Observatoire de l'activité économique

Attractivités métropolitaines comparées

Quel positionnement bordelais ?

note de synthèse

Sous la direction de
Cécile Rasselet
Emmanuelle Gaillard, chef de projet
Thibaut Lurcin

© a'urba | décembre 2013

L'attractivité est au cœur des préoccupations des métropoles. Notion en apparence simple, cette propension des territoires à capter les ressources extérieures est en réalité difficile à appréhender. Multidimensionnelle, elle relève aussi bien de la capacité à accueillir de nouveaux résidents (salariés, jeunes, retraités…) que des touristes, ou encore des entreprises, des bureaux ou des commerces. Comment la mesurer ? Comment traduire cet objet aux multiples facettes ?
Les travaux présentés lors du premier rendez-vous de l'A2E (Observatoire de l'activité économique et de l'emploi) en juin 2013 par Fabien Ferrazza (chargé de mission Métropoles à la Datar) et Patrick Tanguy (économiste à l'agence d'urbanisme de l'agglomération de Marseille) marquent l'occasion pour l'a-urba de s'interroger sur le positionnement de l'agglomération bordelaise par rapport aux autres métropoles régionales françaises et européennes. Le Baro'Métro publié à la même période par l'agence d'urbanisme de la région grenobloise constitue lui aussi un exercice d'analyse comparative mêlant indicateurs économiques, sociaux et environnementaux.
La présente synthèse fait le point sur ces trois analyses comparées, tant au niveau des méthodologies retenues que des enseignements qu'elles proposent pour l'agglomération bordelaise.

Les travaux de la Datar : une agglomération bordelaise d'envergure modeste à l'échelle européenne

Méthodologie

Les travaux « Quelles métropoles en Europe ? Des villes en réseau » ont été confiés par la Datar à un consortium de chercheurs parmi lesquels L. Halbert, P. Cicille et C. Rozenblat. Il s'agit d'une analyse comparative des dynamiques métropolitaines à l'échelle européenne. Cette recherche n'a pas pour ambition de classer les territoires, mais plutôt d'identifier leurs similitudes, leurs atouts et leurs faiblesses.

Une analyse multi-variée fondée sur l'harmonisation des critères de comparaisons

La dynamique de métropolisation est analysée selon une double entrée : celle des ressources et celle des réseaux. L'enjeu est de mesurer la concentration de ressources des aires urbaines ainsi que leur rayonnement et l'intensité de leur implication dans les échanges internationaux.

Dans un souci d'harmonisation des territoires de comparaison à l'échelle européenne, c'est la notion d'aire urbaine fonctionnelle (AUF) qui a été retenue. Développées par l'Orate (Observatoire en réseau de l'aménagement du territoire européen), les AUF correspondent aux bassins d'emplois d'une ou plusieurs villes. Elles se composent d'une aire urbaine morphologique principale et d'une couronne périurbaine définie par les navettes domicile-travail. Sur le territoire d'étude (les 27 pays de l'Union Européenne, complétés par la Suisse et la Norvège), ce sont 357 AUF de plus de 200 000 habitants qui ont été recensées dont 47 situées en France.

74 variables ont été mobilisées pour l'étude, permettant d'appréhender six dimensions du phénomène de métropolisation que sont le développement territorial, la société de la mobilité, le fonctionnement et le rayonnement économiques, les circulations culturelles et touristiques, la société de la connaissance/de l'innovation et enfin le rayonnement politique.

Au final, seuls 25 indicateurs ont été retenus, couvrant chaque dimension et permettant d'apporter une information significative sur les effets de hiérarchie et de spécialisation des AUF, ainsi que sur leur insertion dans les réseaux.

Les 25 indicateurs utilisés pour l'analyse comparée

Source : *Quelles métropoles en Europe ? Analyse comparée – Synthèse*, Travaux en ligne n°11, Datar, 2012

Principales dimensions	Indicateurs	Hiérarchie	Spécialisation	Réseaux
Développement territorial	Population de l'AUF en 2006	++		+
	PIB par habitant en SPA en 2006		++	
	Valeur ajoutée par le secteur primaire (en%)		++	
	Valeur ajoutée par l'industrie (en %)		++	
	Valeur ajoutée par le commerce (en %)		++	
	Valeur ajoutée par les services «avancés» (en %)		++	+
	Valeur ajoutée par les services «collectifs» (en %)		++	
Société de la mobilité	Indicateur d'accessibilité potentielle aérienne	+		++
	Nombre de passagers aériens en 2008		++	++
	Trafic portuaire de marchandises en 2009 (en tonnes)	++	++	++
Fonctionnement et rayonnement économiques	Nombre de sièges sociaux de multinationales en 2008	++	++	++
	Indicateur sur les places financières en 2008	++	++	++
	Nombre de filiales de multinationales en 2008		++	++
	Nombre de filiales détenues à l'extérieur rapporté au nombre total de filiales	++		++
	Indicateur sur les foires et salons	+	++	++
Circulations culturelles et touristiques	Nombre de congès internationaux de 1999 à 2008	+	++	++
	Indicateur sur les sites culturels	+	++	++
	Indicateur sur les enseignes internationales de mode de luxe	++	+	++
	Nombre de nuitées en hôtels rapporté à la population		+	++
Société de la connaissance et de l'innovation	Evaluation du montant investi par l'UE dans les projets de recherche du 6e PC rapporté à la population	++	++	++
	Nombre de projets NBIC dans le cadre du 6e PC rapporté à la population		++	++
	Nombre d'étudiants en 2009 rapporté à la population		++	+
Rayonnement politique	Indicateur sur les organisations internationales et européennes	++	+	++
	Nombre de centres d'information et de documentation de la CE	+	++	+
	Nombre de lobbyistes auprès de l'UE		++	++

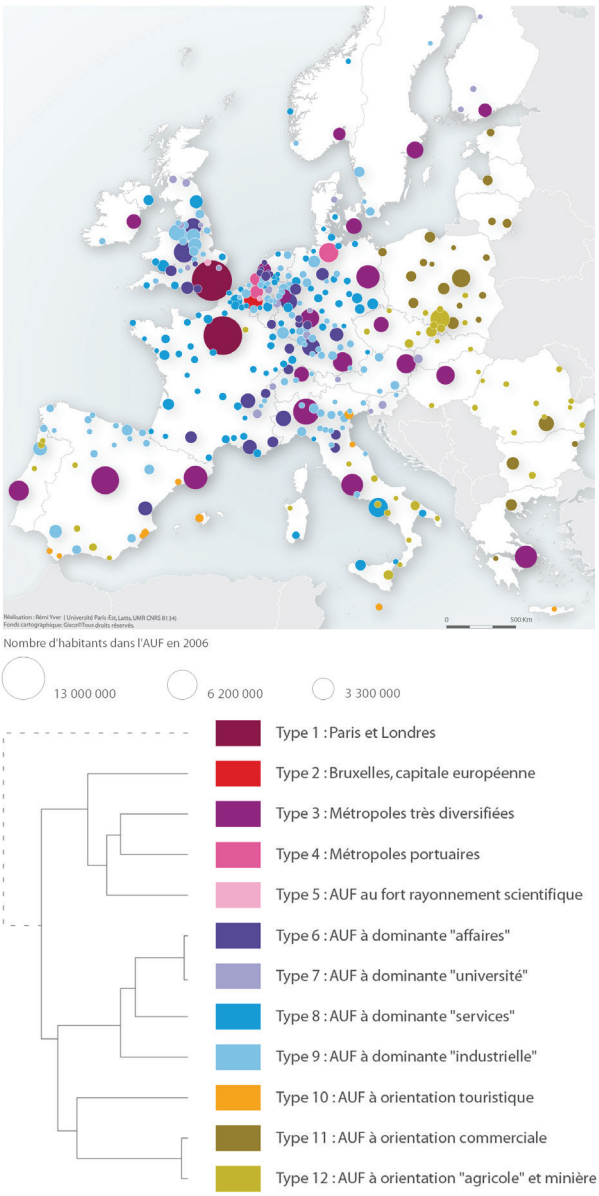
+ + : renseigne fortement la dimension. + : renseigne de manière secondaire la dimension.

Les +	Les -
Typologie à l'échelle européenne reposant sur un corpus théorique et un socle méthodologique universitaire.	Difficile reproductibilité de la méthode (impression de « boîte noire » méthodologique).

Résultats

Une typologie en 12 classes dans laquelle l'agglomération bordelaise est identifiée à dominante « services »

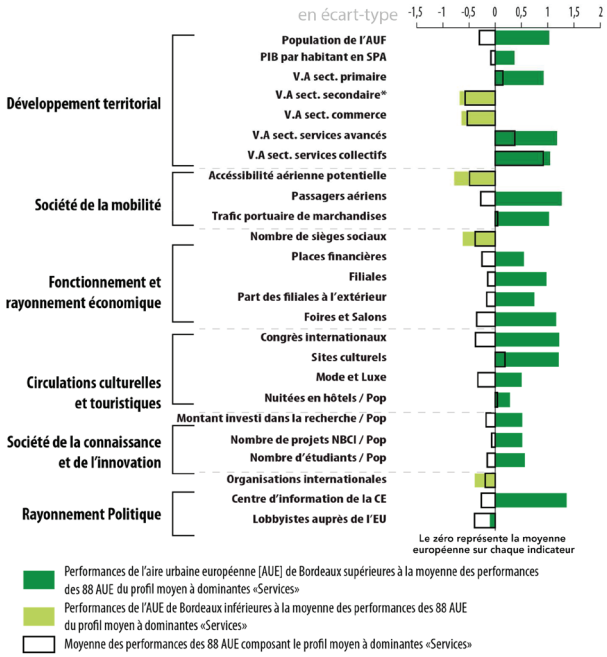
Fidèle à la philosophie initiale de ne pas « classer » les métropoles, mais plutôt de les positionner au sein d'une famille, l'étude dresse une typologie générale des aires urbaines européennes (AUE). 12 classes ont ainsi été identifiées.



Source : *Quelles métropoles en Europe ? Analyse comparée – Synthèse*, Travaux en ligne n°11, Datar, 2012

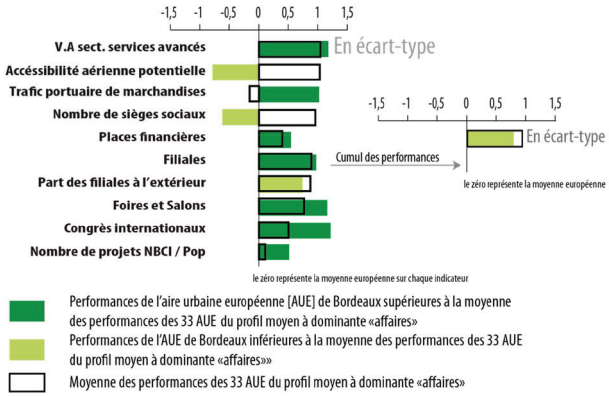
Une première catégorie d'aires urbaines correspond aux deux métropoles majeures européennes (Paris et Londres). La deuxième correspond aux métropoles principales réparties en quatre types. La troisième regroupe les aires urbaines fonctionnelles aux fonctions diversifiées. La dernière se compose des AUF au profil d'activités spécifiques.

L'agglomération bordelaise, comme 36 autres aires urbaines fonctionnelles de France, se positionne dans la catégorie des AUF diversifiées à dominante « services ». Toulouse est quant à elle dans la catégorie « affaires ».



Source : Quelles métropoles en Europe ? Analyse comparée – Développement Datar 2012, 2013

Comparée à la moyenne des 88 AUF de sa catégorie, l'aire bordelaise se caractérise par la faiblesse de son accessibilité aérienne potentielle ainsi que le nombre réduit des sièges sociaux qu'elle accueille. Elle se montre en revanche à son avantage sur l'ensemble des indicateurs des dimensions « circulations culturelles et touristiques » et « société de la connaissance et de l'innovation ».



Source : Quelles métropoles en Europe ? Analyse comparée – Développement Datar 2012, 2013

La trajectoire de l'agglomération bordelaise semble se rapprocher de la classe « affaires » dans laquelle figurent les agglomérations de Lyon, Marseille, Nice, Strasbourg et Toulouse. Comparativement à la moyenne des 33 AUE du profil « affaires », Bordeaux ne présente des performances inférieures que pour trois indicateurs : l'accessibilité aérienne potentielle, le nombre de sièges sociaux et la part des filiales à l'extérieur. En revanche, ses performances sont meilleures que le profil moyen de cette catégorie en matière de trafic portuaire de marchandises, d'accueil de congrès internationaux et de nombre de projets NBIC (nanotechnologies, biotechnologie, informatique et sciences cognitives) rapporté à la population.

Malgré son envergure modeste dans le concert des métropoles européennes, l'aire urbaine bordelaise présente une dynamique positive laissant présager une trajectoire ascendante. Elle ne constitue toutefois pas encore un véritable *hub* métropolitain.

Les indicateurs de l'agAM : une agglomération bordelaise dans le peloton de tête des métropoles régionales françaises grâce à ses atouts diversifiés

Méthodologie

Patrick Tanguy, économiste à l'agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (agAM), propose une analyse quantitative comparée de l'attractivité socio-économique de douze métropoles régionales françaises (Aix-Marseille, Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Montpellier, Nantes, Nice, Rennes, Rouen, Strasbourg et Toulouse). La méthode de « ranking » permet de classer ces métropoles selon quatre familles d'indicateurs :

- deux familles permettant de mesurer des stocks : la situation économique (9 variables) et la qualité de vie (25 variables) ;
- deux familles permettant de mesurer des flux : l'attractivité des personnes et des compétences (6 variables) et l'attractivité des entreprises et des investissements (4 variables).

Le rang des métropoles régionales par famille est le résultat d'une moyenne arithmétique des positions obtenues pour chacune des variables.

Les +	Les -
Méthode de classement relativement simple dans sa mise en œuvre comme dans sa compréhension.	- Absence de pondération des indicateurs ; - Classement général peu cohérent avec les résultats par catégorie.

Résultats

Des indicateurs de situation économique dans la moyenne des métropoles régionales

	Nbre d'emplois salariés privés	Nbre d'établissements >500 sal.	Volume moyen des transactions bureaux (en m²)	Part des cadres métropolitains	Rang au niveau européen des villes innovantes	Nbre d'entreprises pour 100 habitants	Taux de marge d'exploitation médian entreprises locales[1]	Indice d'accessibilité multimodale[2]	Nbre de connexions aériennes directes	Rang
Lyon	760 808	69	185 000	12,3%	10	5,8	6,2%	127	96	1
Toulouse	407 437	57	130 000	14,5%	30	5,7	6,5%	105	84	2
Marseille-Aix	514 243	51	155 000	10,0%	19	6,6	6,0%	107	114	3
Nantes	290 775	35	92 000	11,0%	38	4,9	6,7%	108	89	4
Nice	288 365	25	49 000	10,3%	47	9,4	7,2%	130	94	4
Lille	392 256	57	163 000	11,0%	55	4,7	5,5%	120	45	6
Bordeaux	346 030	35	90 000	10,0%	25	5,9	6,3%	106	69	7
Strasbourg	254 295	32	54 000	10,3%	21	5,2	4,2%	141	29	8
Montpellier	162 429	18	50 000	11,7%	41	7,3	7,1%	98	23	9
Grenoble	212 346	26	42 000	14,0%	102	5,4	6,4%	100	16	10
Rennes	210 034	19	104 000	10,8%	73	4,4	6,6%	77	13	11
Rouen	182 955	18	52 000	7,0%	86	3,9	6,2%	93	1	12

1. La moitié des entreprises du territoire enregistre un taux de marge inférieur à cette valeur, l'autre moitié enregistrant un taux supérieur.
2. Source : Audit urbain de l'UE, 100 correspondant à la moyenne de 258 villes européennes.

Une qualité de vie altérée par les difficultés de circulation

	Niveau de vie	Logement	Santé/Pollution	Inégalité/ Insécurité	Mobilités/ Congestion	Climat/ Risques	Accès aux services	Education	Citoyenneté	Rang
Rennes	6	4	4	1	3	5	7	3	2	1
Nantes	5	2	1	3	8	7	4	7	6	2
Strasbourg	7	4	7	5	1	8	2	9	1	3
Grenoble	4	7	6	4	3	11	5	3	2	4
Toulouse	2	1	2	9	12	3	6	2	12	5
Bordeaux	2	6	4	5	11	6	1	6	9	6
Montpellier	11	9	2	11	7	2	3	1	11	7
Lyon	1	10	7	7	5	9	12	7	6	8
Nice	8	12	12	10	2	1	7	11	2	9
Rouen	9	2	9	2	10	12	7	12	6	10
Marseille- Aix	10	11	10	12	6	3	11	9	5	11
Lille	12	8	12	8	8	10	7	5	10	12

Une agglomération bordelaise attractive auprès des personnes et des compétences...

	Poids relatif du solde migratoire dans la population	Importance du solde migratoire des cadres dans la population pour 10 000 habitants	Importance du solde migratoire des retraités dans population pour 10 000 habitants	Part des étudiants d'une autre académie	Taux d'occupation des hôtels classés	Nombre de chambres d'hôtel pour 1000 habitants	Rang
Montpellier	7,1%	-67	53,2	34,2%	58,9%	8,3	1
Toulouse	10,7%	20,5	-8,6	34,8%	57,6%	6,9	2
Bordeaux	6,3%	-16,9	13,3	26,9%	58,3%	8,3	3
Nice	5,5%	21,3	14,8	18,0%	57,5%	23,7	4
Lyon	2,1%	-58,4	-59,4	37,9%	62,2%	7,5	5
Marseille-Aix	2,5%	-7,3	-29,6	31,4%	61,8%	6,7	5
Nantes	3,4%	54	12,5	26,4%	56,9%	6,7	5
Strasbourg	0,5%	-7,9	-12,4	30,0%	56,7%	11,6	8
Rennes	6,1%	-60,5	18,2	24,5%	56,8%	6	9
Grenoble	-0,9%	-17,5	-13,1	33,5%	53,4%	6,2	10
Lille	-5,6%	-123,6	-36,7	20,7%	60,9%	6	11
Rouen	-2,2%	-95,9	-13,1	19,1%	56,8%	5,2	12

... comme auprès des entreprises

	Nombre moyen de conférences labélisées ICCA*	Part des transferts d'entreprises extérieures	Part de l'emploi salarié privé dans les entreprises extérieures à la Région	Nombre de citations de la ville au classement Cushman & Wakefield	Rang
Marseille-Aix	16	3,6 %	28%	8	1
Toulouse	18	4,1 %	23,7%	0	2
Bordeaux	18	3,8 %	21,6 %	3	3
Strasbourg	13	3,3 %	28%	3	4
Nantes	6	3,7 %	27,3 %	0	5
Lyon	29	2,6 %	19,9 %	14	6
Montpellier	14	4,1 %	19,6 %	0	7
Lille	9	3,3 %	25,9 %	2	8
Nice	26	3,5 %	20,4 %	0	8
Grenoble	6	3,5 %	23,5 %	0	10
Rennes	1	3,7 %	21,7 %	0	10
Rouen	0	2,8 %	25,8 %	0	12

* International Congress and Convention Association

Un positionnement général favorable de l'agglomération bordelaise, porté par son attractivité

	Famille1: Situation économique (9 variables)	Famille 2: Qualité de Vie (25 variables)	Famille 3: Attractivité des personnes (6 variables)	Famille 4: Attractivité des entreprises (4 variables)	Rang
Toulouse	4.3	5.4	4	4	1
Bordeaux	6.1	5.6	4.8	4.5	2
Nantes	5.6	4.8	5.8	5.5	3
Lyon	2.9	7.1	5.8	6.5	4
Marseille-Aix	4.6	8.6	5.8	4	5
Montpellier	7.4	6.3	3.8	6.5	6
Strasbourg	7	4.9	6.7	5.5	7
Nice	5.6	7.2	5	6.8	8
Rennes	8.9	3.9	7.2	7.5	9
Grenoble	8.3	5	8.3	7.5	10
Lille	6	8.9	9.7	6.8	11
Rouen	10.8	7.7	10.3	8.8	12

Le Baro'métro : une agglomération bordelaise plus « nature » qu' « innovante »

Méthodologie

Le Baro'Métro est un outil d'analyse des situations territoriales élaboré sous la maîtrise d'œuvre de l'agence d'urbanisme de la région grenobloise. Inspiré des travaux menés depuis 2008 par l'agence d'urbanisme de l'agglomération rennaise (audiar), il propose une analyse croisée d'indicateurs socio-économiques de 12 métropoles régionales françaises. Le Baro'Métro s'articule autour des trois axes du plan de mandat de la communauté d'agglomération Grenoble-Alpes Métropole : solidaire, nature et innovante.

Rang de l'agglomération bordelaise dans chacun des 64 indicateurs du Baro'Métro

Nom de l'indicateur	Rang
Evolution du % d'employés et d'ouvriers entre 1990 et 2009 (ville centre)	3
Comparaison du temps partiel femmes/hommes	3
Concentration territoriale des médecins généralistes	4
% de contrats précaires	4
% de séniors au chômage	4
Accessibilité aux transports des personnes à mobilité réduite	4
Concentration territoriale des jeunes demandeurs d'emploi (unité urbaine)	5
Logements commencés	5
% de logements HLM	5
Qualité des soins dans les hôpitaux et cliniques	5
% de la population à faibles revenus	6
Ecart riches/pauvres	6
% de chômeurs	6
Salaire net horaire moyen	6
Espérance de vie masculine à 65 ans*	6
Places en accueil collectif petite enfance*	6
% de jeunes autonomes dans leur logement	6
Revenu médian des moins de 30 ans en 2009	7
% de jeunes sans activité professionnelle ou scolaire	7
Places d'hébergement personnes âgées*	7
Emplois salariés privés dans les services à la personne**	7
Délinquance/Atteinte aux bien*	8
Déclassement	8
% d'enfants vivant avec un parent seul	8
% du loyer dans le budget*	9
Revenu médian des 50-59 ans sur celui des moins de 30 ans	9
% de personnes seules	10
Prix moyen au m² d'un T3 dans l'ancien (ville centre)	10
Comparaison du déclassement immigrés/non immigrés	12
Nombre de jours pour lesquels la qualité de l'air a été médiocre	1
Quantité de déchets ménagers	1
Emissions de CO2*	3

Nom de l'indicateur	Rang
Nombre d'espaces verts par habitant (aire urbaine)	3
Prix de l'abonnement mensuel aux TC plein tarif rapporté au nombre de km de transports collectifs en site propre	4
Part modale du vélo	4
Evolution de la consommation foncière	5
% de la population exposée au bruit	5
Nombre d'agriculteurs pour 1 000 actifs (aire urbaine)	6
Proximité mer/montagne	6
% de logements récents	6
Nombre de voyages en transports en commun	7
Consommation d'eau pour usages domestiques*	7
% de voyages en voiture	8
Consommation de carburants routiers*	9
Puissances électriques produites par les énergies renouvelables*	11
Superficie consacrée à l'agriculture biologique*	11
Evolution de l'emploi**	5
% de la population arrivée d'une autre région ou de l'étranger 5 ans auparavant	5
Notoriété dans 25 palmarès presse	5
Taux de participation aux dernières élections	5
Poids de l'EPCI dans la population de l'aire urbaine	5
% d'étudiants dans la population totale	6
Part des femmes parmi les élus communautaires	6
Rang de la meilleure université au classement de Shanghaï	7
Nombre de lits touristiques pour 1 000 habitants	7
% de cadres des fonctions métropolitaines dans l'emploi total**	8
% d'emplois cadres dans la conception/recherche	8
% de salariés travaillant dans une association en 2008	8
% du secteur productif**	9
Diversification de l'emploi**	9
Taux de survie des entreprises à 5 ans en 2011	10
Nombre de pôles de compétitivité**	10
% d'apprentis post bac (Académie)	10
Accessibilité ferroviaire à Paris, Lille, Marseille et Lyon	10

Indicateurs pour une agglomération « solidaire »
Indicateurs pour une agglomération « nature »
Indicateurs pour une agglomération « innovante »

* données à l'échelle départementale ** zone d'emploi

Un classement s'appuyant sur un ensemble de 64 indicateurs

L'analyse croisée repose sur un panel de 64 indicateurs permettant d'appréhender les trois sphères du développement durable. Les valeurs que prennent ces indicateurs pour chacune des 12 métropoles régionales étudiées sont converties en indices dimensionnels[1]. L'indice ainsi obtenu, compris entre 0 et 1, permet de positionner les métropoles les unes par rapport aux autres pour chacune des 64 variables étudiées. Un positionnement thématique (agglomération « solidaire », « nature », « innovante ») est ensuite réalisable.

Les +	Les -
Comparaison globale d'indicateurs hétérogènes permise par le calcul d'indices dimensionnels.	Collecte chronophage de données aux sources hétérogènes.

Résultats

Un positionnement bordelais moyen, porté par de bons résultats en matière de « nature ».

La première famille d'indicateurs retenue par le Baro'Métro aborde le thème de l'agglomération solidaire. Autour de 29 variables, elle propose d'analyser les questions de cohésion sociale et territoriale, de vulnérabilité socio-économique, d'emploi et de logement pour tous, d'adaptation aux évolutions des modes de vie ou encore d'équité sociale. Dans cette catégorie, la moyenne des indices obtenus par l'agglomération bordelaise la positionne au 6e rang d'un classement dominé par Rennes Métropole. Cette bonne position relative ne doit cependant pas faire perdre de vue que la note obtenue (0,53) correspond à une situation moyenne.

Moyenne des indices dans la catégorie « solidaire »

	Nom de l'EPCI	Moyenne des indices
1	CA Rennes Métropole	0,65
2	CU Nantes Métropole	0,61
3	CA Grenoble Alpes Métropole	0,60
4	CA du Pays d'Aix-en-Provence	0,54
5	CU du Grand Toulouse	0,53
6	CU de Bordeaux	0,53
7	CA de Saint Etienne Métropole	0,48
8	CA Rouen-Elbeuf-Austreberthe	0,46
9	CU de Strasbourg	0,45
10	CU du Grand Nancy	0,42
11	Métropole Nice Côte d'Azur	0,40
12	CA Montpellier Agglomération	0,38

Source : données Baro'Métro, agence d'urbanisme de la région grenobloise (aurg) – Exploitation : a'urba, juillet 2013.

En matière d'agglomération « innovante », Bordeaux présente également un score dans la moyenne, mais son positionnement relatif n'est pas flatteur (9e). Dans cette catégorie, 18 indicateurs évaluent l'équilibre du développement économique, la recherche et l'enseignement supérieur, l'attractivité et le rayonnement puis le niveau de participation locale. Cette famille est dominée par Grenoble Métropole qui devance l'agglomération rennaise, toujours bien positionnée. Comme pour la thématique « solidaire », la métropole Nice Côte d'Azur se positionne en fin de classement.

Moyenne des indices dans la catégorie « innovante »

	Nom de l'EPCI	Moyenne des indices
1	CA Grenoble Alpes Métropole	0,64
2	CA Rennes Métropole	0,61
3	CU du Grand Toulouse	0,58
4	CU Nantes Métropole	0,56
5	CA Montpellier Agglomération	0,56
6	CA du Pays d'Aix-en-Provence	0,52
7	CU de Strasbourg	0,49
8	CU du Grand Nancy	0,48
9	CU de Bordeaux	0,43
10	CA Rouen-Elbeuf-Austreberthe	0,40
11	CA de Saint Etienne Métropole	0,35
12	Métropole Nice Côte d'Azur	0,32

Source : données Baro'Métro, agence d'urbanisme de la région grenobloise (aurg) – Exploitation : a'urba, juillet 2013.

Le positionnement de l'agglomération bordelaise sur la thématique « nature » (2e) constitue sa principale force au sein de ce classement. Cette famille prend en compte 17 indicateurs de lutte contre le changement climatique, de mobilité durable, de qualité du cadre de vie et des services urbains et de capital nature du territoire. L'agglomération rennaise se place à nouveau première de cette catégorie, Nantes Métropole complétant le podium.

Moyenne des indices dans la catégorie « nature »

	Nom de l'EPCI	Moyenne des indices
1	CA Rennes Métropole	0,66
2	CU de Bordeaux	0,59
3	CU Nantes Métropole	0,56
4	CU du Grand Toulouse	0,55
5	CA Grenoble Alpes Métropole	0,55
6	CU de Strasbourg	0,54
7	CU du Grand Nancy	0,54
8	CA Montpellier Agglomération	0,50
9	CA de Saint Etienne Métropole	0,44
10	Métropole Nice Côte d'Azur	0,43
11	CA Rouen-Elbeuf-Austreberthe	0,38
12	CA du Pays d'Aix-en-Provence	0,36

Source : données Baro'Métro, agence d'urbanisme de la région grenobloise (aurg) – Exploitation : a'urba, juillet 2013.

Même si le Baro'Métro n'a pas vocation à proposer un classement général, le calcul de la moyenne des indices obtenus pour les 64 indicateurs placerait l'agglomération bordelaise au 5e rang des métropoles régionales françaises. Son excellent niveau « nature » est porté par un cadre de vie agréable. Ses faiblesses en matière de métropole « innovante » viennent en revanche nuancer le classement global de l'agglomération bordelaise.

1. Le calcul de l'indice dimensionnel est le suivant : (valeur observée – valeur minimale de l'échantillon) / (valeur maximale de l'échantillon – valeur minimale de l'échantillon)

Ce qu'il faut retenir

L'analyse des trois études (Datar, agAM et Baro'Métro) permet de proposer un panel d'approches au sein desquelles le positionnement de l'agglomération bordelaise n'est pas homogène.

Travaux Datar	• Agglomération bordelaise d'envergure modeste sur l'échiquier des métropoles européennes. • Aire urbaine à dominante « services » contrairement à Lyon, Marseille ou Toulouse qui figurent dans la catégorie « affaires ». • Une trajectoire ascendante permettant de se rapprocher de la catégorie « affaires », mais freinée par des faiblesses en matière d'accessibilité aérienne et de rayonnement économique (nombre de sièges sociaux de multinationales et part des filiales à l'extérieur).
Indicateurs agAM	• Au classement global, l'agglomération bordelaise est 2e derrière sa voisine toulousaine. • Pour chacune des quatre familles, elle ne dépasse en revanche jamais la 3e position. • L'attractivité de l'agglomération bordelaise auprès des personnes comme des compétences et des entreprises constitue sa force. • Des faiblesses relatives apparaissent néanmoins en matière de situation économique (notamment sa part de cadres métropolitains) et de qualité de vie (principalement en raison de la congestion).
Baro'Métro	• Agglomération bordelaise au 6e rang des métropoles « solidaires », portée par de bons résultats pour la cohésion sociale et territoriale. • Un excellent positionnement « nature » en partie dû au cadre de vie et services urbains de qualité. • Des faiblesses en matière d'innovation, notamment concernant l'équilibre du développement économique et l'enseignement supérieur/la recherche. • Le calcul de la moyenne générale des 64 indicateurs placerait l'agglomération bordelaise au 5e rang des métropoles régionales françaises.

À la lumière des trois classements étudiés, la situation de l'agglomération bordelaise est relativement favorable, tant par son positionnement que par sa trajectoire amorcée.

L'importance des postures méthodologiques : l'exemple de l'innovation

L'innovation est appréhendée de manière différente dans chacune des trois approches. Parmi les indicateurs de l'agAM, un seul traite de la thématique (le rang au niveau européen des villes innovantes). L'agglomération bordelaise se situe alors à la 4e position des métropoles régionales françaises. Le Baro'Métro a quant à lui recours à 19 indicateurs pour caractériser le degré d'innovation des agglomérations. Au regard de ces données, qui concernent plus généralement le développement économique et l'attractivité des territoires, Bordeaux ne se situe qu'au 9e rang des agglomérations innovantes. Enfin, les travaux de la Datar retiennent trois indicateurs permettant de caractériser la société de la connaissance et de l'innovation. Il s'agit des rapports à la population du nombre d'étudiants, du nombre de projets NBIC (nanotechnologies, biotechnologies, informatique et sciences cognitives) et du montant investi par l'Union Européenne dans les projets de recherche du 6e Programme cadre. Du parti pris méthodologique dépendra alors la teneur de l'interprétation.

La nécessaire maîtrise des indicateurs

Le positionnement des métropoles régionales les unes par rapport aux autres ne doit pas devenir une obsession ! En effet, le choix des indicateurs, leur pondération ou encore le périmètre retenu conditionnent le classement final. Ainsi, l'agglomération bordelaise est mal positionnée en matière de mobilité/congestion dans le classement de l'agAM. Celui-ci prend le parti d'appréhender la thématique par l'intermédiaire de trois indicateurs : la part modale en transports collectifs, la durée moyenne d'un déplacement domicile-travail en 2006 et le taux de congestion fourni par le classement Tom Tom en 2010. Ce dernier, fondé sur les temps de parcours calculés par les GPS Tom Tom, varie sensiblement en fonction de l'année de référence. Le recours au plus récent classement portant sur l'année 2012 aurait modifié le positionnement général des agglomérations. Fondé sur un principe similaire d'exploitation des données GPS, le fournisseur INRIX® publie également un classement des zones urbaines les plus embouteillées qui diffère du palmarès Tom Tom pour des raisons méthodologiques.

L'exercice de comparaison doit donc plutôt être perçu comme une manière de donner du sens à des indicateurs dont l'expression de la seule valeur brute apporte peu d'information.

Par les débats qu'ils soulèvent, ces travaux constituent une matière précieuse pour aider les acteurs métropolitains à se poser les bonnes questions sur leurs objectifs et les moyens de les atteindre ; pour, en un mot, élaborer des stratégies territoriales.

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Hangar G2 Bassin à flot n°1
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33
quai Armand Lalande
Fax : 33 (0)5 56 99 89 22
BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
e-mail : contact@aurba.org