

ÉCONOMIE

Les défis du territoire

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

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

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

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

2,3

chercheurs
pour 1 000 habitants

2^e rang national pour la création
d'emploi salarié privé

110 000 ha
surface de production du vin de Bordeaux

737 500 habitants
dans Bordeaux Métropole en 2012

391 300 emplois dans Bordeaux Métropole

300 milliards
de chiffre d'affaires
des vins
de Bordeaux

10 %
de taux de chômage

ÉCONOMIE ÉMERGÉE

Bordeaux l'ultra-marine

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

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

Périurbanisation économique

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

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

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

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

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

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

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

Place aux affaires : Euratlantique

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

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

ÉCONOMIE MÉTROPOLITAINE

Les moteurs de développement

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

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

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

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

Jeux d'acteurs et action politique

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

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

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