

Quelle métropole euro

INSEE Une récente étude compare les métropoles européennes de plus de 400 000 habitants, dont Bordeaux. Baptisées « cités », elles sont au nombre de 103. La capitale girondine figure dans le même groupe que Bilbao ou Vilnius

Dossier réalisé par
Emmanuel Commissaire
e.commissaire@sudouest.fr

Quelle est la plus belle ville du monde ? Celle de son enfance ? Celle où on rêve d'aller ? Une qu'on a vue à la télé ? Bordeaux sans aucune discussion ? C'est très subjectif.

Surtout connu pour ses enquêtes démographiques, l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) a glissé dans sa dernière publication une donnée qui attire forcément l'attention : « L'espérance de vie s'élève à 83 ans dans la région métropolitaine, supérieure de près d'un an et demi à la médiane de sa classe. » Comme en football pour le tirage au sort des Coupes d'Europe, Bordeaux a en effet été placée dans un chapeau avec des agglomérations aux profils jugés voisins.

Dans ce rapport alimenté par Eurostat, qui collecte des chiffres pour l'Union européenne, la métropole bordelaise a été classée « par sa taille et son influence avant tout régionale » avec 14 autres villes : Lyon, Lille, Toulouse et Nantes, mais aussi Edimbourg, Vilnius, Glasgow, Bristol, Cardiff, Aarhus, Bilbao, Eindhoven, Séville et Newcastle, toutes considérées comme des « pôles régionaux supérieurs ». Au total, l'étude s'est penchée sur 103 « cités » (« cités », en anglais), le petit nom qu'elle leur donne, lesquelles sont réparties en 14 catégories, allant des « villes-monde », comme Paris, Londres, Madrid, Copenhague, Oslo ou Helsinki, aux « métropoles peu influentes », comme... Naples, Bratislava ou Zagreb.

L'Insee n'étant pas un institut de sondage, encore moins un cabinet immobilier, son rôle n'est pas d'établir un classement des villes où il fait bon vivre et où l'on ferait mieux de déménager, mais de restituer l'activité humaine dans ce qu'elle a de quantifiable. Cette vue d'ensemble permet de comparer les métropoles, voire de les mettre en concurrence, diraient ceux qui n'ont qu'une vision marchande de l'Europe.

Allons directement au chapitre « Des performances modérées en matière de cadre de vie ». Le

plus d'abord :
« À Bordeaux, la qualité de l'air est assez bonne ». Oui, mais ? Le bémol qu'on sentait poindre dans l'intitulé arrive vite :
« Bordeaux se positionne seulement à la 8^e place pour les déplacements domicile-travail en transports publics »

part de déplacements domicile-travail effectuée en transports publics. Ceux-ci représentent un cinquième des navettes alors que cette proportion monte jusqu'à un tiers à Lyon, en tête des pôles régionaux supérieurs. »

L'emploi public surreprésenté

Un peu de positif pour compenser : « L'attractivité touristique constitue un point fort de la métropole. Bordeaux compte 6,3 nuitées par habitant contre 4,3 en moyenne, ce qui la classe en 2^e position des pôles ré-



Sur le plan démographique, la métropole bordelaise se situe à la 40^e place des 103 « cités » étudiées. PHOTO

gionaux supérieurs ». Mais il y a un « mais ». Un chapitre s'appelle « Un rayonnement culturel encore en retrait ». Le critère choisi est le nombre d'entrées aux musées par habitant. « Bordeaux figure dans le bas du classement pour sa fréquentation culturelle », assène le document, et ce, en dépit « de l'ouverture en 2016 de la Cité du vin ».

Par souci d'équilibre sans doute, cet « audit urbain » met à chaque fois en relief des éléments contrastés. Est présenté comme un

« atout » le taux de créations d'entreprise, « 12,2 % dans la région métropolitaine », donc « parmi les plus dynamiques ». Autre caractéristique favorable à Bordeaux « City », sa proportion d'actifs qualifiés (46 %) s'avère bien plus élevée que la moyenne des métropoles européennes (39 %).

Mais l'étude s'arrête longuement sur un constat : « L'emploi public est surreprésenté dans la métropole bordelaise et sa classe. Ce secteur regroupe l'administration pu-

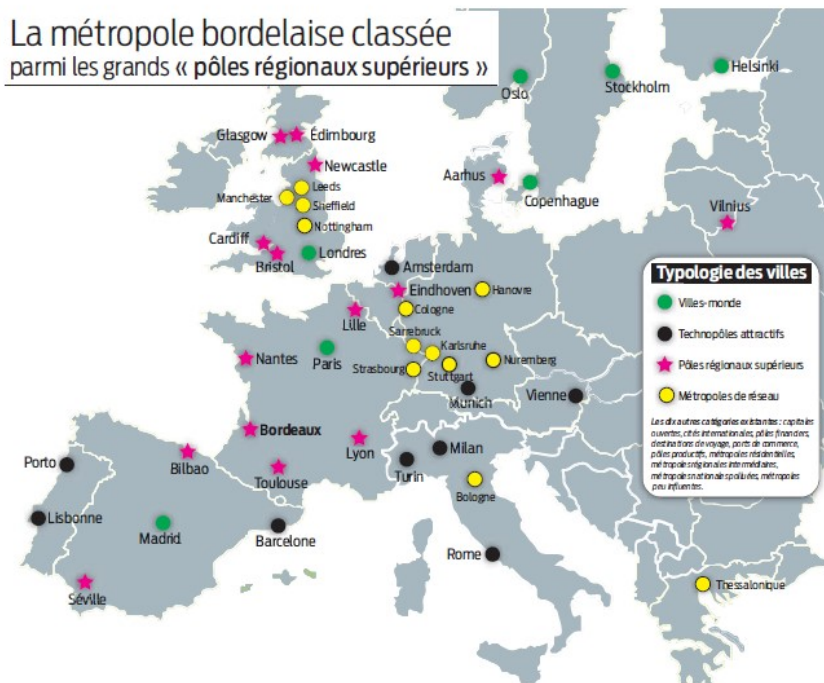
blique et différentes activités, telles que la défense, l'éducation, la santé et l'action sociale, dont l'action dépend de l'État en France ». Pour sa « proportion d'emplois dans ces activités publiques », la capitale girondine est 4^e de sa catégorie et 13^e au classement général, celui des 103 « cités ». Bonne ou mauvaise chose ? En période de Covid-19, « on voit bien que la sphère publique permet d'amortir les chocs », note l'économiste Olivier Bouba-Olga (lire ci-dessous). Le débat est ouvert.

péenne est Bordeaux



ARCHEVES THERRY DAVID/« SUD OUEST »

La métropole bordelaise classée parmi les grands « pôles régionaux supérieurs »

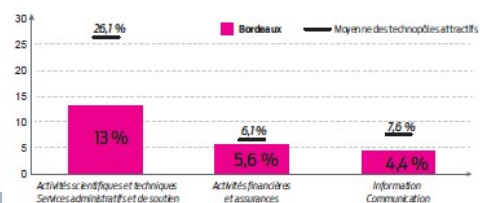


Les activités sur lesquelles Bordeaux est en retrait

CONSTANCE RUBINI
Directrice du musée des Arts décoratifs et du design
« Il y a de plus en plus de monde »



Part des secteurs regroupant les activités métropolitaines



Source : Insee, Eurostat, audit urbain de 2010 à 2018

GÉRARD CHAUSSET

Président de la commission transports de Bordeaux Métropole

« Vous faites des couloirs de bus, vous gagnerez des voyageurs »



« Les raisons sont anciennes et structurelles. Pendant quarante ans, de la fin des années 1950 jusqu'à l'inauguration du tramway dans la métropole, on n'a quasiment pas investi dans les transports collectifs. On avait un très grand réseau de bus, on envoyait les bus partout, mais le réseau de

Bordeaux n'a jamais été une référence. A contrario, on a eu une part de l'automobile très importante dans l'agglomération et hors-agglomération, avec des habitudes qui se sont prises. On n'est pas à Grenoble, on n'a pas de montagne. On a donc une géographie qui a favorisé l'étalement urbain. Le balancier a été très loin d'un côté. Pour revenir à l'équilibre, ça prend beaucoup de temps. Aujourd'hui, on a un réseau dans l'agglomération bordelaise que je qualifie de plutôt bon, qui a gagné 30 % de voyageurs en cinq ans, avec un tramway qui fonctionne et qui est même quasiment saturé. On a

un nombre de voyages par habitant qui progresse, mais c'est moins qu'à Lyon, où il y a tous les modes. On a deux points de faiblesse qui expliquent ce que dit l'Insee : l'amont du tramway et l'aval du tramway. Si on veut conquérir de nouveaux voyageurs, il faut le faire sur le bus. Ainsi, on en gagnera aussi sur le vélo. On peut faire toutes les études sur le bus que l'on veut, mais il y a une solution, une réponse : les couloirs de bus. Vous faites des couloirs de bus, vous gagnerez des voyageurs. Ensuite, chaque personne qui prend le TER, c'est une voiture de moins. Il faut qu'on joue sur les deux tableaux. » ARCHIVES SUR AUTEUR

OLIVIER BOUBA-OLGA

Professeur associé à l'université de Poitiers

« Une compétition entre villes à nuancer »



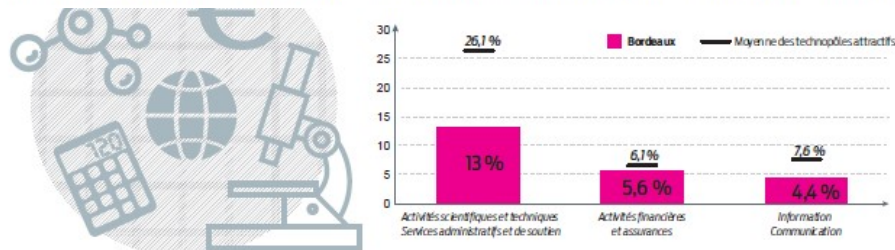
« Dans les autres métropoles françaises analysées, la surreprésentation de l'emploi public ressort également. Ce n'est pas un effet bordelais. Cela s'explique par l'importance de l'État dans le système socio-économique français, des services rendus à la po-

pulation par la puissance publique. En Allemagne, les métiers de la santé, par exemple, c'est du privé. L'étude l'évoque. Quel est le meilleur système ? Vaste sujet. En période de crise, on voit bien que la sphère publique permet d'amortir les chocs. On va avoir sans doute, et ça a commencé, des entreprises privées qui vont mettre la clé sous la porte. Il faudrait nuancer fortement ce discours selon lequel toutes les villes seraient en compétition les unes avec les autres. Est-ce que Bordeaux est plus forte que Zurich ou Milan ? Il faut sortir de ces visions de concurrence territoriale. Je plaide pour ça. » PHOTO DR

« Il y a de plus en plus de monde »



« Cela fait maintenant sept ans que je suis à Bordeaux et, dans le musée que je dirige, il y a toujours du monde, de plus en plus de monde. Je ne vois que grandir les chiffres. Cet été, par exemple, en juillet et août, on a eu au musée des Arts décoratifs et du Design plus de 35 000 entrées. Ce sont de beaux chiffres. Pour un été marqué par le Covid, où les gens étaient paniqués d'entrer dans des espaces fermés, je pense qu'on a plutôt eu une très belle fréquentation. On avait la queue devant le musée pendant tout l'été, des jeunes avec leurs parents, des jeunes sans leurs parents. » ARCHIVES F. COTTEBEAU / SDO



Source : Insee, Eurostat, audit urbain de 2010 à 2018

IX Infographie

JEAN-MARC OFFNER

Directeur général de l'agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine

« Savoir dans quelle catégorie on court »



« Cette enquête recontextualise au niveau européen, ce qui est intéressant. En France, on a une ar-

mature urbaine très particulière. La région parisienne est, avec Londres, la seule grande région mondiale. En Europe, viennent ensuite une bonne trentaine de très grandes villes. Comme on a cette très grande région parisienne, nos métropoles régionales sont relativement moins importantes, moins visibles sur la carte, plutôt en 3^e rang qu'en 2^e rang. Il s'agit d'une spécificité française. Ce n'est pas un jugement de valeur. Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise catégorie, mais c'est impor-

tant de savoir dans quelle catégorie on court. Depuis que les villes existent, un phénomène classique de concentration des populations et des emplois est en marche. Ce qui est inédit, c'est l'insertion de ces villes dans des réseaux plus larges, pour les échanges économiques, mais aussi pour la culture, l'enseignement ou la santé. C'est pour cette raison que la typologie de cet audit est assez sophistiquée. Des métropoles pas forcément grandes sont très insérées dans l'acti-

tivité du monde. À l'inverse, on peut avoir des villes dont la taille très importante ne les insère pas pour autant dans les réseaux nationaux et internationaux. Des villes suisses, comme Bâle ou Genève, ne sont pas de grandes villes à l'échelle européenne, mais elles sont très insérées dans les circuits, financiers mais pas seulement. Il y a aussi des échanges diplomatiques ou artistiques. La métropolisation, c'est aussi le renforcement des interdépendances. » ARCHIVES F. COTTEBEAU / SDO