

## Le système urbain de Bordeaux

### Une nouvelle approche des territoires

Comprendre les dynamiques des territoires aujourd'hui c'est mettre au centre des réflexions la réalité mobile. Les transformations dans les modes d'habiter, de se déplacer et de produire provoquent un affaiblissement des processus « classiques » de mise en relation des lieux. Les tensions s'intensifient entre des processus de polarisation qui renforcent le rôle des grandes métropoles, d'une part, et des forces de dispersion qui diluent populations et emplois sur de plus grandes étendues, d'autre part.

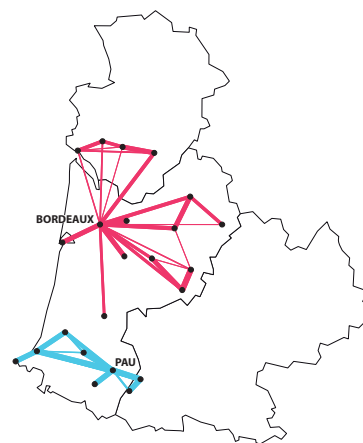
Désormais, ni les villes ni les métropoles ne suffisent pour analyser les dynamiques territoriales. La recherche ici partiellement présentée propose de réfléchir aux modèles territoriaux par le prisme des systèmes urbains. Une approche où le fondement même de l'urbain est le lien ; une approche qui conçoit les territoires par les relations qui articulent les villes entre elles.

Ces articulations territoriales doivent se penser avec les espaces proches comme lointains, sur des sujets où les compétences pourraient créer des perspectives communes. En termes de politiques publiques, cela renvoie à une réflexion sur les partenariats et sur les coopérations entre territoires. Ce positionnement permet également de dépasser une conception du développement territorial figée dans la nécessité de rééquilibrer les masses en

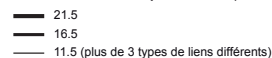
présence, où les effets de taille sont survalorisés. L'enjeu n'est plus d'être gros ou visible mais de trouver les liens pertinents et de les valoriser.

Une recherche récente effectuée pour la DATAR<sup>1</sup> a permis d'intégrer pleinement les systèmes d'échanges dans l'appréhension des dynamiques territoriales. C'est une approche qui va au-delà des analyses segmentées et sectorielles dans l'objectif d'une prise en compte conjointe de toutes les formes de l'échange. C'est aussi une approche qui dépasse les analyses économiques dominantes des systèmes territoriaux fondées sur la survalorisation des flux considérés comme structurants (par exemple aérien, financier, économique).

Cette approche relationnelle englobante inédite a été réalisée sur sept types de liens entre les 350 aires urbaines françaises : échanges de la société mobile et de loisirs comme les mobilités domicile-travail, les migrations résidentielles, les mobilités de loisirs à travers les résidences secondaires ; liens de la société de la connaissance *via* les partenariats scientifiques, interdépendances dans la société économique et financière à travers les coopérations entre sièges et établissements d'entreprises et les relations à grande vitesse (indice mixte train-avion).



Note cumulée des flux préférentiels pour les 7 indicateurs



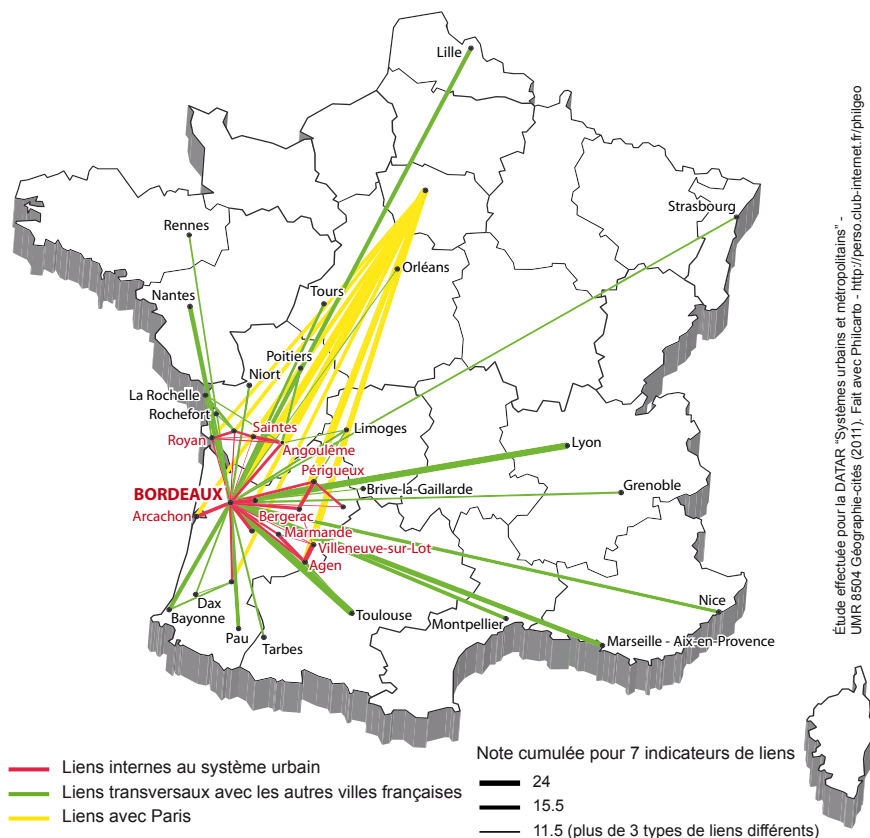
### Comment Bordeaux se situe-elle dans cette approche ?

Contrairement à la plupart des 26 autres systèmes urbains de proximité qui se définissent dans un cadre régional, le système bordelais est transrégional, puisqu'il intègre quatre villes de Poitou-Charentes. Par ailleurs, le maintien de deux systèmes urbains en Aquitaine, celui de Bordeaux et celui de Pau, est également à souligner. En effet, mis à part en Bretagne, Rhône-Alpes et PACA où deux systèmes urbains de proximité co-existent, dans les autres régions françaises les villes s'articulent en un système urbain unique.

Le système urbain de proximité de Bordeaux est un réseau de quinze villes qui s'étend en étoile jusqu'à Périgueux et Agen au sud-est, jusqu'à Mont-de-Marsan et Arcachon à l'ouest, jusqu'à Royan et Angoulême au nord. Il compte 1 850 000 habitants. Il faut rappeler que les relations préférentielles entre les villes de ce système sont fortes car composées d'au moins trois liens simultanés.

La plupart des villes aquitaines du système entretiennent avec Bordeaux des liens peu spécifiques, avec toutefois trois caractéristiques : l'importance relative des navettes, des migrations résidentielles et des liens économiques. Les villes de Poitou-Charentes s'arri-

1 | S. Berroir, N. Cattan, F. Dobruszkes, M. Guérois, F. Paulus, C. Vacchiani-Marcuzzo, « Systèmes urbains et métropolitains », Étude pour la DATAR, juin 2011, p. 152.



ment quant à elles par des relations spécifiques, avec Bordeaux notamment, des migrations résidentielles et de loisirs. Ce système urbain se distingue par un degré de polarisation sur Bordeaux plus fort que la moyenne des autres systèmes urbains. Il ne faut pas retenir du système urbain de Bordeaux ce seul échelon de fonctionnement. La seconde échelle est nationale. Elle s'avère souvent occultée alors qu'elle est tout aussi solide et essentielle que l'échelle locale puisque les liens tissés entre les villes sont composés d'au moins quatre natures différentes de l'échange.

Ce système urbain national, d'abord transversal, connecte Bordeaux à 21 autres villes couvrant en particulier un grand Sud-Est, le centre et la façade atlantique. Bordeaux polarise les deux tiers de ces liens transversaux. Angoulême et Saintes sont des relais régionaux de cet arrimage inter-système, la première avec Poitiers et La Rochelle, la seconde avec Rochefort et La Rochelle.

C'est ce réseau-territoire de Bordeaux qu'il faut par exemple savoir présenter à un investisseur pour lui montrer qu'à

Bordeaux il est déjà en relation avec les différentes ressources du réseau national, dont fait partie Paris. En effet, le système urbain national de Bordeaux est également polarisé par Paris et cette dimension est constitutive de l'ensemble des 26 systèmes urbains de proximité. Toutefois, alors que l'arrimage à Paris se fait pour la plupart des systèmes à l'aide de plusieurs pôles, et pas seulement par le principal, le système bordelais déroge à cette règle d'arrimage polycentrique avec Paris (à l'instar des systèmes niçois, marseillais, toulousain et caennais).

### Les défis pour l'action publique

En adoptant une approche relationnelle englobante des systèmes urbains, les modes de structuration des territoires apparaissent beaucoup plus diversifiés puisqu'ils intègrent pleinement les différentes dimensions fonctionnelles et multi-échelles des fonctionnements territoriaux.

L'image de l'archipel traduit bien cette modification qui opère à deux échelles spatiales différentes. À l'échelle locale, elle signifie la modification de la nature même des villes qui, loin d'une polarité unique, se sont étalées jusqu'à

constituer des ensembles de pôles bien reliés entre eux. À l'échelle nationale et au-delà européenne et mondiale, elle souligne que la centralité se décline au pluriel, constituée par un ensemble de pôles interconnectés, une sorte de réseau des réseaux, de réseaux de systèmes urbains.

Ce modèle de l'archipel interpelle notre capacité à gérer l'espace-réseau c'est-à-dire des territoires discontinus. Les pesanteurs sont symboliques, issues d'une domination du principe de sédentarité qui empêche de prendre pleinement en compte le sens du fluide et du mouvement dans nos savoir-penser les territoires. Elles sont conceptuelles car on ne sait pas associer le réseau et le territoire dans un même schéma de pensée. Les difficultés sont également, en grande partie, institutionnelles car les acteurs des territoires fondent leur gouvernance sur leurs limites. Aux acteurs techniques et politiques d'oser proposer de nouveaux cadres qui prennent en considération les dimensions inédites de l'habiter que sont le passage, l'inter-relation, le flux, le transit, l'éphémère.

