignes de tramway. Ainsi, la métropole sait sur quoi miser pour améliorer encore son attractivité, et se hisser au plus haut rang dans sa catégorie.

d) Les quartiers d'affaire : les métropoles se transforment

Aujourd'hui, dans les grandes et très grandes métropoles émergent de nouveaux quartiers : les quartiers-gares. Ces quartiers sont de véritables vitrines pour les métropoles, leurs permettant d'acquérir une attractivité nouvelle et vitale. Ces quartiers-gares font partie d'un ensemble de renouvellement d'anciennes gares, plus vraiment viables. Le renouvellement de ces gares passe par plusieurs motivations. Dans un premier temps, c'est l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse. Chaque métropole veut se connecter au mieux aux autres et notamment à Paris afin de favoriser son accessibilité, mais aussi pour permettre de recevoir des populations plus jeunes, variées et dynamiques. On cherche aussi à favoriser l'émergence d'un hub multimodal ce qui permettrait d'améliorer et de renforcer l'utilisation des transports en commun. Cela permettrait aussi de requalifier et revitaliser de grandes parcelles foncières comme des parcelles anciennement industrielles, ou des parcelles ferroviaires qui ne seraient plus utilisées, pouvant servir à créer de nouveaux services, permettant d'accroître la réserve foncière. Cela entraînerait donc de revitaliser

d'anciens quartiers de gare, vieillissants et peu attractifs. Ces quartiers-gares, naissant dans plusieurs métropoles ont des points communs : ce sont de grands projets urbains, de grande envergure, et ils sont accompagnés par la création parallèle d'un quartier d'affaires. Ils sont aussi accompagnés de programmes de logements, de bureaux, commerces ou encore services. Enfin, ce sont aussi des ambitions, des envies urbanistiques mais aussi architecturales affirmées et innovantes.

Ces nouveaux quartiers suscitent un certain intérêt, au travers de plusieurs volontés. Créer ces quartiers permettrait d'avoir de nouveaux quartiers d'affaires, mieux desservis où l'on pourrait concentrer de nombreux emplois, avec une centralité nouvelle. Ces espaces auront de nombreuses fonctions, permettant d'accueillir différentes populations, mais qui parviendraient aussi à les maintenir en place. Les effets sur les métropoles se verront dans plusieurs années, une fois la transformation des quartiers achevée.

Les quartiers-gares vont permettre une ouverture du Grand Ouest importante, notamment avec les projets prenant place dans les villes de Rennes, Nantes et Bordeaux. En effet, ces trois villes sont en train de connaître une vitalité nouvelle, et se revitalisent largement. Leurs atouts permettent d'attirer de jeunes actifs et notamment des familles principalement franciliennes. Ces nouvelles populations profitent des aménités offertes par les métropoles, largement liées à Paris mais aussi au reste du territoire. Ces populations sont qualifiées, diplômées, et donc renforcent un capital humain nécessaire à l'économie mais aussi à l'économie de la connaissance. Les bassins d'emplois sont donc très solides, couplé à la présence de jeunes talents et inventeurs mais aussi grâce à des capacités d'accueil pour les entreprises importantes, les décideurs économiques s'implantent facilement dans ces métropoles, sans craindre de ne pas disposer de suffisamment de main d'œuvre. Il est donc logique que ces aires urbaines aient gagnées près de 250 000 habitants entre 2010 et 2016.

Enfin, ces quartiers-gares permettent de voir émerger des espaces de coworking. Ils ont pour objectifs de capter des start-up, des PME ou encore des équipes projet de grand groupes, qui seront situées à proximité immédiate des grandes infrastructures de transports. Cela permet aux chefs d'entreprises mais aussi aux collaborateurs d'être extrêmement mobiles entre Paris et les métropoles régionales, leur offrant un accès à des prestations similaires.

e) Des projets ambitieux

Nous allons ici présenter les nouveaux quartiers-gares prévus dans plusieurs métropoles. Nous choisissons de ne pas parler de celui de Bordeaux, que nous aborderons dans une prochaine partie.

EuroRennes, le quartier-gare de la métropole de Rennes, a vu le jour en été 2019 ; la nouvelle gare de Rennes est donc prête à recevoir de nouveaux flux humains mais aussi économiques. La LGV est arrivée à Rennes en juillet 2017, permettant un temps de trajet vers Paris de 1h25. Il fallait donc renouveler le quartier de la gare afin de mettre en valeur l'attractivité de la métropole. De plus, grâce à ces infrastructures de transport performantes et au dynamisme de son marché immobilier, de nombreuses entreprises viennent s'y implanter sans crainte, avec notamment Yves Rocher ou Harmonie Mutuelle. De grands immeubles de bureaux et d'espaces de coworking sont construits et déjà utilisés. Rappelons que la métropole de Rennes compte une population en aire urbaine de 720 000 habitants, avec un taux de chômage de 6,4% et plus de 320 000 emplois. C'est une métropole dynamique, avec une démographie solide, une accessibilité et une qualité de vie intéressante qui sait

se mettre en valeur avec un quartier-gare neuf.



Figure 4 : Le quartier EuroRennes de la métropole de Rennes. Source : <https://www.eurorennes.fr/>

EuroNantes est un quartier d'affaires qui ne cesse de se renforcer, permettant à Nantes de maintenir son activité auprès des entreprises mais aussi auprès des investisseurs. Nantes bénéficie de la LGV depuis plus de 30ans maintenant, se situant à seulement 2h de Paris en train, c'était une métropole très enviable du grand Ouest. Son attractivité est forte, et notamment son attractivité résidentielle ; implanter un quartier d'affaire si ambitieux à quelques pas de la gare de Nantes prouve son envie de favoriser l'émergence d'un quartier d'affaires qui aura une renommée nationale. Ce quartier est déjà prisé par les entreprises telles que Engie ou encore la DRFIP de Nantes, qui s'y sont installées. Ce quartier est accessible par tous les moyens de transports, est proche du centre historique mais aussi de l'Île de Nantes, hauts lieux de la culture et des activités nantaises, intéressant pour les entreprises cherchant à s'implanter dans le centre. Afin de garder sa position de grande métropole, Nantes verra un renouvellement complet de sa gare en fin 2020. Pour rappel, la population en aire urbaine s'élève à 960 000 habitants, pour 429 000 emplois et un taux de chômage de 6,7%.



Figure 5 : Le quartier EuroNantes de la métropole de Nantes

EuraLille, le quartier d'affaire de la métropole Lilloise est le plus grand quartier-gare de cette analyse. C'est un quartier marqué par une architecture particulière, très reconnaissable, donnant une dimension unique au quartier d'affaires. Les premiers immeubles ont été livrés au début des années

90, aujourd'hui ce quartier est un hub majeur en termes de transports mais aussi au travers des flux européens. C'est aussi un quartier commercial prononcé, une véritable vitrine pour les lillois ou pour les voyageurs. Ce quartier est toujours en phase de développement, notamment avec le projet Euralille 3000. Ce quartier est une valeur sûre pour la métropole, c'est un quartier très mature à l'échelle nationale, desservi par une accessibilité sans faille. La gare de Lille bénéficie de la LGV depuis 1993, avec un temps de trajet vers Paris d'une heure seulement. La métropole de Lille, c'est aussi une population en aire urbaine de près d'1 million 200 000 habitants, avec un taux de chômage de 9,5% et un marché du travail de plus de 500 000 emplois. Le quartier d'affaires compte 330 000m² de bureaux et 110 000m² de commerce.



Figure 6 : Le quartier EuraLille de la métropole de Rennes.

La Part-Dieu, à Lyon, est le plus ancien quartier d'affaires de notre analyse, comme son nom l'indique, n'incluant pas les termes Euro/Eura. Ce quartiers-gares est relié à la LGV depuis 1981, avec un trajet vers Paris effectué en 1h57. Il comporte plus d'1 million de m² de bureaux et presque 45 000 emplois. Des entreprises majeures y sont implantées, telles que EDF ou la Caisse d'Epargne. En revanche, c'est un quartier vieillissant, ainsi depuis 2010 de vastes programmes de modernisation des espaces publics avec notamment la création de tours de bureaux. C'est un véritable pôle multimodal, hyper-accessible depuis le centre-ville. La rénovation complète de la gare sera terminée en 2023 afin de répondre au problème de saturation ferroviaire et pour pérenniser l'attractivité du quartier mais aussi de la métropole lyonnaise. C'est un quartier majeur parmi les métropoles, et ce à l'échelle européennes. Lyon, c'est une population en aire urbaine de 2 310 000 habitants, avec un

taux de chômage de 7.9% et plus d'1 millions d'emploi.



Figure 7 : Le quartier de la Part-Dieu à Lyon

f) Les quartiers-gares, une avancée inégale

Après avoir présenté ces projets urbains importants, il est nécessaire de préciser qu'ils ne sont pas tous au même point d'avancement. En effet, EuroRennes, EuroNantes et Euratlantique ne sont qu'en cours de développement, contrairement à EuraLille, qui est développé et en extension constante. Concernant la Part-Dieu, on note que le renouvellement est initié.

En revanche, les métropoles comme Toulouse, Marseille, Montpellier et Strasbourg n'en sont pas au même stade. A Toulouse par exemple, le projet EuroSudOuest voit doucement le jour, autour de la gare Matabiau. Cependant, Toulouse malgré son poids ne bénéficie toujours pas de la LGV, le trajet jusqu'à Paris durant au minimum 4h20. Cependant, à Toulouse on voit la construction de la Tours Occitanie, un projet phare du quartier, ou encore la création d'une troisième ligne de métro, d'ici à 2025. Concernant Marseille, autre très grande métropole, il n'y a pas de quartier-gare à proprement parler, mais il y a tout de même un quartier d'affaires d'importance, renommé nationalement.

V. Présentation et justification de la problématique et des hypothèses

Nous allons dans cette partie expliquer et justifier notre problématique. Nous poserons la ou les hypothèses qui nous guideront au long de notre recherche.

La problématique est la suivante : quels sont les leviers et les processus utilisés par les métropoles régionales pour se démarquer des métropoles internationales ?

L'hypothèse sur laquelle nous nous focaliserons repose sur le fait que les processus et les leviers de métropolisation à l'échelle régionale se démarquent de ceux qui ont été utilisés pour les grandes métropoles. En effet, ces dernières se concentraient sur une logique « classique » d'attractivité extérieure. Or, les métropoles régionales elles, ne jouent pas sur les mêmes atouts. Ces métropoles régionales préfèrent orienter leur stratégie de métropolisation par la valorisation de leurs ressources locales spécifiques. On parle là de leurs institutions historiques, comme les universités, ou encore la valorisation de leurs histoires et de leurs patrimoines. Ces métropoles régionales ont réussi à préserver

ces ressources locales, à les développer et parfois même à les créer. De plus, la gouvernance de ces villes a aussi un rôle particulier dans leurs dynamiques de métropolisation, que nous développerons dans notre cas d'étude. Enfin, ces métropoles ont appris à transformer leur tissu économique et urbain, en s'aidant sur des entreprises innovantes déjà présentes, spécialisées notamment dans le secteur de l'innovation ou l'environnement, des sujets porteurs pour la croissance et l'emploi. L'objectif de ce PFE sera donc d'analyser ces dynamiques spécifiques de métropolisation ; ceci se faisant au travers d'une méthodologie précise. Nous avons choisi un cas d'étude pertinent, que nous analyserons selon plusieurs axes, plusieurs questions que nous garderons en tête tout au long de cette recherche, que nous pouvons formuler ainsi :

- 1) Quel rôle joue la gouvernance de la métropole dans sa dynamique de métropolisation à l'échelle régionale ? Quels grands projets porteurs pour la métropole ?
- 2) Quelles politiques sur les mobilités ?
- 3) Quelles politiques sur l'économie de la connaissance ?
- 4) Comment se rendre attractive au travers des universités ?

VI. Cas d'étude, méthode et analyses

Dans cette partie nous allons présenter le cas d'étude retenu, mais aussi la méthode qui sera utilisée avant de l'analyser selon les axes que nous avons dégagés. Nous commencerons par présenter notre cas d'étude ainsi que les informations que nous avons pu réunir. Nous expliquerons brièvement l'histoire de cette métropole. Puis nous aborderons les notions énoncées précédemment : nous parlerons de sa gouvernance, de ses compétences, de ses projets en matière d'aménagement urbain, mais aussi de ses pôles de compétitivité et de ses institutions, avec ses centres de recherche et ses établissements de formation. Finalement, grâce à ces informations nous verrons pourquoi cette métropole est bien une métropole d'envergure régionale, ceci permettra l'ouverture sur l'analyse approfondie que nous ferons de ses leviers de métropolisation. La métropole régionale qui sera étudiée dans le cadre de cette recherche, est la ville de Bordeaux.

Tout comme à Lyon, Marseille ou Toulouse, Bordeaux est passée à l'échelle métropolitaine, une très grande métropole, mais une métropole régionale tout de même. C'est une ville dont la population en aire urbaine est supérieure à 1 million d'habitants, dont l'organisation et la gouvernance sont nouvelles. Cela implique plusieurs objectifs, il faut savoir revoir les évolutions en cours, anticiper les situations délicates, savoir poser les bonnes questions et trouver les réponses adaptées. Dans notre étude de cas, nous verrons de quelle manière Bordeaux est devenu et se maintient une métropole régionale, de renommée nationale, voire internationale. Pour ce faire, nous analyserons principalement l'offre de mobilité, le poids de son économie de la connaissance, au travers de ses clusters mais aussi de son offre de formation, et enfin nous verrons quelle direction prends la gouvernance de la ville, en termes de projets urbains mais aussi en termes de choix politiques.

Bordeaux est une ville qui n'a retrouvé son attractivité que très récemment, grâce à l'implantation du tramway, entre 2005 et 2010. C'était un projet phare de la métropole, qui lui a permis de motiver de longues réflexions quant au sujet des mobilités dans la métropole, notamment en termes d'accessibilité mais aussi de connectivité. Cependant, ces questionnements ont duré dans le temps, notamment concernant le périmètre de l'offre de transport, qui était jusque-là limité à Bordeaux intra-muros, sans dépasser la rocade. De plus, il fallait aussi prendre en compte la problématique de l'environnement mais aussi de la transition énergétique, ainsi que celle de la dimension socio-économique. Depuis, de nombreux projets ont été lancés, avec comme figure de proue le projet Euratlantique, d'envergure nationale, démarré en 2008.

Finalement, Bordeaux a réussi à s'appuyer sur son histoire et notamment son héritage historique en faisant en sorte de l'actualiser, sans le détruire. La métropolisation de Bordeaux a donc commencé il y a plusieurs années déjà, et on voit une métropole grandir, se transformer au travers de différents projets urbains, mais aussi des projets sociaux et économiques.

A. Présentation de Bordeaux et de Bordeaux Métropole

a) Une ville connue et reconnue

Bordeaux est une commune du Sud-Ouest de la France ; aujourd'hui elle est le chef-lieu de la région Nouvelle-Aquitaine mais aussi la préfecture du département de la Gironde. Elle est aussi bien sûr le siège de Bordeaux Métropole. C'est une commune connue dans le monde entier, notamment pour les vins de Bordeaux et les vignobles du Bordelais. Pour intégrer un peu d'histoire, il faut préciser que ce sont les Romains qui, lors de l'avènement de l'Empire, plantent des vignes sur les bords de la Garonne provenant du piémont Basque.

Bordeaux est très bien positionnée d'un point de vue géographique, puisqu'elle est située au carrefour entre de nombreux flux : commerciaux terrestres, commerciaux fluviaux notamment. Elle est aussi située en plein cœur d'une région viticole de renommée internationale. Au cours du premier millénaire, Bordeaux était déjà une commune riche, parsemée de palais, d'abbaye, de cathédrales ; toujours présentes et mises en valeur aujourd'hui. C'est au cours du XII^{ème} siècle que Bordeaux devient un des premiers centres français mais aussi Européen pour ce qui est de l'enseignement mais aussi du commerce international.

En 2015, Bordeaux est devenue la 9^{ème} commune de France par sa population comptant près de 250 000 habitants. Cependant, en termes d'agglomération elle est 7^{ème} avec 904 000 habitants, derrière, respectivement, Paris, Lyon, Marseille-Aix, Toulouse et Nice, mais devant Nantes. Quant à l'aire urbaine de Bordeaux, elle comptait 1 232 550 habitants en 2016 (source : INSEE) la classant 5^{ème} ville de France.

Bordeaux est aussi reconnue pour son patrimoine culturel et historique très important comme sa cathédrale gothique de Saint-André, ses manoirs, le musée des Beaux-Arts ou encore la place de la Bourse, se reflétant dans le miroir d'eau. C'est aussi une commune très dynamique accueillant plusieurs milliers d'étudiants et de jeunes actifs.

Véritable métropole régionale, nous tâcherons de savoir comment Bordeaux utilise ses atouts et comment elle fait face à ses faiblesses en analysant ses performances en termes de mobilité, mais aussi en termes de dynamisme. Nous verrons finalement quels projets sont à l'œuvre, et comment elle se démarque de ses nombreuses concurrentes françaises.

b) Bordeaux Métropole

Bordeaux étant le siège de la métropole de Bordeaux, il est nécessaire de faire un point sur cette organisation : Bordeaux Métropole. Anciennement Communauté Urbaine de Bordeaux, ou CUB, Bordeaux Métropole a vu le jour le 1^{er} janvier 2015. Elle est la deuxième métropole française de droit commun derrière Lille, les métropoles de Paris et Marseille étant des métropoles à statut particulier et celle de Lyon étant une collectivité territoriale. On y compte 28 communes de l'agglomération de Bordeaux pour un total de 783 000 habitants en 2016. Elle a été créée suite à la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, ou loi MAPTAM du 27 janvier 2014. En effet, créer et développer des métropoles permet aux territoires français les plus dynamiques économiquement d'obtenir une structure politico-administrative solide, répondant précisément aux enjeux qui leur sont spécifiques. Cette architecture métropolitaine sert aux aires urbaines les plus importantes pour atteindre leur masse critique de manière à conduire des

politiques publiques adaptées à leurs tailles, leurs caractéristiques mais aussi leurs ambitions, qui bénéficieront à terme à l'ensemble de la France.

Bordeaux Métropole est administrée par son Conseil Métropolitain. Ce dernier est composé de 101 délégués titulaires. Chaque commune possède au siège au conseil ; Bordeaux en possède 36. Lors de sa création, le président de Bordeaux Métropole était Alan Juppé, ancien maire de Bordeaux, aujourd'hui remplacé par Patrick Bobet, actuel président du Bouscat, commune de la Métropole, bien que le maire de Bordeaux soit aujourd'hui Nicolas Florian. Aujourd'hui, la Métropole possède 10 compétences :

- Développement et aménagement économique, social et culturel ;
- Aménagement de l'espace métropolitain (PLUi notamment) ;
- Politique locale de l'habitat ;
- Politique de la ville ;
- Gestion des services d'intérêt collectif ;
- Protection et mise en valeur de l'environnement du cadre de vie
- Fourrière automobile
- Archéologie préventive
- Promotion d'une programmation culturelle des territoires de la métropole ;
- Réseaux non-urbains de chaleur ou de froid urbains.

La métropole gère aussi plusieurs équipements culturels et sportifs comme par exemple l'Opéra national de Bordeaux, la cité du Vin, l'Arké Aréna ou encore les Stades Matmut-Atlantique et Chaban-Delmas. Elle est aussi en charge de nombreux urbains, que nous allons aborder.

Ci-dessous, une carte de Bordeaux Métropole, avec toutes les communes lui appartenant :

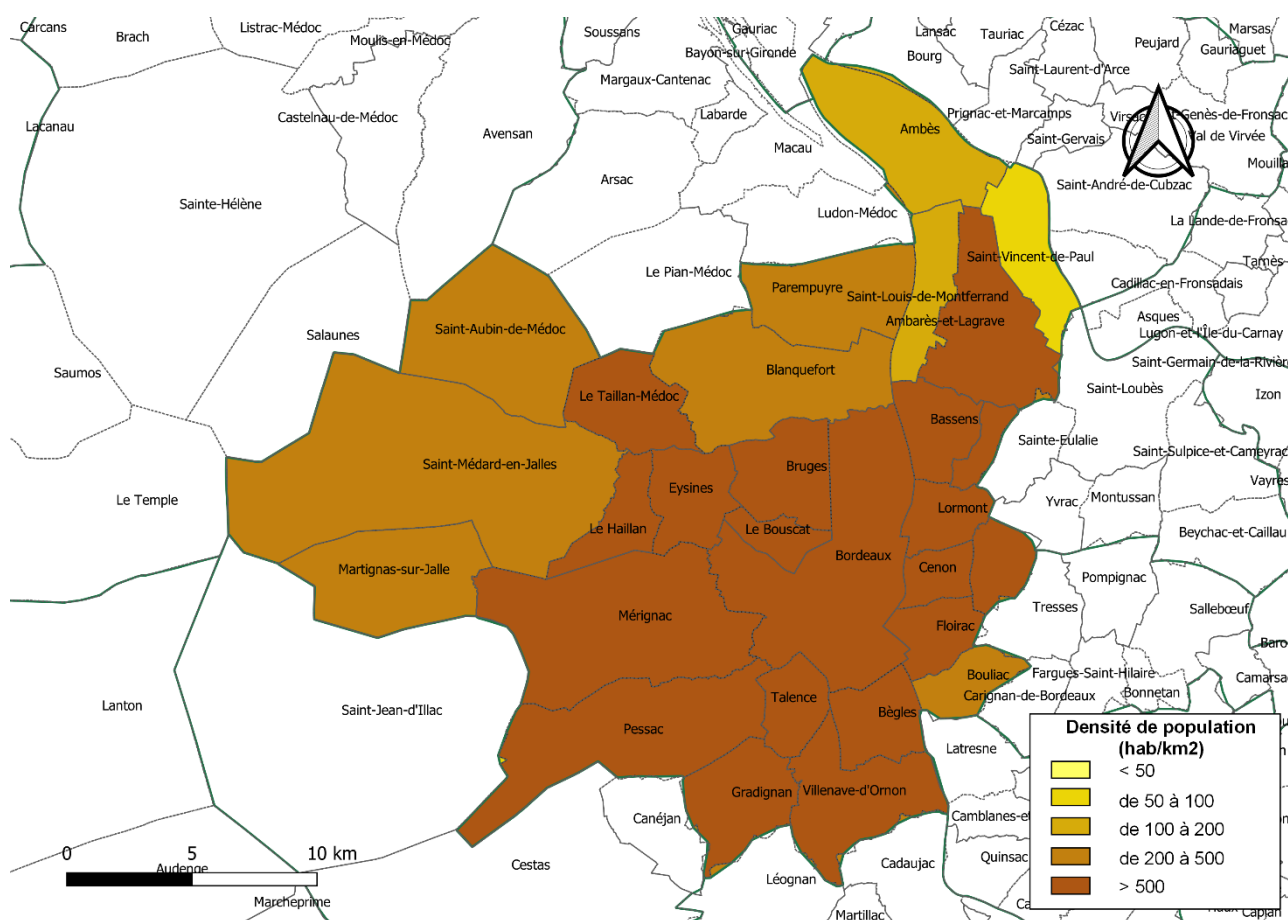


Figure 8 : Carte des 28 communes de Bordeaux Métropoles ainsi que leurs densités de population. Source : Bordeaux Métropole

c) Vin, tourisme et patrimoine

Pour découvrir la région bordelaise et la ville de Bordeaux en particulier, le vin est un élément essentiel. Depuis 2000 ans à Bordeaux, le vin a créé une civilisation articulée entre autres autour de celui-ci. Le vin est une institution à part entière, il a façonné la réputation de la ville mais aussi ses paysages. C'est notamment grâce à celui-ci que Bordeaux possède un patrimoine historique extrêmement riche. Il est à l'origine de nombreux musées, d'histoire, d'ethnographie ou encore d'art avec notamment la Cité du Vin, un projet ayant un fort objectif touristique, culturel mais aussi économique, que nous aborderons plus loin dans notre rapport.

d) Un territoire attractif

Ici nous allons voir, en chiffres, comment et pourquoi Bordeaux est devenue si attractive. Notons tout d'abord que Bordeaux Métropole détient le Label French Tech et est inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2007. Cette métropole joue donc un rôle prioritaire dans le développement de son territoire. Nous allons ici faire un point global sur Bordeaux, nous verrons sa composition économique avec son nombre d'entreprises et d'employés, ses performances dans les différents secteurs d'activités notamment ainsi que dans la recherche. Nous verrons comment la ville a développé son « bien vivre », ainsi que la manière dont elle s'est créée un capital culturel important.

Bordeaux, en 2015, comptait près de 38 000 entreprises, avec 4 350 créées uniquement lors de l'année 2015. Notons aussi qu'entre 2011 et 2015, le nombre de création d'entreprises s'est accru de 15,5% au sein de la métropole alors qu'il diminuait de près de 8% en France. De même, 21% des français en 2016 pensait que Bordeaux était la ville la plus intéressante en termes d'investissements. Ces entreprises totalisent près de 300 000 emplois au sein de Bordeaux Métropole. A l'échelle de la région Nouvelle-Aquitaine, on comptabilise près de 30 000 offres d'emplois, dont 12 000 directement dédiées à Bordeaux. On compte aussi près de 30 000 postes de cadres, faisant de Bordeaux une des villes les mieux pourvues en France ; 56% des cadres parisiens souhaitent aller s'installer à Bordeaux afin de fuir la capitale française. Bordeaux est spécialiste dans le secteur tertiaire, en 2016 il représentait 83% de l'emploi Bordelais.

En termes de recherche, on sait que Bordeaux peut compter sur l'Université de Bordeaux, comptant en 2016 près de 52 000 étudiants mais aussi 3000 enseignants et chercheurs ; cette université est devenue « l'initiative d'excellence en 2011 ». On note aussi qu'elle compte 12% d'étudiants étrangers, plus de 500 000m² de locaux. On y trouve aussi 40 écoles supérieures et 2 IUT, totalisant presque 100 000 étudiants au sein de Bordeaux Métropole.

Comme l'attestent l'European Best Destination en 2015, le New York Times en 2016 et Lonely Planet en 2017, Bordeaux est une destination touristique incontournable. Cela, la ville le doit à un patrimoine réputé, à des transports relativement développés, mais aussi à une attractivité commerciale intense : 17 commerces pour 1000 habitants. De plus, sa position sur l'axe Sud-Ouest est stratégique : 2h20 de l'Espagne, le port de La Rochelle à 2h ou encore le Bassin d'Arcachon à moins d'une heure. De plus, elle se développe sur le plan de l'économie collaborative avec le projet Darwin, (que nous aborderons un peu plus loin).

Enfin, Bordeaux c'est aussi une culture largement mise en avant, sans négliger les loisirs. Le premier budget de la ville réside dans la culture : 333 euros investis par habitants en 2016, amenant à un total de 81 millions d'euros. Une dizaine de musée, un Opéra National réputé internationalement, la « Fête du Fleuve » et « Bordeaux fête le vin » constituent des forts lieux d'attraction, de rencontres et de mixité sociale tout en ayant un impact économique bénéfique sur la ville. Bordeaux c'est aussi la culture du vin et de la nourriture, on retrouve 258 restaurants par habitants et notamment des établissements très prestigieux montés par Philippe Etchebest ou encore Gordon Ramsay, chefs étoilés de renommée mondiale. On retrouve aussi bien sûr deux grands stades, un palais des sports, une patinoire et de nombreuses salles de concerts.

e) En conclusion, une métropole qui se veut à Haute Qualité de Vie...

...la Métropole doit redoubler d'ingéniosité et d'efficacité. En effet, aujourd'hui Bordeaux Métropole est en bonne santé financière mais elle doit le rester. Pour cela, il faut mettre en place des mesures permettant de renforcer l'intégration intercommunale, mais aussi soutenir les communes qui la compose. Aussi, dans un contexte toujours en mouvement, une situation économique tendue, une évolution toujours plus rapide et exigeante des attentes mais aussi des usages des citoyens, stimulés notamment par le développement du numérique ou les réformes des territoire, l'action publique incarnée par Bordeaux Métropole doit savoir évoluer, se remettre en question, s'adapter, innover et surtout : anticiper pour mieux durer.

B. Une mobilité compliquée, une accessibilité en retard

La situation de la mobilité à Bordeaux est compliquée. Son système routier, constitué d'une rocade, est difficile à faire évoluer, le centre-ville est toujours très congestionné, le tramway, premier transport public de la métropole, montre ses limites, et les nouvelles mobilités mises en place par la métropole tels que les scooters, vélos ou trottinettes en libre-service sont encore dépendants du changement de pratiques des habitants. Bordeaux Métropole et ses acteurs doivent donc trouver des solutions efficaces et surtout durables. L'objectif à terme, au courant de l'année 2020, serait d'obtenir, à l'échelle métropolitaine mais aussi régionale, un réseau efficace permettant d'améliorer les connexions entre espaces résidentiels et espaces économiques. Intimement liées au développement de ce réseau, des opérations de densifications se font autour des axes de transports, renforcées par le développement du projet Euratlantique que nous aborderons ultérieurement, permettant à l'urbanisme bordelais de se renouveler.

a) Créer un système de mobilité soutenable

Depuis le Grenelle des mobilités, qui s'est tenu en 2012, nous avons un rapport détaillé de l'état des mobilités au sein de l'agglomération bordelaise, publié par l'A'Urba en 2013. Il s'agit donc ici de présenter les résultats de ce diagnostic. En effet, une métropole régionale telle que Bordeaux doit utiliser les atouts qui lui sont propres, et la mobilité en est un très important. Nous allons donc voir ses performances ici. Les chiffres utilisés datent des années 2016-2017.

Notons dans un premier temps, que le tramway en 2017 a vu passer plus de 96 millions de passagers, contre 86 millions en 2016 et 79 millions en 2015 ; ainsi, entre 2016 et 2017, la fréquentation du tramway a augmentée de 12%, la plus forte hausse en 4 ans. Le tramway constitue aussi 65% de la fréquentation du réseau TBM (Transports Bordeaux Métropoles). Le bus, lui, en revanche n'enregistre que 52,6 millions de passagers en 2017, contre 51,4 millions en 2016, donc une augmentation très légère de 2%. Ainsi, en 2016, le nombre moyen annuel de voyages en transport en commun urbain par habitant de la métropole bordelaise était de 176 voyages en moyenne, contre 169 en 2015, notons donc une légère augmentation.

En revanche, malgré la présence de TCU relativement efficaces, la présence de l'automobile ne cesse de croître, car en 2017 il y avait déjà 817 746 voitures circulants environ. Cependant, on peut aussi noter que le nombre de location de Vcub s'est accru entre 2014 et 2017, passant de 2 444 675 en 2014 à 2 581 784 en 2017. De plus, la métropole a entrepris des travaux de renouvellement du parc de ses Vcub afin d'assurer leur fiabilité et pérenniser leur utilisation.

Cependant, la part de la voiture reste très préoccupante au sein de la métropole. Les conditions d'accès à la métropole sont compliquées, le déplacement en son sein d'autant plus. Aux heures de pointe, la rocade est régulièrement encombrée ; de plus, les voies d'accès à cette rocade sont elles aussi encombrées impactant directement la circulation au sein de l'agglomération bordelaise qui est à son tour très congestionnée. De plus, ces problématiques pénalisent principalement les habitants de la rive droite de la Garonne, qui chaque matin doivent accéder à la rive gauche de Bordeaux, où se situe 90% de l'emploi salarié. Enfin, il est compliqué pour la majorité des habitants d'accéder aux emplois et aux entreprises situés à proximité de la rocade et les entreprises ayant choisis cette implantation spécifique puisqu'accessible par le passé, se retrouvent bloquées et inaccessibles à cause

d'un flux automobile constant et engorgé. Finalement, ce réseau routier est mal géré, raccordant mal les pôles économiques mais aussi les pôles structurants de la métropole bordelaise. Malgré la diminution des voies ouvertes aux voitures au sein de l'agglomération, les bouchons restent quotidiens. Cela a aussi un impact sur les bus, qui n'ont pas toujours de voies réservées, impactant par conséquent la mobilité des habitants souhaitant utiliser les TCU. Ce sont de véritables goulots d'étranglement, qui ont aussi un impact négatif sur le fonctionnement des entrées de la métropole, mais aussi des impacts négatifs sur l'accessibilité aux pôles d'échanges tels que la gare, le port ou encore l'aéroport, diminuant ainsi la performance de la connexion avec l'ensemble du territoire métropolitain.

Aujourd'hui, la part modale des métropolitains pour leurs déplacements est de 29% pour la marche à pied, 8% pour le vélo, et reste à 49% pour le véhicule particulier. Concernant les TCU, la part modale des déplacements des métropolitains n'est que de 12%, relativement loin des 15 à 25% qui caractérisent les métropoles régionales européennes les plus avancées ; depuis 2009 on note une évolution de plus de 100 000 déplacements en TCU ; c'est relativement peu.

b) Des déplacements et une accessibilité relativement efficace

L'hypercentre de Bordeaux est aujourd'hui, toutes proportions gardées, un peu soulagé des embouteillages automobiles, même s'il reste encore beaucoup à faire pour améliorer sa fluidité. Le centre-ville quant à lui, est plutôt bien desservi et accessible par les transports en commun comme les bus ou le tramway, traversants le centre de part en part. Les pôles périphériques et les pôles stratégiques comme la gare, les universités ou les pôles culturels sont facilement reliés par les bus et le tramway. Cependant, on note une rocade quotidiennement saturée, un transport rapide type « RER de province » manquant qui permettrait d'interconnecter les communes extérieures à la commune situées dans Bordeaux Métropole.

Il faut cependant préciser que les débats autour de ces questions sont structurés sur une échelle précise. Il y a donc la ville centre, la métropole intra-rocade, l'agglomération bordelaise, l'aire urbaine et enfin la Gironde et plus globalement la Nouvelle-Aquitaine. Lorsque l'on se focalise sur la ville-centre, on remarque un net progrès réalisés sur les modes de déplacements doux, et notamment lorsque nous sommes allés sur le terrain. Les vélos sont très largement utilisés, de longues et larges pistes cyclables sont mises en place, et les piétons sont en totale sécurité, avec de grands espaces et des trottoirs larges, on a pu aussi noter un désenclavement net de certains quartiers « sensibles » mais aussi des campus depuis l'arrivée du tramway.

En revanche, on note aussi que la planification des transports est plutôt orientée à réparer les dysfonctionnements notés au sein de l'agglomération, plus qu'à anticiper les fonctionnements et les structures qui devraient être mises en place pour gagner en performances. Le tramway est cependant légèrement sujet à controverse puisqu'il est longtemps apparu comme un objet technique fascinant, permettant une modernisation de la ville, mais aussi une modernisation et une restauration de certains lieux par lesquels il effectue son trajet, plutôt que pour répondre à un besoin majeur de mobilité au sein de la métropole.

c) Une mobilité qui se veut durable

Les politiques de mobilité bordelaises ont deux facettes. D'un côté, il y a le choix d'investir dans des infrastructures nouvelles qui permettraient d'améliorer le flux de personnes empruntant les TCU et le réseau routiers, soit on laisse la congestion réguler les mobilités, trop de congestion pourrait finir, à terme, par dissuader les métropolitains d'emprunt et leurs véhicules personnels et de se focaliser sur les transports en commun urbain. Cependant, ce programme de créer de nouvelles infrastructures et d'améliorer les performances ne fonctionne malheureusement qu'assez peu. En effet, les investissements dans ces domaines qui devaient se poursuivre jusqu'en 2020 ont été arrêtés en 2009, et le programme d'investissement de Bordeaux Métropole a largement fléchi. Il était d'un milliard par an, pour au final tomber à deux milliards pour cinq années.

D'un point de vue général, une offre de mobilité pour une métropole régionale comme celle de Bordeaux doit viser plusieurs objectifs, mais surtout trois types de déplacements si elle se veut efficace et surtout soutenable. Elle doit viser 3 types de déplacements :

- Les déplacements très courts, permettant d'avoir un accès aisé et rapide aux services urbains proches.
- Les déplacements intermédiaires englobant tous les trajets au sein de l'agglomération, et tout particulièrement les trajets domicile/travail, qui ne sont pas à mettre de côté.
- Les longs déplacements, c'est-à-dire les déplacements orientés vers le reste de la France, mais aussi à l'international, avec notamment une connexion vers l'aéroport.

Pour répondre à ces besoins, des solutions et des objectifs ont été mises en place. On voit là un premier levier de métropolisation à l'échelle régionale :

- Améliorer les réseaux urbains de transports collectifs ;
- Développer un réseau périurbain de transports collectifs ;
- Réussir à articuler ces deux réseaux autour des réseaux nationaux, mais aussi aux réseaux internationaux de transports ;
- Limiter la place de la voiture ;
- Contenir l'étalement urbain ;
- Inciter les individus et les sensibiliser aux modes de transports doux ;
- Créer une gouvernance adaptée et qualifiée ;

d) Un réseau urbain propre à Bordeaux : un atout de métropole régionale

Le développement du tramway et des transports collectifs, mais aussi la restructuration du réseau des bus a entraîné dans Bordeaux un système radial. Ce système radial fonctionne correctement, permettant une offre efficace en matière d'accessibilité au centre de l'agglomération, malgré certains pics de saturation aux heures de pointes observés directement sur le terrain en son centre. Il y a actuellement à Bordeaux quatre lignes de tramway, et 14 lignes de bus, appelés LIANES (Lignes à niveau élevé de service), dont trois labellisés « Lianes+ ». Ces Lianes traversent Bordeaux Métropole avec une fréquence d'environ 10 minutes entre chaque bus, alors que le tramway enregistre une fréquence de 4 à 6 minutes. Cependant, les bus sont largement victimes de la congestion et du trafic au sein de l'agglomération. Notamment hors agglomération dans certains quartiers tels que Talence, les lignes Lianes ne convergent pas là-bas, mais on parle de lignes secondaires, dont la fréquence est d'environ 20 minutes.

La troisième phase du tramway est en cours, afin de continuer à développer un réseau étoilé, dans lequel les lignes ne se croisent uniquement au cœur de la ville. Ces lignes prolongent même jusqu'à la rocade et parfois au-delà comme c'est le cas pour Talence. Concernant l'extension de la ligne A du tramway, la commune de Mérignac a pris le parti de ne pas desservir son aéroport international, mais de desservir plutôt ses équipements principaux ainsi que des habitats sociaux.

Finalement, l'amélioration du réseau urbain repose surtout sur l'articulation des lignes composant ce dernier. Les liaisons concentriques sont essentielles, et nécessiterait la rénovation d'ancienne infrastructures, la création de nouvelle et la meilleure gestion des existantes comme celles des boulevards ou encore de la rocade, constamment engorgé. La ceinture des cours délimitant le centre-ville est dédiée aux deux tiers aux transports en communs, avec notamment des couloirs de bus performants.

e) Une rocade problématique

La situation de la rocade bordelaise est l'un des plus graves problèmes de circulation au sein de l'agglomération bordelaise ; elle est constamment congestionnée et saturée. Elle fait partie du quotidien dans les déplacements des bordelais, puisque 64% des véhicules l'empruntant le font pour

des trajets interne à l'agglomération, alors que seulement 8% du trafic est un trafic de transit. Cependant le traitement de cette problématique représente bien l'esprit de la métropole régionale, qui mise sur le renouvellement et l'amélioration de l'existant. En effet, afin de fluidifier le trafic sur la rocade Ouest, rive gauche, des travaux sont entrepris depuis plus de 20 ans. Cette rocade passe donc progressivement d'une rocade 2x2 voies à une rocade 2x3 voies. Le dernier tronçon est actuellement en cours de travaux et la livraison de ce dernier devrait avoir lieu courant 2020, comme cela été inscrit dans le PDMI (Programme de Modernisation des itinéraires routiers) de 2009-2014. Les travaux durent depuis 23 ans car seuls l'Etat et Bordeaux Métropole financent ces projets, malgré de nombreux mouvements des élus bordelais pour faire accélérer cette réhabilitation. Enfin, précisons que cette rocade n'affecte pas seulement la circulation du trafic bordelais, mais étant ses problèmes sur le bassin d'Arcachon, assurant mal les déplacements transversaux. Malgré les travaux entrepris et une légère amélioration, l'augmentation permanente du parc automobile au sein de la métropole bordelaise comme mentionné plus tôt est, et reste problématique pour les déplacements urbains et périurbains.

f) Une ouverture au monde : la carte de la multimodalité

Ici, il s'agira de faire parler un peu les chiffres. En effet, Bordeaux étant situé sur l'axe de développement Nord/Sud Atlantique de l'Europe, Bordeaux entretient son réseau international mais aussi des moyens de communication innovants.

Echanges commerciaux : 3 des 5 entreprises exportant le mieux dans la région en 2016 sont bordelaises. On trouve notamment Cdiscount, entreprise française très importante, possède son siège social ainsi que nombreux entrepôt à Bordeaux. Notons aussi que dans le monde, 23 bouteilles de vin de Bordeaux sont vendues chaque seconde, ce qui représente 15% de la production française.

Réseaux de transports et de logistiques : Bordeaux est dotée d'un réseau aérien performant, sont aéroport enregistrant un flux de près de 6 millions de voyageurs en 2016 avec 101 destinations directes desservies par 28 compagnies différentes. En 2016 cet aéroport a été élu Meilleur Aéroport du monde dans la catégorie moins de 10 millions de voyageurs (Air Transport News).

Sur le plan ferroviaire, Bordeaux n'est pas en reste avec 12 millions de passagers en Gare Saint Jean en 2015 ; sans oublier la LGV en service depuis 2017, permettant de rejoindre Paris en 204, avec 33 aller/retours quotidien.

Bordeaux est aussi connue pour son réseau maritime comptant 7 terminaux portuaires, reliés à tous les continents, classé 7^{ème} grand port de commerce national, générant près de 5000 emplois directs pour 8 millions de tonnes de fret annuel.

g) Pour conclure...

Dans un contexte où la croissance du nombre de déplacements semble inarrêtable, la politique volontariste de la Métropole à réussi à faire légèrement baisser la part modale de la voiture pour la première fois depuis des décennies. De 64% en 1999 à 49,7% en 2017, net effort. Cependant, malgré des efforts permanents depuis le début des années 1990, les déplacements pour les bordelais sont encore trop souvent compliqué pour bon nombre d'habitants et d'usagers de la Métropole. Ainsi, la métropole a pour objectif d'assurer des déplacements bien plus fluides, combinés à des temps de trajets prévisibles et plus fiables, tout en offrant plusieurs solutions ; chacun pouvant choisir la mobilité qui lui convient le mieux. Cet objectif est vital, puisqu'il impact directement la qualité de vie des bordelais et au-delà, le fonctionnement de l'activité économique. Finalement, pour répondre à ces objectifs, il est nécessaire de créer une complémentarité entre investissements dans les infrastructures de transports, qui permet le développement et la soutenabilité d'une offre de transport performante et le développement de l'innovation technologique mais aussi d'usage ; pour bénéficier d'une mobilité alternative, intelligente et surtout : durable.

C. L'économie de la connaissance et les Grands Projets

A Bordeaux, mais aussi dans la plupart des métropoles, régionales ou internationale, la créativité, les arts, la culture, les sciences et la technologie sont des moteurs importants et sont des éléments clés de la croissance économique de ces métropoles. A Bordeaux, de nouveaux Clusters voient peu à peu le jour, comme le Quartier Terres Neuves, un projet entrepris depuis 2006 ainsi que le projet Darwin commencé en 2012 ou encore la Cité du Vin, livrée en 2017 en sont de bons exemples que nous développerons dans cette partie. On voit aussi apparaître des pépinières d'entreprises telle que la pépinière éco-créative des Chartrons, des espaces de coworking, très en vogue aussi. Ces projets témoignent de l'intérêt de la ville de miser sur son économie de la connaissance en s'appuyant sur son patrimoine mais aussi sur ses atouts comme c'est largement le cas pour la Cité du Vin, véritable vitrine des vignobles du bordelais mais aussi de sa région. On peut aller encore plus loin en abordant par exemple la restructuration et la rénovation de l'université mais aussi de ses campus, avec aussi le label French Tech. On peut aussi prendre en compte les pôles de compétitivité, les pôles de recherches, les projets à venir quasiment aboutis telle que la Cité Numérique ; on peut aussi citer ses nombreux musées ou ses événements culturels comme des festivals ou sa fameuse fête du vin.

L'économie créative est donc un véritable moteur pour Bordeaux Métropole, qui mise beaucoup dessus, et cela se ressent au travers de ces projets, qui ont au final un point commun : ils participent à la fabrication de la ville, à l'affirmation de son identité et de son mode de vie : les bordelais s'identifient à leur ville ; une spécificité que l'on retrouve dans les métropoles régionales et d'envergure si importante. Nous verrons donc dans cette partie plusieurs projets urbains tels que le projet Terres Neuves ou encore le projet Euratlantique, intrinsèquement liés, destinés tous deux à dynamiser la ville, son économie, mais aussi destinés à affirmer l'identité des bordelais et des bordelaises. Enfin, nous verrons comment Bordeaux prend soin de ses étudiants et de ses jeunes actifs au travers d'actions et de projets en tout genre.

a) Le Quartier des Terres-Neuves : un projet créatif et ambitieux

Ce projet a vu le jour sur une friche urbaine militaire ; un patrimoine existant, mis en vente par le Ministère de la Défense dans les années 1990. C'est donc un foncier conséquent qui devient exploitable, localisé sur l'Etablissement Central de Matériel Militaire qui est un ancien lieu utilisé à des fins de stockage de substances utilisées par l'armée. Son accès à la gare est direct, proche des tours de logement mais aussi du centre-ville Bègles, une commune faisant partie de Bordeaux Métropole. Cependant, lors de l'acquisition cet endroit était marqué par un lourd passé : sols pollués, déchets toxiques, métaux lourds. Enfin, il y avait aussi de nombreux bâtiments qui ont fini par être réhabilités. Le projet des Terres-Neuves, commencé en 2005 et livré récemment a deux objectifs : se lier au quartier-gare d'Euratlantique et par conséquent de la nouvelle gare, mais aussi assurer une transition sociologique douce sur la commune de Bègles, sans ségrégation sociale, tout en gardant son identité de commune à part entière, qui est une commune anciennement fortement ouvrière, en tâchant de ne pas laisser les habitations se transformer en véritable cité, où l'insécurité et la délinquance y serait forte...

Le projet s'articule donc autour de la réhabilitation d'anciens bâtiments, une manière pour la Métropole d'utiliser l'existant pour créer des projets socio-économiques intéressants. Finalement ce projet devait répondre à trois grands critères, trois grandes problématiques :

- **Sociale** : Intégrer la concertation entre les différents acteurs dans le projet, mais aussi accompagner les locataires tout en favorisant la participation des habitants dans la mutation du quartier
- **Urbaine** : Proposer une offre de logements diversifiée, mais aussi des espaces publics variés et une architecture durable, minimisant l'impact environnemental au maximum, tout en densifiant autour des transports en commun pour un cadre de vie agréable.

- **Economique** : Dynamiser l'emploi, favoriser l'insertion ou encore le développement économique de ce nouveau quartier.

Tout au long de sa création, lors des phases de concertation, de permis de construire ou encore de livraison, le projet s'est vu largement porté par la politique et les élus de la Métropole. De fait, l'opération a mixé des logements sociaux, une accession à la propriété mais aussi des logements locatifs libres, le tout de manière équilibrée. On a aussi vu une démarche de participation des habitants mise en place, avec un accompagnement adapté à chaque phase du projet, ainsi qu'un accompagnement aux nouveaux usages des bâtiments mais aussi des espaces publics ; le tout suivi aussi par une mise en relation plus facile entre les habitants et les institutions.

Ce projet, c'est aussi un quartier qui se voulait durable, doté d'une architecture intelligente. En effet, dans ce quartier on trouve plusieurs dispositifs permettant aux habitants de réduire l'impact écologique de leurs consommations domestiques. On a donc vu des choix innovants pour l'isolation, la ventilation ou encore le chauffage des logements neufs. Par exemple, certains nouveaux bâtiments sont équipés de serre chauffant l'intérieur grâce au rayonnement solaire, diminuant par conséquent les besoins en chauffage. De plus, dans ce quartier on sait que plus de 80% de l'énergie qui est consommée est produite uniquement grâce au bois ; tous les bâtiments sont raccordés à un réseau de chaleur qui va lui-même être alimenté par une chaufferie biomasse bois gaz. Ainsi, le bois présente des avantages : n'aggrave pas l'effet de serre du fait de son bilan carbone nul mais il est aussi une matière première renouvelable et surtout régionale, avec la forêt des landes. Certains panneaux solaires sont aussi installés pour chauffer certains bâtiments. Finalement, cette éco-conception de nos bâtiments garantit à ce quartier une haute performance énergétique, une isolation optimisée et optimale, une étanchéité à l'air efficace, une orientation globale favorisant la lumière et pour finir, une chaudière au gaz individuel.

Cependant, les transports n'ont pas été oubliés dans la conception de ce quartier, comme nous l'avons dit un peu plus haut. Ce quartier s'articule autour d'un pôle multimodal complet, avec des arrêts de tramway, de bus, d'une station de Vcub pour louer des vélos ou bien une station BlueCub pour louer des voitures électriques. Se faisant, ce quartier est situé à proximité du centre-ville de Bordeaux, et à une dizaine de minutes de la gare ; c'est donc un quartier largement accessible et bien desservi.

Enfin, nous pouvons aborder le Parc de l'économie créative du quartier : Terres Neuve la Tribu. Il se compose de pôles d'activités dédiées, comme un pôle Image, Formation, Emploi, des services variés comme de la restauration et des salles d'exposition. Cela s'accompagne aussi par des services de proximité et des commerces qui vont permettre de répondre à des besoins professionnels, mais aussi aux besoins des habitants et de la population en transit. Ce Parc de l'économie créative a vu 60 sociétés, accueille plus de 600 étudiants, génère 300 emplois directs, 300 intermittents, 16 bâtiments de 18 000m² une salle de spectacle de 600 places et une esplanade de 7 500m² pour les manifestations.

Nous avons donc un réel cluster créatif, rassemblant de nombreux domaines tels que la musique, le cinéma, l'architecture, l'urbanisme... Ce projet urbain permet de conjuguer la mixité sociale et urbaine, un développement économique certain, une démocratie participative et en plus respecte l'environnement au travers de ses constructions et de ses aménagements. C'est aujourd'hui un quartier en synergie parfaite avec le projet de la Cité Numérique et du projet Euratlantique, que nous allons aborder dans la partie suivante.



Figure 2 : Le quartier des Terres-Neuves de Bègles. Crédit photo : Laurent THEILLET

b) Le quartier Darwin Ecosystème

Il est nécessaire d'apporter un peu de faits historiques dans la présentation du quartier Darwin. En décembre 1874, afin de réunir dans un lieu les différents services de l'Armée, jusqu'alors éparpillés partout dans différents quartiers Bordelais, l'Etat achète aux liquidateurs de la Compagnie Anonyme des Magasins Publics et Généraux de Queyries un immense terrain, situé sur les quais de Queyries, entouré par la rue Hortense et le chemin des Queyries ; qui deviendra la rue du Maréchal Niel. Ainsi c'était deux immenses bâtiments qui étaient implantés ici ; suivi par un troisième en 1877, par la Caserne Niel. Ce site se nommait désormais le Quartier Niel.

En 2005 et suite au départ des militaires, la Quartier Niel devient une immense friche urbaine, lieu du graff, du street-art mais aussi du squat en tout genre. Ce Quartier étant menacé destruction, les associations se mobilisent pour le conserver ; en 2009 la métropole rachète ces 10.000m² de terrain pour permettre au projet Darwin Ecosystème de voir le jour. L'objectif de ce projet repose sur le projet urbain de la métropole, basé sur la valorisation des vastes réserves foncières qui sont devenues des friches urbaines au fil du temps, marqué par un passé militaire, abandonnées depuis. Ce projet répondait au souci de rééquilibrage entre rive gauche et rive droite, pour densifier la ville et y accueillir de nouveaux flux de populations. Ces projets sont articulés autour de l'exemplarité environnementale mais aussi de la mixité sociale, afin d'éviter une gentrification déjà bien trop présente dans la métropole. Finalement, l'association Evolution a pris les rênes du projet qui était articulé comme suit :

- Bâtir un « éco-quartier » tertiaire qui se veut inédit, mêlant plusieurs art et métiers comme l'architecture, l'écologie, l'urbanisme, la culture urbaine mais aussi les nouvelles technologies.
- Promouvoir un modèle d'économie en transition, en mettant en place dans ce quartier unique une économie circulaire et de proximité.
- Associer commerces et services, bureaux éco-responsables, fabrique artistique et culturelle ainsi que des événements culturels uniques.

Pour bâtir ce projet, qui a fêté son dixième anniversaire en 2019 et annonçant un million de visiteurs et 650 emplois, c'est la coopération qui a primé. Ce projet a visé densification, mixité sociale mais aussi mixité des activités. Ce principe a permis un usage partagé de l'espace, offrant des bénéfices sociaux notamment.

On retrouve donc à Darwin plusieurs acteurs et parties prenantes : des associations, des entreprises, des institutions, des commerces... et beaucoup de visiteurs. La mutualisation des espaces permet d'obtenir une densité stimulante, créatives ; les flux de circulations sont multipliés, les rencontres améliorées provoquant ainsi un échange très varié d'un point de vue social. C'est donc une véritable condition urbaine qui va être recréée dans ce projet. Ce projet est donc une réussite sur un point de vue social, mais ça l'est aussi d'un point de vue énergétique : 67kWh/m²/an, une prouesse compte-tenu du caractère des lieux, avec une surface importante et des volumes tout aussi imposants. Ceci est permis grâce à plusieurs considérations autour de ce projet. Dans un premier temps, on remarque sur le terrain que l'architecture est légère, on sent une véritable conservation du patrimoine historique. On tire au maximum de l'existant afin de garder l'identité des lieux intacte tout en adaptant les lieux aux nouveaux enjeux écologiques ; entre autres.

En conclusion, ce quartier est une réussite : sociale et environnementale. Cela prouve que la Métropole sait mettre en valeur son patrimoine existant, tout en le réadaptant au contexte actuel ; les clés de la réussite pour une Métropole Régionale aussi dynamique.



Figure 10 : Le restaurant Darwin Ecosystème. Crédit photo : Bordeaux Tourisme et congrès

c) Euratlantique, un quartier-gare innovant

Précédemment nous avons abordé la question des quartiers-gares, leurs intérêts ainsi que leurs caractéristiques. Ici nous aborderons plus en profondeur le quartier Euratlantique, en montrant la valeur qu'il apporte à Bordeaux Métropole. Reconnue Opération d'Intérêt National (OIN) en 2009, il représente l'un des sous-projets du programme de modernisation de Bordeaux Métropole et cadre l'aménagement de 738 hectares. Bordeaux Euratlantique, bien que centré sur la gare Saint-Jean, transformera cinq quartiers sur les communes de Bègles, Bordeaux et Floirac d'ici 2020 ; c'est le plus grand projet urbain de France, hors région parisienne. Ce programme a vu le jour suite au lancement de la LGV Bordeaux-Paris en 2017, mais il fait aussi suite à la volonté de Bordeaux d'augmenter son poids à l'échelle métropolitaine, nationale mais aussi européenne. Ce projet permettra d'harmoniser différents projets de développement comme des centres d'affaires ou encore des projets de modernisation et d'aménagement du côté de la gare autour d'autre projets hors-Euratlantique comme par exemple les extensions du tramway, dans le cadre d'un vaste projet urbain durable, mais aussi de rayonnement européen. Les programmes concernent essentiellement :

- L'interface avec le projet d'extension de la gare Saint-Jean ;
- L'aménagement d'espaces verts ;
- L'aménagement des voiries, des parkings, des transports en commun ;
- La création de 2,4 millions de m² d'espaces supplémentaires, essentiellement des logements et des bureaux ;

Ce projet urbain conséquent incarne plusieurs enjeux : aménager un vaste territoire au sud de Bordeaux et des deux côtés de la Garonne, développer de manière optimal un centre d'affaires mais aussi permettre de s'installer plus facilement à proximité de Bordeaux où aujourd'hui le foncier est très compliqué, avec un objectif de plus de 30 000 habitants supplémentaires, pour finalement améliorer le rayonnement culturel de Bordeaux. Ce projet concerne 4 secteurs :

- Bègles Faisceau
- Saint-Jean Belcier
- Bègles
- Garonne Eiffel.

Nous pouvons citer plusieurs projets phares de ce projet, comme par exemple le Pont Simone-Veil, qui est actuellement en cours dont la livraison serait prévue en 2022. Il y a déjà des projets terminés comme la Cité Numérique, livrée en 2018.

Le projet Saint-Jean Belcier est le projet que nous allons aborder plus en détails ici, projet toujours en cours aujourd'hui. Ce projet regroupe : un centre d'affaires, dont la vocation serait européenne, véritable vitrine du secteur tertiaire supérieur en plein cœur de la métropole ; un quartier de la gare plus cosmopolite, afin de créer un lieu d'échanges et de rencontres qui permettrait un brassage culturels, social et économique pour une mixité solide ; un cœur culturel avec la Maison de l'Economie Créative et de la culture en Aquitaine (MECA) pour créer un cluster autour de l'architecture ; le tout dans un quartier attractif, accessible, équipé et à proximité des services, des loisirs et de l'enseignement dans un cadre naturel proche du fleuve.

Pour structurer ce projet, une boucle de 3,6km a été mise en place et porte le nom de VIP. De cette manière, on obtient un parcours de mobilité douce reliant anciens et nouveaux quartiers, gare TGV et quartiers d'affaires mais aussi les nouveaux logements et les nouveaux équipements, les places publiques de renom et les grands espaces naturels. Ainsi, cette ZAC est composée d'un programme de 145Ha comprenant : 740 000m² de surface de plancher, 296 000m² de bureaux, 296 000m² de logements, 74 000m² d'équipements en tout genre et enfin 74 000m² d'hôtels, de commerces et d'activités.

La première phase opérationnelle est déjà entamée, et mise largement sur les atouts de la métropole bordelaise. Elle montre l'esprit pluriculturel de Bordeaux mais aussi du projet Euratlantique puisqu'elle s'échine à développer ses projets de manière conjointe avec la nouvelle gare, les premiers sièges sociaux mais aussi les économies créatives, numériques et de la connaissance ; tout en prenant en compte la culture et l'identité bordelaise et mettant notamment en valeur l'œnotourisme.

En parallèle de ce projet, et au sein du périmètre de la VIP sera construite la MECA (Maison de l'Economie créative et de la Culture en Aquitaine), quai de Paludate à proximité directe de la gare TGV. Ce projet est déjà une figure architecturale innovante, remarquable et emblématique du caractère de la métropole Bordelaise. Ce projet a ouvert ses portes en juin 2019 et façonne déjà le paysage de la rive gauche. Il a été financé à 94% par le Conseil Régional d'Aquitaine.

Ce projet a une identité propre, au sein duquel trois institutions vont jouer de concert, le FRAC, l'OARA et l'ECLA. Pour relier ces trois institutions, on trouve un vaste plateau public d'exposition extérieure. Ce dernier est directement mis en lien avec le paysage urbain et les espaces publics alentours comme les quais et le parc de berges.

Pour composer avec ce projet, 7500 logements sont activement construits avec une crèche, un groupe scolaire et un centre de loisirs. Enfin, entre 2015 et cette année 2020 on a vu apparaître 90 000m² de bureaux mais aussi de centres de décision comme le siège social de la Caisse d'Epargne ;

c'est donc 15 000 nouveaux salariés accueillis dans ce territoire ; d'où la nécessité de créer du logement pour tous.



Figure 11 : Chantier du quartier Euratlantique. Crédit photo : Guilmaume BONNAUD

d) Les Bassins à Flots et la Cité du Vin

Pour parler de la Cité du Vin, il faut avant toute chose parler du site des Bassins à Flots, un site de 160 hectares situé au nord Bordeaux, entre Bordeaux Lac et la Garonne. Ce quartier est adossé à la ceinture des boulevards, situé stratégiquement entre les quartiers Chartrons et Bacalan. Il est donc situé au cœur des enjeux de développement du nord de l'agglomération, avec notamment la présence de la ligne B du tramway, et le récent pont Chaban-Delmas. Ce quartier est donc concerné par des opérations de réaménagement, et a vu la réalisation de la Cité du Vin, livrée en 2016. Le quartier des bassins à flots est marqué par son passé industriel, et est composé de friches industrielles de grandes emprises et complètement laissée à l'abandon. Ainsi, la métropole, toujours dans une démarche de reconversion de l'existant engage des projets conséquents. Ses objectifs sont multiples, la métropole veut valoriser un potentiel existant, bénéficiant d'infrastructures importante pour la métropole comme le tramway et le pont. Cela permet notamment de prolonge les quais vers les Bassins, afin d'assurer une continuité urbaine solide. La métropole a aussi pour objectif de développer le logement et surtout le logement social en centre-ville. Enfin, il y a la volonté de renforcer le potentiel économique du site.

La Cité du Vin, symbole du vin dans toute ses dimensions : culturelle, patrimoniale et universelle. Ce liquide rouge bordeaux est indissociable de la culture et du patrimoine français mais aussi bordelais ; cependant, il est présent dans le monde entier et permet de créer des liens entre les hommes tout en modelant les paysages et créant une véritable culture, un véritable mode vie. Il est universel, s'est imposé au cœur du paysage avec ses longues rangées de vignes et se réinvente toujours, imposant sa marque au fil des siècles de manière matérielle mais aussi immatérielle. Le projet de la Cité veut donc faire partager cette culture intemporelle à un public international, connaisseur ou non, enfants comme adultes. C'est cette mission de transmission qui vaut à ce projet d'être reconnu comme Projet d'Intérêt Général. De plus, il est bien ancré dans le monde entier que Bordeaux est la capitale culturelle et mondiale du vin. Son histoire est intrinsèquement liée au vin,

c'est une ville qui a su contribuer mais aussi diffuser la culture du vin dans le monde entier. Bordeaux jouit donc d'une réputation mais aussi d'une image exceptionnel grâce à ce fameux vin ; c'est un moteur de son attractivité touristique notamment. En 2007, elle s'inscrit au patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco ; meilleure destination culturelle européenne en 2015.

La Cité du Vin, projet emblématique du projet urbain des Bassins à Flots, a vu sa construction commencer en juin 2013, après un projet ayant vu le jour en 2009. Ce sont plus de 40 entreprises qui ont été sollicitées pour des travaux estimés à plus de 30 millions d'euros. Ce bâtiment se donne à voir directement lorsque l'on entre dans Bordeaux. C'est un bâtiment imposant de 55 mètres de haut, avec une forme très particulière. Cette prouesse architecturale évoque différents univers : on peut y voir le cep de la vigne, le remous de la Garonne ou bien un vin tournant dans un verre : symbole du patrimoine viticole bordelais. C'est un espace de 13 350m² réparti sur 10 niveaux, qui est devenu un véritable emblème au sein de la métropole. La Cité du Vin n'est pas qu'un bâtiment pour autant ; sa conception s'appuie sur de nombreux partenariats donnant lieux à des réseaux d'échanges culturels et scientifiques nationaux mais aussi internationaux. Finalement, ce site touristique et culturel unique au monde est un véritable atout pour la métropole, constituant un pôle d'attractivité majeur pour la métropole, mais aussi pour la région Nouvelle-Aquitaine.



Figure 12: La cité du vin. Crédit photo : François FAUREAU

e) Bordeaux-Aéroparc

Ici, nous aborderons l'Opération d'Intérêt Métropolitain (OIM) Bordeaux-Aéroparc, accueillant les entreprises d'excellence de l'aéronautique-spatial-défense (ASD). Les principaux objectifs de cette opération, c'est dans un premier temps d'obtenir un grand quartier de l'aéroport. Celui-ci, situé au milieu d'arbres permettrait d'obtenir un cadre de travail unique et idéal, qui serait desservi par un arrêt de tramway et des bus à hautes performances. Ensuite, on cherche aussi à développer une filière déjà performante à Bordeaux, celle de l'excellence ASD en utilisant comme leviers un écosystème attractif pour l'implantation d'entreprises diverses et très qualifiée. Enfin, on vise aussi à créer 10 000 emplois de plus ou moins hauts niveaux.

Avant de poursuivre sur le développement de l'opération, il est nécessaire de faire un point sur ce qu'est une OIM. Notons d'abord que ce sont des territoires prioritaires en termes de développement économique pour Bordeaux Métropole. Ils ont aussi pour fonction de contribuer à

l'attractivité de la Métropole, sur un plan régional, national mais aussi international. Enfin, soulignons que sur ces territoires, on trouve de fortes ambitions urbaines mais aussi économique, qui vont être portées conjointement par des acteurs privés et publics, appuyés par une gouvernance réactive et solide. Aujourd'hui à Bordeaux Métropole, on trouve une OIN, Bordeaux-Euratlantique, abordée précédemment et deux OIM : Bordeaux-Aéroparc, que nous traitons ici ; et Bordeaux Inno Campus, que nous traiterons dans notre partie suivante.

L'Aéroport de Bordeaux-Mérignac possède plusieurs atouts stratégiques. On note que sur ce territoire, il y a énormément de foncier disponible, ce qui est un avantage certain pour permettre au développement de cette zone. Un autre atout majeur aux abords de cette zone est la présence d'entreprise de pointes, de grands industriels de la filière aéronautique, spatial et défense. On a aussi de nombreux sous-traitants aéronautiques et de nombreuse start-up. Ces dernières sont intrinsèquement à l'agence de développement économique, Technowest. Ainsi, en 2014 il y a une prise de conscience au niveau de Bordeaux Métropole, réalisant que ce secteur nécessitait de bénéficier d'infrastructures de transport en commun ; de plus, on réalise la nécessité de développer de nouveaux espaces publics pour accueillir des entreprises ; renforcer l'attractivité et l'économie de la zone. C'est alors que voit le jour cette OIM, montrant l'importance du territoire dans le développement économique de la Métropole. De fait commence l'Opération sur 2500 hectares qui englobe l'aéroparc, le parc tertiaire de Mérignac ainsi que la base aérienne 106, le tout divisé en 3 communes de la Métropole, montrant que la commune de Bordeaux souhaite développer la Métropole entière, et pas uniquement sa ville-centre.

L'OIM Aéroparc est caractérisée par un territoire très dynamique. En effet, l'activité aéroportuaire est soutenue ; en 2015 l'aéroport de Bordeaux dépassé les 5 millions de passagers, et a encore amélioré ce chiffre en 2016. Aujourd'hui ce chiffre est toujours en croissance. Cet aéroport a donc aisément obtenu la première place en termes de croissances des grands aéroports régionaux en France. De nombreuses lignes aérienne sont ouvertes, permettant un trafic toujours plus important. Le développement est renforcé grâce à l'ouverture en 2009 du terminal Low Cost. On retrouve ici plus de 35 000 employés ; une forte attractivité renforcée par la présence d'entreprises comme Dassault Falcon Services ou encore Thalès. Outre les projets de la Métropole dans le développement de l'aéroparc, on retrouve aussi de nombreux aménagements appartenant au privé, avec notamment des programmes de construction de bureaux, d'un hôtel entre autres. Cette OIM intègre aussi une plateforme aéroportuaire forte de 700 hectares. Cependant, on ne se limite pas au secteur aéronautique ni à son caractère militaire, malgré le fait que ce secteur soit le premier pôle industriel de la Nouvelle Aquitaine, avec comme nous l'avons précédemment cité Dassault et Thalès, mais aussi grâce à Airbus-Safran. En effet, ce pôle est aussi le second pôle tertiaire de l'agglomération puisqu'on y retrouve des entreprises spécialisées dans le numérique ou le bâtiment, créant une zone d'activité solide. Tous ces investissements privés permettent de renforcer l'OIM et notamment son potentiel de croissance, estimé à plus de 10 000 emplois d'ici à 2030. Cette opération s'étalant sur une vingtaine d'années cherche en substance à développer un aménagement en se concentrant sur l'accompagnement des entreprises, le développement urbain et notamment celui d'infrastructures de dessertes et de communication renforcées tout en valorisant le patrimoine environnemental. Les investissements liés à cette opération étant déjà très importants, un enjeu important est celui de réussir à réunir les acteurs de l'ensemble du territoire autour de ce projet ; il s'agit alors de renforcer l'appropriation du projet par tous ces acteurs en renforçant les espaces publics de ce secteur.

Malgré tous ses avantages et opportunités, le secteur de l'OIM est soumis dans 85% de sa zone au Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport ; des prescriptions d'isolement acoustique sont donc en vigueur, et généralement contraignantes. De fait, l'Opération se concentre en priorité sur des aménagements à vocation économique plutôt que des aménagements destinés aux logements.



Figure 13 : Bordeaux Aéroport, vue d'ensemble. Source : Bordeaux Métropole, site internet.

f) Conclusion sur l'économie, l'attractivité et les projets de la Métropole

Ville préférée des français pour travailler, Bordeaux retrouve son dynamisme et son attractivité dans les classements internationaux ; notamment grâce à ses Grands Projets et son économie basée entre autres sur la créativité. De plus, les capitaux investis dans cette Métropole sont en croissance plutôt rapide, puisqu'on totalise :

- 71.5M€ de fonds levé par les startups en 2017, c'est 110% de plus qu'en 2016
- 240M€ d'investissements en 2017 dans l'immobilier d'entreprises, comme nous avons pu notamment leur voir au travers des projets présentés ci-dessus ; dont 145M€ pour le projet Bordeaux-Euratlantique, que nous avons largement présenté.

A l'horizon 2030, Bordeaux veut créer plus de 100 000 emplois, en se basant sur trois axes que nous avons présenté. Bordeaux Métropole s'investit, s'engage et soutient la croissance auprès des entreprises, valorise les atouts de son territoire notamment. Pour se faire, la Métropole dynamise son développement économique grâce aux soutiens qu'elle apporte dans les filières où elle est la plus performante, et où finalement elle aura vite des avantages sur d'autres métropoles ; prouvant une création d'emplois et d'activités forte et surtout durable.

D. Une université attractive au centre des considérations

Depuis 2007, l'université de Bordeaux est en mouvement. C'est en effet à cette période que le Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) « Université de Bordeaux ». Cet établissement public de coopération scientifique a marqué le début d'un mouvement plus large. En effet, ce PRES fait réponse au Plan Campus, projet lancé par l'ancien président Nicolas Sarkozy en 2008, visant à rénover et redynamiser les sites universitaires pour créer des lieux de vie, permettant d'accroître leur visibilité internationale ainsi que leur attractivité. L'Opération Campus de Bordeaux, lancée en 2008 et estimée alors à plus de 538 millions d'euros est une opportunité pour reconcevoir les espaces de vie et de travail des nombreux étudiants de Bordeaux. C'est aussi une manière de repenser les liens qu'entretient l'Université avec la Ville, tout en optimisant le patrimoine existant.

On vise aussi la requalification des 4 campus bordelais, pour leur donner une véritable identité et renforcer une fois de plus leur attractivité. Ce plan permet de répondre aux problèmes de situations immobilières dans de nombreuses entreprises françaises, certaines laissées en l'état depuis plus de 30 ans. Ainsi, les terres universitaires des années 60 répondaient aux besoins de l'époque, mais ces besoins ont aujourd'hui bien évolué, et il faut réadapter ces campus aux besoins et aux objectifs d'aujourd'hui. Enfin, il faut savoir réintégrer ces campus à la Ville, et créer un vrai lien.

Notons aussi que l'enseignement supérieur et la recherche sont des atouts vitaux pour la Métropole, s'appuyer dessus lui permet de continuer à se bâtir une place de métropole régionale conséquente, avec un vrai poids économique. Dans la Métropole, les campus sont présents sur 4 communes : Bordeaux, Gradignan, Pessac et Talence. Les étudiants et enseignants de cette Université représentaient en 2016 15% de la population bordelaise. Enfin, notons que depuis 2016, l'Opération Campus dispose du programme « campus vallée créative » et est au cœur d'une OIM.

L'Université de Bordeaux, forte de milliers d'enseignants et d'étudiants est un réel atout pour la Métropole ; de fait nous étudierons dans un premier l'histoire de cette Université attractive. Nous verrons en suite comment est mise en place la gouvernance métropolitaine concernant l'enseignement supérieur et de la recherche au sein de cette université. Puis, nous analyserons et décrirons comment la Métropole renouvelle son offre de formation et comment elle tente de se rendre de plus en plus attractive. Il sera aussi important d'aborder les relations en Métropoles et Région, et plus particulièrement appliquées à notre étude.

a) L'Université de Bordeaux, un symbole historique

A Bordeaux, il est courant de dire que l'université ait été créée au courant du XVème. Cependant, on souligne plutôt que l'université moderne naît au début du XIXème siècle. La place de l'université en ville est intéressante à traiter car elle est en perpétuelle mutation et a connu trois grandes étapes pour arriver à sa constitution actuelle. Dans un premier temps, on peut parler de l'année 1880 ; c'est là que l'université bordelaise est terminée, entièrement constituée et prête à l'usage avec de nombreuses années de construction. Puis, à la fin des années 1960, on a l'apparition d'un nouveau campus et un nouveau statut. Pour finir, nous avons les années actuelles, où l'université est au cœur des préoccupations de la Métropole ; nous verrons quels projets en cours pour accompagner sa mutation.

C'est une université très ancienne, de près de 200 ans. Sa création remonte à l'époque Napoléonienne ; Napoléon Ier met en place l'Université impériale en 1808, Bordeaux se voit attribuée trois enseignements : la théologie, les sciences ainsi que les lettres. Ainsi au fil des décennies les institutions se mettent en place mais rencontrent des problèmes : locaux trop exigus et inadaptés, des fonds insuffisants et trop peu d'étudiants inscrits.

Puis, quand la Troisième République a vu le jour, la situation change largement. En effet, en 1871 on se souvient la défaite de la France face à la Prusse, une défaite largement dénoncée comme étant causée par le manque d'ingénieurs qualifiés, une élite qui n'a pas une véritable étoffe d'élite. On voit alors une vaste réforme de l'enseignement supérieur, dont Bordeaux a largement profité de cette situation, puisque cette même année un projet est formulé, dans lequel il est mentionné que « Bordeaux doit avoir son université » (Source : Eugène Azam, 1871), afin que Bordeaux possède une université intra-muros ; c'est en 1875 que l'Etat Français décidera que Bordeaux doit devenir le siège d'une université à part entière. Enfin, en 1876 des financements sont accordés pour la construction de la faculté des sciences et la faculté des lettres de Bordeaux. Notons donc que c'est un travail commun entre l'Etat et la ville qui permet d'obtenir une telle décision. Ainsi les bâtiments sortent de terre rapidement, notons par exemple faculté de droit qui est construite sous la forme d'un palais monumental ; considéré comme un modèle du genre. Les facultés de médecine, de sciences et de lettres sont implantées en plein cœur de Bordeaux, les intégrant comme des éléments à part entière de la structure urbaine de Bordeaux à la fin du XIXème siècle.

Suite à ces changements et à l'échelle nationale, on note qu'en 1875 la France comptait 10 000 étudiants pour grimper à 40 000 en 1914 ; Paris représentait presque la moitié des effectifs nationaux.

Enfin, à Bordeaux, au cours des années 60 le nombre d'étudiant est multiplié par trois, ceci grâce à la démocratisation sociale, l'acceptation progressive de la place de la femme mais aussi l'élargissement géographique recrutement, ainsi une accessibilité et connectivité qui commence à devenir performante.



Figure 14 : Université de Bordeaux – Site de la Victoire. Crédit photo : L. Lizet

b) Etat et Régions : des relations délicates

Notre rapide historique nous a permis de dégager l'idée que les Régions ont été progressivement associées par l'Etat aux politiques en matière d'enseignement supérieur et de recherche. En effet nous pouvons déjà citer les CPER, ou Contrat de Plan Etat-région, qui sont des documents actés entre une région et l'Etat, dans lequel les deux partis s'engagent sur le financement pluriannuel de projets importants. Cela peut être par exemple des projets d'aménagement du territoire comme la création d'infrastructures, ou encore le soutien de filières d'avenir, comme l'enseignement supérieur. Les CPER des années 2015-2020 sont largement orientés vers l'enseignement supérieur et la recherche ou l'innovation par exemple. De fait, au fil des années on a vu une croissance nette de l'investissement dans le cadre des CPER, ainsi que des politiques régionales de soutien aux activités des établissements. Ainsi, les établissements d'enseignement se tournent vers les régions pour les financements de leurs projets. De plus, on note que les Régions se doutent petit à petit de schémas régionaux d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation (SRESRI). Leur existence est inscrite dans la loi NOTRe d'août 2015. Ainsi le rôle des régions s'intensifie, on reconnaît des politiques régionales autonomes quant à l'enseignement supérieur ; mais toujours dépendantes de l'Etat.

c) L'enseignement supérieur et la métropole : un partenariat solide

Du fait de son statut de métropole régionale, nous constatons que Bordeaux Métropole a rapidement et efficacement prit en compte les pôles d'enseignement supérieur et de recherche dans la mise en place de ses politiques territoriales, en restant toujours dans le cadre de ses compétences. Cette efficacité s'est accrue au cours des années 2000, notamment lorsque Bordeaux Métropole, qui était toujours La CUB à l'époque, décide de participer à hauteur de 51 millions d'euros à l'Opération Campus. Cette participation s'est rajoutée à la participation de l'Etat, à hauteur de 475 millions d'euros, mais aussi de la Région Aquitaine (qui n'était pas encore la région Nouvelle-Aquitaine) qui

engagera un montant de 200 millions d'euros (réduit par la suite) ou encore de la Caisse des Dépôts et Consignations.

Cette Opération Campus voit le jour en 2008, sous le gouvernement Fillon. Elle vise à rénover et redynamiser les sites universitaires de Bordeaux Métropole, afin de créer de véritables lieux de vies, de vrais campus qui permettrait de les rendre plus attractifs mais aussi plus visible sur un plan international. Bordeaux va être sélectionnée en 2008 parmi six dossiers, par le Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Ce projet était à l'origine porté par le PRES Université de Bordeaux, que nous avons abordé précédemment. Il s'applique à trois sites, répartis sur le domaine universitaire des communes de Pessac, Talence et Gradignan, communes de Bordeaux Métropole. Ces sites concentraient alors 55% de l'effectif de l'enseignement supérieur, étudiants et enseignants. Ce projet concerne aussi le site Carreire, proche du CHU de Bordeaux ainsi que le site de la Victoire, que nous avons abordé dans notre historique. Opération Campus concerne avant tout la construction et rénovation de bâtiments universitaires, cependant Bordeaux Métropole s'y est quand même associé afin de pouvoir aider à intégrer les espaces universitaires rénovés dans le paysage urbain, notamment ceux qui étaient restés enclavé sur leurs domaines. Cependant, la Métropole s'engage à agir dans un premier temps sur deux volets : les aménagements d'espaces publics, qu'elle veut améliorer ainsi que sur la question de l'accessibilité, l'objectif étant d'améliorer les liaisons entre les campus et le centre ou les services offerts par l'environnement urbain. Elle veut créer une véritable « vie de campus » en développant et en améliorant l'offre de service mais aussi les pôles de vie et d'études, qu'elle veut optimiser un maximum pour obtenir un cadre d'étude agréable et confortable.

Ainsi, la Métropole va se lancer dans plusieurs projets de grandes envergures, son enveloppe de plus de 50 millions d'euros dédié à l'enseignement supérieur et à la recherche officialisant son statut de partenaire de l'Université de Bordeaux. Elle se focalise toujours sur l'aménagement, compétence qu'elle maîtrise, mais elle élargit son implication ; elle s'engage pour améliorer la qualité de vie afin d'augmenter l'attractivité du territoire à l'échelle de la France mais aussi pour permettre à ses étudiants de travailler dans les meilleures conditions possibles. Ainsi des aménagements conséquents prennent place autour du tramway traversant le domaine de l'université. Cependant, notons que ce n'est pas les seuls projets sur laquelle la Métropole s'est appuyée pour renforcer son partenariat avec l'Université. Elle va par exemple financer le surcôt d'une opération immobilière, destinée à l'INRIA ; Institut National de Recherche en Informatique et Automatique, à hauteur de 1 million d'euros. On peut en citer plusieurs autres, comme la construction d'une station de tramway, l'aide à la construction d'un nouveau restaurant U type CROUS ou encore l'aide à la construction d'une extension de l'école KEDGE Business School, une école de commerce privée installée proche du domaine universitaire.

Ainsi la Métropole agit à coup d'opération, répondant à des opportunités précises. Cela peut nous amener à dire que en effet, aujourd'hui la Métropole et l'Université sont proches, et largement partenaires, de fait la Métropole obtient un champ presque libre pour agir sur les campus. Pour continuer sur sa lancée dans le développement d'une Métropole proche de ses étudiants, un projet métropolitain est établi en 2011, listant une stratégie destinée à améliorer l'attractivité de Bordeaux à l'échelle nationale et même européenne. Il est composé de 5 sens, d'après Vincent FELTESSE :

- 1) « Faire un campus métropolitain grâce à une stratégie concentrée sur la construction d'un campus connecté à la métropole, le rapprochement des lieux métropolitains et la mutualisation d'activités ou d'équipements
- 2) Rapprocher la recherche et les entreprises pour stimuler l'innovation et ainsi garantir la compétitivité et l'attractivité de la métropole
- 3) Décloisonner les filières économiques et faire que la métropole ait les moyens de stimuler les communes périphériques et les entraîner dans une dynamique de croissance
- 4) Fabriquer une métropole apprenante, qui utilise le campus lieu de savoir et de vie, pour faire de la métropole un lieu de savoir et d'apprentissage et de découverte pour tous ; cela

passer par une meilleure mise en valeur des lieux publics consacrés à la culture, dont l'université

- 5) Renouer avec le cosmopolitisme et s'ouvrir davantage au monde, multiplier les échanges avec l'international et ce grâce au campus incarnant ce cosmopolitisme et l'indifférence aux frontières ».

Ce Projet Métropolitain démontre une préoccupation importante concernant l'enseignement supérieur et la recherche, ce qui se traduit par l'émergence de lieux de vie nouveaux, une amélioration de l'ouverture du campus à la ville et une meilleure connexion à la Métropole. On arrive à promouvoir l'intérêt de l'enseignement supérieur et de la recherche à la croissance et l'attractivité du territoire.

d) L'Opération Campus en détails

Après avoir expliqué pourquoi et comment la Métropole se rapproche autant de son Université, et afin de bien rendre compte des objectifs de la Métropole mais aussi de son implication, il nous paraît important de rentrer dans le détail des projets, comme nous avons pu le faire dans notre partie C. sur les projets urbains où nous avons expliqué l'intérêt de ces projets avant de les présenter de manière détaillée.

Le domaine universitaire Pessac-Talence-Gradignan est concerné par deux grandes phases de travaux. La première phase s'est achevée en 2016, portant sur les bâtiments emblématiques des campus Peixotto et Bordes. Puis, de 2020 à 2022 commenceront les travaux sur le campus Montaigne-Montesquieu. Ce campus a de nombreuses fonctions, notamment l'enseignement universitaire, la valorisation, la formation, la vie de campus avec des logements étudiants et des restaurants universitaires, datant de 1957, il se fait très ancien avec ses 50 bâtiments. Il est tout de même bien connecté et accessible, puisqu'il compte 8 stations de tramway en son sein. Les objectifs sont définis : il faut redonner à ces bâtiments des années 60 une nouvelle jeunesse, les remettre aux normes environnementales et sur en termes d'énergie. Toujours dans la même démarche : réhabiliter l'ancien, se baser sur les atouts déjà présents. Les travaux sur ces campus devraient prendre fin courant 2022.

Le Campus Bordeaux Carreire, lui, ne fait pas uniquement l'objet d'opérations d'aménagement de l'espace public, puisqu'il comporte aussi des projets immobiliers, destinés à regrouper chaque communauté, enseignants comme étudiants, mais aussi pour optimiser l'accessibilité et la mobilité au sein du campus. Sur les projets immobiliers, 5 bâtiments sont concernés : Recherche, TP, Pôle vie de Campus, Odontologie, Bibliothèque santé. Les projets d'aménagement sont au nombre de trois : la liaison interne est-ouest et espaces publics, l'aménagement de la rue Hoffmann-Martinot et la liaison interne quartiers nord-sud.

Le Campus Victoire et Bastide possède lui aussi un projet immobilier, le projet Marne et un projet d'aménagement, le projet Cour Leyteir. Concernant le projet Marne, situé au cœur de la métropole, le bâtiment sera entièrement réhabilité et réouvert début 2022 pour permettre aux étudiants de mettre un peu de dynamisme dans leurs études. C'est donc un espace dédié à la vie de campus de plus de 5000m².

e) En conclusion...

... miser sur l'excellence du Campus est primordial pour Bordeaux Métropole. En effet, on sait maintenant que l'Université est un argument d'attractivité important. C'est aussi un argument de structuration de la Métropole, étudiant et chercheurs représentant environ 15% de la population. Notons aussi qu'il est labellisé Initiative d'Excellence (IdEx), lui permettant de mettre en place des projets de développement, qui, à termes pourront hisser ce pôle pluridisciplinaire d'excellence dans les 5 à 10 plus reconnus en Europe. Notons aussi que le campus bordelais est le plus grand campus de France, dont la réhabilitation est rénovation est largement portée par Bordeaux Métropole, montrant qu'elle le considère comme vital pour sa métropolisation. Il est aussi nécessaire de bâtir une Université solide pour attirer un maximum de talents, ce qui participerait davantage à la

croissance économique. Bordeaux Métropole continue à accompagner la pérennisation de l'Université et notamment la solidification des pôles d'excellence comme le commerce avec KEDGE Business School, la transition énergétique ou encore les matériaux composites dédiés à l'aviation entre autres. Enfin, pour améliorer encore la solidité de ses institutions, la Métropole s'attèle à favoriser les relations et les ponts entre les facultés et les entreprises, en articulant des programmes répondant aux problématiques de développement économique du territoire.

E. Bordeaux Métropole et logements : un terrain parfois glissant

Notons que chaque année, le département de la Gironde gagne environ 15 000 nouveaux habitants. C'est donc l'un des départements français les plus dynamiques de France sur un plan démographique ; en partie grâce à la métropole bordelaise. Elle bénéficie d'une bonne image, d'une offre urbaine riche d'architecture, d'équipements d'emplois et de services, attirant ainsi bon nombre de français. Cependant, la majorité des nouveaux habitants ne s'installent pas au sein de la métropole mais s'installent plutôt de manière éparse sur le territoire girondins. Ceci s'explique en grande partie dû au souhait des ménages de bénéficier de logements individuels, qui sont souvent hors de portée, inadaptés à leurs souhaits et généralement à leurs revenus. Il en résulte un étalement urbain important, une congestion qui n'en diminue pas, au contraire accompagnés par une pollution grandissante ; affectant par conséquent la qualité de vie au sein de la Métropole. Un des risques encourus par ces problématiques est la relégation, parfois suivi de la relégation des plus modestes aux marges de la Métropole ; suivi de frustrations dû à un éloignement non voulu. Ainsi, le problème est complexe, il faut tabler sur l'augmentation de production de logements à prix et loyers maîtrisés, tout en maintenant une qualité architecturale et urbaine irréprochable dont l'image « naturelle et saine » est un atout primordial. Dans cette partie nous verrons donc les stratégies et les outils mis en place pour résoudre ce problème afin de favoriser l'accès aux logements pour des populations variées, qui sont vieillissantes ou au contraire très jeunes comme les étudiants, tout en maintenant un équilibre financier.

a) Construire de manière responsable, durable et en grande quantité

Côté construction, la Métropole redouble d'effort : elle s'est fixée un objectif de 7 500 logements neufs par an à minima. Le tout couplé avec une production de logements qui ne doit pas être inférieure à 3000 unités. Enfin, il est nécessaire d'équilibrer la répartition de ces logements sur le territoire en veillant à préserver l'intégrité urbaine et naturelle de toutes les communes. De nouveaux quartiers voient donc le jour, avec pour avantage de représenter de véritables lieux de vies, connectés et accessibles. Ces projets s'étendent des Berges du Lac, avec le nouveau quartier Ginko, qui pourra accueillir 7000 habitants répartis en 3000 logements jusqu'au territoire du fameux quartier Bordeaux Euratlantique, s'étendant sur Bègles Bordeaux et Floirac. D'ici à 2030, la Métropole aimerait construire entre 15 000 et 16 000 logements. Chaque projet de logements au sein de la Métropole a les mêmes ambitions et perspectives : ils se veulent accessibles, connectés, performants et permettant une mixité sociale sans écarter les plus démunis.

b) Le programme « 50 000 logements »...

...est un programme piloté par la Métropole, conjointement avec la société publique locale La Fab. Après de nombreuses recherches sur beaucoup d'îlots témoins, La Fab estime que 10 000 logements sont constructibles au cours des 10 à 12 prochaines années. Les porteurs de projets mettent l'accent sur l'accent sur l'accession à prix maîtrisé. En effet, aujourd'hui le prix moyen au mètre carré sur le territoire de la Métropole est de 4 300€/m² ; les logements à venir pourraient avoir un prix de 2500€/m² afin d'aider les ménages à s'installer au cœur du territoire métropolitain plutôt qu'à ses marges. Il y a donc de nombreuses opérations d'aménagement sur toute la Métropole, qui contribuent à accroître de manière importante l'offre de logements mais aussi la qualité des espaces publics. Un

objectif est celui de miser sur un développement urbain intrinsèquement lié à l'offre de TCU mais aussi en continuité des tissus existants. Cela montre aussi une volonté de diversification de l'offre de logements.

c) Des offres de logements qui se diversifient

Pour continuer d'améliorer l'accès au logement, mais aussi pour soutenir les conditions de vie, la Métropole use de moyens importants afin de soutenir la rénovation urbaine mais agit aussi pour le logement existant. Pour cela, elle aide par exemple à aider les propriétaires souhaitant rénover leur bien à des fins d'occupation ou à des fins de location conventionnée pour permettre aux ménages sous le plafond de ressources d'accéder à un logement décent au sein de la métropole. Cet accompagnement a plus d'un bénéfice, puisque dans un premier temps, il permet d'améliorer la performance énergétique du logement, mais il permet aussi de combattre le logement indigne, problématique dans de nombreuses communes de la Métropole.

Bordeaux Métropole lutte aussi contre les passoires thermiques en faisant de la rénovation énergétique, notamment sur les copropriétés vieillissantes et dégradées. Pour accompagner cela, elle a mis en place le programme « Mon énergie Bordeaux Métropole » en 2017 qui permet de lutter contre la précarité énergétique.

Enfin, depuis plusieurs années on voit se développer des plateformes collaboratives, notamment dédiées à l'accueil des touristes : le nombre de locations saisonnières à Bordeaux a connu une croissance intense ces dernières années. En effet, le seul opérateur qu'est Airbnb offre à lui seul 8 000 logements sur la ville de Bordeaux. Pour réguler cette activité, la Ville de Bordeaux a imposé la déclaration de changement d'usage avec compensation, c'est-à-dire que pour un logement meublé destiné au tourisme, on doit créer un logement permanent avec des caractéristiques similaires. Ainsi depuis mars 2018, plus de 2000 hébergeurs doivent régler la taxe de séjour.

d) Savoir maîtriser son foncier

Pour construire, il faut avoir du foncier. Ainsi, si l'on veut construire vite, bien, et de manière abordable, la Métropole doit maîtriser du foncier ; beaucoup de foncier. En effet, au vu des objectifs de 7 500 logements par an, il faut mobiliser du foncier, or, aujourd'hui le PLU de Bordeaux, Bordeaux ne mobilise que 20ha/an, alors que les opérateurs fonciers eux maîtrisent 90ha/an. Ainsi, en 2017 et pour coller avec sa stratégie foncière actuelle, Bordeaux Métropole commence à bénéficier de l'appui de l'Etablissement Public Foncier de Nouvelle-Aquitaine, afin de constituer au bénéfice de la Métropole et de toutes les communes la composant une réserve foncière importante et à long termes. Ce faisant, elle peut anticiper et sécuriser ses projets, sans peur de ne pas trouver de place pour bâtir et en n'augmentant pas l'étalement urbain. La deuxième action de cet EPF est aussi une action de régulation des prix, afin d'empêcher la spéculation immobilière d'alimenter l'inflation des prix, déjà plutôt élevée.

Conclusion

Nous avons donc analysé dans ce rapport les processus de métropolisation, expliqué leur gouvernance, leur objectif, leurs faiblesses mais aussi leurs forces, notamment à l'échelle régionale. Finalement, nous avons appliqué les connaissances mises en lumière au cas de la métropole de Bordeaux. Nous avons décortiqué son système de mobilité, son économie de la connaissance, ses grands projets urbains, tout comme ses objectifs de logements ; ce que ses axes pourraient apporter mais aussi les faiblesses à compenser. Nous avons mis en lumière les compétences mais aussi les forces de cette métropole qui a encore beaucoup à faire pour se perfectionner. Finalement, nous avons pu remarquer que Bordeaux est une métropole dynamique, pleine de vie et en pleine

croissance, solide d'un point de vue économique, mais aussi sur son potentiel d'accueil d'entreprises tout comme son potentiel humain. C'est une métropole régionale rayonnante, n'ayant rien à envier à ses concurrentes ; en passe de devenir une métropole européenne de haut niveau.

Bibliographie

ASCHER F., (2003) *Centralités dans la ville en mutation, quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ?*

BAILLY A. (1999) *Villes et croissance, Théories, modèles, perspective*
Le choix des métropoles régionales. Population, article, 1964.

BRUNO Isabelle, DIDIER Emmanuel, Benchmarking. L'Etat sous pression statistique, Paris, Zones, 2013

CADILHON François, LACHAISE Bernard, LEBIGRE Jean-Michel, Histoire d'une université bordelaise : Michel de Montaigne, faculté des arts, faculté des lettres, 1441-1999, Presses universitaires de Bordeaux, Talence, 1999.

CHEVALIER Thierry, MUSSELIN Christine (dir), Réformes d'hier et réformes d'aujourd'hui. L'enseignement supérieur recomposé, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2014.

FAVORY A. (1998) *Bordeaux et métropolisation culturelle du département*.

FONTAINE F. (1990) *Les métropoles régionales à la recherche de leurs points forts*.

FUSCO G, et SCARELLA F. (2011) *Métropolisation et ségrégation sociospatiale*

JALABERT G. (1998) *Bordeaux et Toulouse, processus de métropolisation*

LEFEVRE Christian, Gouverner les métropoles, LGDJ, Paris, 2009

LEVY Rachel, SOLDANO Catherine, CUNTIGH Philippe (dir), L'université et ses territoires, Presses universitaires de Grenoble, Grenoble, 2015.

MUSSELIN Christine, La longue marche des universités françaises, Presses universitaires de France, Paris, 2001

PASQUIER Romain, SIMOULIN Vincent, WEISBEIN Julien (dir), La gouvernance territoriale. Pratiques, discours et théories, LGDJ, Paris, 2013.

PARKINSON Michael (et al.), Competitive European cities: where do the core cities stand?, Londres, Core cities working group, 2003.

Annexes

Guide d'entretiens

- Questions aux professionnels du métier :

- 1) Que pensez-vous de l'augmentation du coût du foncier sur Bordeaux Métropole ?**
- 2) Que pensez-vous de l'impact de la LGV sur le développement de Bordeaux Métropole ? Et sur l'augmentation de la gentrification ?**
- 3) Pensez-vous qu'il y ait assez de logements ?**
- 4) Que pensez-vous des programmes mis en place pour l'habitat insalubre ?**
- 5) Que pensez-vous des nombreux projets urbains en cours sur la Métropole ?**
- 6) Que pensez-vous des transports en communs au sein de la Métropole ?**
- 7) Pensez-vous que les universités sont assez connectées et accessibles ?**
- 8) Pensez-vous que Bordeaux fait preuve d'innovations dans l'ensemble de ses projets ?**
- 9) Que pensez-vous de l'impact de bordeaux sur les autres communes extérieures à la Métropole ?**

- Questions aux particuliers, notamment des personnes rencontrées sur le terrain, directement dans la rue :

- 1) Comment trouvez-vous la vie en général sur Bordeaux ?**
- 2) De quel quartier venez-vous ? Appréciez-vous votre quartier ?**
- 3) Que pensez-vous du prix au mètre carrés dans la Métropole ?**
- 4) Trouvez-vous que votre quartier est bien desservi par les transports en communs ?**
- 5) Prenez-vous souvent votre véhicule personnel ?**
- 6) Etes-vous souvent bloqué dans les bouchons ?**
- 7) Travaillez-vous sur Bordeaux ?**
- 8) Quel moyen de transport utilisez-vous le plus régulièrement ?**
- 9) Que pensez-vous du prix de l'immobilier à Bordeaux aujourd'hui ?**
- 10) Quel est votre avis sur la LGV ?**

- 11) Etes-vous au courant des projets urbains actuellement en cours ? Et les projets concernant le logement ?**
- 12) Possédez-vous un logement individuel ? Etes-vous propriétaire, locataire ?**

Directeur de recherche : Abdelillah HAMDOUCH
Etudiant : François FAUREAU

PFE 5A
Filière/Option
2019-2020

Dynamique de métropolisation à l'échelle régionale : le cas d'étude de Bordeaux

Résumé : Dans ce projet de fin d'études, nous allons aborder les dynamiques de métropolisation à l'échelle régionale au travers d'un cas d'étude sur la ville de Bordeaux. Ce projet sera articulé selon plusieurs axes structurants. Nous décrirons d'abord le principe de la métropolisation, son intérêt et ses processus. Ensuite, nous aborderons les 4 points clés d'un développement métropolitain régional, ainsi ses leviers. Ce projet de fin d'étude se base sur une étude empirique, ainsi que sur une étude de terrain. Nous avons d'abord effectué une recherche bibliographique poussée, afin de dégager les bonnes informations. Une fois la partie empirique terminée, nous avons été directement sur le terrain, interroger les acteurs de ce développement métropolitain, ainsi que des passants, habitués à vivre dans notre Métropole. Ce rapport expose donc le résultat de notre étude empirique et de notre étude de terrain.

Mots Clés : Métropolisation ; Dynamisme ; Stratégie de développement ; Gentrification ; Mobilités ; Economie ; Projet urbain ; Logements ; Habitats