

Semaine de la Fabrique métropolitaine

Compte-rendu

par Alexandre Péraud, Aude Rouyère, Sandrine Rui et Olivier Costa

Introduction

La diversité et la compétence des publics réunis durant cette semaine de réflexion et d'échange constituent le premier trait distinctif d'une Fabrique métropolitaine qui a su mobiliser de larges secteurs de la société civile et a attiré, fait remarquable, l'attention et la participation d'une proportion non négligeable de jeunes et de femmes.

Cette mixité et cette représentativité ont donné lieu à des débats nourris qui, indépendamment des différences de points de vue, reposaient tous peu ou prou, explicitement ou implicitement, sur l'idée que « les hommes et les femmes font leur histoire urbaine » et qu'il convient par conséquent d'utiliser tous les biais de la concertation ou de la co-construction pour contribuer à ce que chacun reconnaît comme une phase décisive dans l'histoire de Bordeaux et son agglomération.

Car les participants semblent tous avoir perçu, dans un mélange d'enthousiasme et de crainte, de force propositionnelle ou de lucidité, l'ambition d'un projet métropolitain dont les « 5 sens » sont à la mesure de l'enjeu historique que connaît l'agglomération. Par l'ampleur et la variété des projets qu'il planifie, bien sûr, mais aussi, plus fondamentalement, par la mutation radicale qu'il appelle, le projet métropolitain prend à contre-pied les évolutions les plus profondes de la société contemporaine. Car il ne se contente pas de dénoncer les dangers de l'hyper-individualisme, ou, comme dirait Bernard Stiegler, de « la chute du désir », il propose d'œuvrer contre l'émiettement du temps, la fragmentation, le zonage de l'espace, l'utilisation insuffisamment raisonnée des ressources, la prédation environnementale, l'aseptisation de la ville, la standardisation...

C'est donc bien la question des valeurs et des usages de la ville qui, tout au long de cette semaine, fut posée. Aussi convient-il, par-delà le consensus et parallèlement au document programmatique qui est né de cette Fabrique métropolitaine, de repérer les points de friction et les interrogations qu'un projet d'une telle ampleur ne manque pas de soulever.

Modeler ou modéliser ?

Penser la ville et la société de demain soulève inévitablement la question du modèle, avec cette première hésitation entre un projet de développement endogène ou exogène. Car le modèle est fantasmatique et ambivalent, pris, d'un côté, entre le désir moderne de s'individualiser, de se distinguer en inventant son propre mode de développement et, de l'autre, l'enjeu du marketing territorial qui implique la comparaison avec les autres métropoles millionnaires et nourrit la tentation d'un certain mimétisme. De ce point de vue, les débats et les réactions du public débouchent sur un diagnostic convergent qui repose sur deux constats : le caractère chimérique d'une modélisation conçue comme simple transposition et la nécessité d'actualiser les atouts du territoire.

Le constat partagé d'une impossible modélisation

Les exemples de Lyon, de Lille ou de Nantes ont été régulièrement convoqués pour vanter la réussite économique, urbaine, sociale ou culturelle de ces métropoles. Il est cependant vite apparu que ces agglomérations présentent trop de dissemblances et conçoivent leur projet dans des contextes trop différents pour qu'on puisse en transposer purement et simplement la formule à Bordeaux... Il est en revanche opportun d'utiliser ces expériences comme autant de contrepoints et de tirer la leçon de certains de leurs échecs (par exemple, le tropisme « affaires » de Lille qui s'est avéré très fragilisant au premier retournement de la conjoncture économique).

Ce débat récurrent sur le modèle a également permis d'écarter l'idéal-type des « métropoles internationales » qui, d'une part, ne sont pas à la portée objective de Bordeaux et, d'autre part, reposent sur un modèle de développement « inhumain », à mille lieues de ce que les responsables et la population attendent d'une métropole vivable et désirable. Le fait que ces aires urbaines soient, à l'inverse de Bordeaux, en phase de décroissance démographique, constitue d'ailleurs un désaveu de leur modèle.

Nombre de témoignages ont ainsi montré qu'il n'est de modèle qu'endogène et prospectif.

Un modèle endogène qui valide la méthode de concertation et la maïeutique collective adoptée par La Cub depuis un an. Il s'agit bien de trouver les ressources et les idées en interne, à partir de ce que l'on est, constat partagé par les professionnels, locaux ou extérieurs, et par le public. L'enjeu est bien de trouver le mode de signification propre à notre métropole et de préserver un capital immatériel (sensations, émotions, ou qualité de vie) que les habitants connaissent et auquel ils sont attachés. Les équipes d'architecte en présence ont toutes fait un réel effort pour saisir l'âme et les spécificités de la ville, et en ont souligné à l'envi les traits distinctifs (la sensation d'espace, le fleuve, la vigne, l'océan, la pierre...) qui ont nourri leur réflexion.

Le projet métropolitain peut d'autant moins être « importé » qu'il se situe par nature du côté de la prospective puisqu'il s'agit « d'anticiper des évolutions plutôt que de planifier la croissance » (Pierre Gras). A l'opposé de toute démarche mécaniste, « le projet doit, comme l'a expliqué Philippe Courtois, précéder le plan ». Cet enjeu prospectif est, par définition, problématique. Il n'est, en effet, pas de projet d'avenir sans croissance, croissance porteuse d'une dynamique nécessaire mais dont on ne peut connaître a posteriori les modalités.

Cette incertitude valide en un sens la méthode « coopérative » qui, théoriquement, semble à même de créer les conditions d'une adaptation au changement. Cela suppose de décroquer les compétences et de ne pas appréhender les problèmes en raisonnant par secteur mais plutôt à partir d'une approche transversale de réseaux et de mutualisation.

Actualiser nos atouts pour ne pas ressembler aux autres métropoles...

Les débats ont toujours, d'une manière ou d'une autre, souligné les mêmes atouts de la métropole. Bordeaux se caractérise par une excellence intellectuelle et universitaire qui est à la fois facteur de développement endogène, facteur de reconnaissance extérieure et d'attractivité. Au côté de cette ressource « matière grise », nombre d'interventions ont souligné la nécessité pour Bordeaux de préserver cette richesse distinctive qu'est son rapport au temps. Le temps, c'est d'abord le temps « passé », tel qu'il s'incarne à travers le patrimoine - bâti, mais aussi immatériel, richesse qu'il convient de préserver sans céder aux attitudes conservatrices... Mais, plus généralement, il s'agit de savoir « prendre son temps » en cultivant ce « quart d'heure métropolitain » qui pourrait n'être pas si éloigné de cette sagesse philosophique héritée du siècle des Lumières... Enfin, cette culture du temps implique que l'on conjugue la prospective sur le modèle métropolitain à une réflexion sur les rythmes (qu'il s'agisse de rythmes liés à la chronologie humaine ou de rythmes spatiaux et urbains)

A cet égard, plusieurs interventions ont souligné la (trop grande?) rapidité avec laquelle certains projets se développaient (notamment Euratlantique)... sans qu'on sache vraiment jusqu'où cette rapidité rimait avec précipitation. Sans doute les élus et responsables insistent-ils à juste titre sur la nécessité d'anticiper les changements (notamment l'arrivée du TGV) pour prendre de vitesse d'autres métropoles (par exemple Toulouse)... Reste que ces impératifs ne doivent pas faire perdre de vue le temps nécessaire à la mise en place d'un débat public qui accompagne l'évolution des représentations.

Le deuxième grand atout, tel qu'identifié par la Fabrique, est l'espace. La Métropole, c'est d'abord son fleuve qui est apparu comme un véritable facteur de cohésion. Toutefois, au-delà du consensus sur le lien symbolique que crée le fleuve, il demeure une interrogation sur la manière de le penser, de l'habiter (le traverser, le longer, l'emprunter, s'en protéger...) et sur son rôle dans ce projet métropolitain.

Cette ambivalence caractérise au demeurant notre patrimoine naturel au sens large. La métropole jouit du luxe de disposer d'importantes réserves foncières... ce qui ne va pas sans inquiétudes sur la manière dont la densification de cet espace pourrait se faire au détriment des espaces naturels (cf table ronde sur la nature) et de la typicité de la ville. Il convient en effet de préserver ce rapport « aimable » à l'espace en préservant un habitat de faible hauteur conférant à la ville cette singularité visuelle (ville ouverte sur le ciel, sentiment d'espace) qui frappe quand on découvre Bordeaux.

De ce point de vue, le projet métropolitain dans son ensemble ou certains de ses « douze grands travaux » (cf. 50 000 logements) semblent intégrer un renversement de perspective que les interventions du public ont elles-mêmes souligné. Il s'agit désormais de partir de l'existant, du situé, du vécu ; partir du bas, de l'ordinaire, du quotidien pour penser le devenir urbain. Partir du domestique pour aller vers le stratégique (Klouche), de l'espace intime vers l'espace public, de la chambre vers la métropole (Lacaton-Vassal). Partir de l'existant c'est non seulement puiser l'inspiration à la source du territoire, y être sensible - ne pas raisonner hors sol, c'est aussi stimuler l'existant, s'appuyer sur le patrimoine bâti déjà là, sur la nature bel et bien vivante... C'est aussi recycler et « customiser ». Des intervenants au public, une même aspiration a traversé les ateliers : nous pouvons être créatifs sans faire table rase, sans démolir, sans couper les arbres, sans assécher les jalles... Pour beaucoup il s'agit de fabriquer la métropole de façon raisonnée, avec sobriété, pour s'assurer qu'elle soit durable, non biodégradable ou homodégradable (si l'on en juge par la nostalgie qu'inspire aujourd'hui la cité Lumineuse).

La troisième voie envisagée lors des échanges renvoie, d'une certaine manière aux débats qu'ont pu susciter, voici quelques années déjà, le danger d'une possible muséification de Bordeaux. Jusqu'à quel point peut-on mettre en valeur le patrimoine architectural de la ville sans faire obstacle à son développement économique et sans sacrifier la qualité de vie des habitants? Il s'agirait aujourd'hui de ne pas choisir entre la métropole à vivre et la ville touristique dès lors qu'on conçoit le tourisme comme la quête d'un mode de vie propre à l'identité quotidienne d'un territoire.

Hiatus / paradoxes

Le pragmatisme et la prudence de l'assistance ont ainsi parfois pu donner le curieux sentiment que le débat de la Fabrique se jouait à front renversé, les rêveurs étant du côté des porteurs de projets, des responsables politiques et le principe de réalité du côté de l'assistance. Une des contradictions majeures se structurait ainsi autour de l'ambivalence attraction/attractivité vs habitabilité :

Certains acteurs manifestaient tellement la volonté de s'inscrire dans le projet et la dynamique métropolitains qu'ils « sur-jouaient » en quelque sorte la carte et la fonction métropolitaines, à l'instar, par exemple des universités, qui sacrifieraient beaucoup au référentiel de l'attractivité là où la salle mettait en avant ses attentes en matière de diffusion du savoir, de mixité entre populations étudiantes et quartiers...

A l'échelle globale du projet, ce hiatus s'est manifesté à de nombreuses reprises, via les interventions des associations de quartier, et à travers les préoccupations exprimées quant au financement des projets fonciers, le rappel régulier de la nécessité d'infrastructures de vie (écoles, commerces ...).

La question du million d'habitants, souvent au centre des débats, a suscité bien des interrogations. S'agit-il d'une évolution subie ou d'une politique volontariste? Quelle en est la traduction concrète et réaliste? Est-ce un bien ou un mal?

De fait, si la métropole bordelaise est l'une des rares à voir sa démographie se développer, nombre de participants se sont demandé « jusqu'où on pouvait aller? ». Ce million est parfois apparu insécurisant, suscitant la crainte que le projet ne soit pas conçu pour les 750 000 habitants qui existent aujourd'hui, mais pour les 250 000 que l'on attend. Les débats ont ainsi souligné la nécessité de faire un projet pour tous et dont l'impact, en terme de densification, n'affecte pas la qualité de vie des habitants actuels de la ville.

La volonté de vouloir faire de la croissance démographique un atout s'est ainsi avérée paradoxale à plusieurs titres. Ne risque-t-on pas l'effet d'épuisement? Ne court-on pas le danger de perdre la quiétude de la ville, d'assister à la captation du projet par des promoteurs et spéculateurs mus par une seule logique de profit. De ce point de vue, l'augmentation de l'attractivité de la ville et sa densification continue font redouter la hausse des prix immobiliers dans une ville qui a déjà connu une inflation immobilière considérable depuis le début des années 2000.

Fut également souvent soulignée l'impossibilité d'avoir, en même temps, « la croissance démographique, l'emploi et la nature », la difficulté de concilier la logique des infrastructures et celles qui relèvent de l'hyperquotidien (« bâtir, c'est facile, mais aménager la vie, c'est autre chose... »). On a noté combien les porteurs du projet peinaient à répondre à des questions de la salle concernant les « flux », qu'il s'agisse de l'impossibilité d'augmenter les capacités de transport du tram ou de l'engorgement de la rocade.

Le débat sur Euratlantique était révélateur de ces ambivalences. Si le projet est bien accueilli, on souhaite qu'il ne soit pas un « aspirateur » des emplois actuellement implantés dans d'autres zones d'activités de l'agglomération. Aussi a-t-on souvent demandé quelles seraient les activités économiques, le type et le nombre d'emplois envisagés, quelles seront les garanties d'une maîtrise du foncier (« à quand l'établissement foncier? »)... On a également souligné la crainte, récurrente, de voir se « reconstruire » un centre ville trop « modeste ». Les présentations faites par les cabinets d'architectes / urbanistes ont en effet insisté sur les petites surfaces comme si l'on anticipait/ orchestrait la paupérisation du centre, encourageant de fait, les ménages les plus aisés à demeurer dans les banlieues vertes de la ville, échappant en large partie à l'objectif de densification... Le fait qu'il n'ait pas été question, de la part des porteurs du projet, des perspectives qu'offrent les 15% de logements vacants dans la ville rejoignait d'ailleurs cette inquiétude. La focalisation sur les seuls logements à construire accréditant le public, l'idée d'un projet qui bénéficierait surtout aux propriétaires fonciers et promoteurs

Les réactions de salles toujours attentives à la viabilité du projet prenaient également la forme de questions sur le gouvernement local, questions concernant d'une part, les modalités des collaboration et les mutualisations envisagées (par rapport au SCOT, PLU, PDU...) ou, plus largement, quant aux conséquences de la réforme territoriale... On s'interrogea, d'autre part, sur la légitimité de La Cub pour mener un tel projet dès lors que la collectivité n'a, le plus souvent, pas les compétences, interrogation renforcée par la faible autorité politique de ses responsables qui ne sont pas (encore) issus d'une élection directe.

La viabilité du projet fut souvent mise en regard des réticences des communes à céder une part de leurs pouvoirs décisionnels sur la culture, la gestion et la maîtrise des espaces verts, autant de compétences qui offrent une ressource en matière électorale... Par extension, on chercha également à appréhender la nature des relations futures que la métropole entretiendra avec les territoires adjacents (le Bassin par exemple), qui comptent aussi dans l'expérience urbaine des Métropolitains. De manière générale, dans un contexte-très conjoncturel?-où l'Etat pense l'extension institutionnelle de La Cub, il semble essentiel de penser les zones frontières.

Il ne s'agit pas ici de dresser l'inventaire des ambivalences ou des contradictions du projet pour le plaisir. Mais il importe de souligner qu'un tel projet ne peut advenir sans prendre la mesure de ces divergences et de cette hétérogénéité. Il convient également de souligner la difficulté de concilier les attentes parfois contradictoires des habitants / usagers qui aspirent à la fois à l'amélioration collective du quotidien (services collectifs, nouvelles solidarités, ...) et à la préservation de la sphère individuelle (logement individuel, modes de transport...). Le tout, pour le décideur, étant de savoir jusqu'où il peut aller dans la prise à rebours des aspirations des habitants...

Absences

On peut ensuite s'étonner que certains termes ou concepts, parfois en filigrane, qui ne figuraient pas dans les documents préparatoires n'aient pas été mentionnés, lors des ateliers et des présentations. C'est par exemple le cas des enjeux de « démocratie » ou de « dignité » qui apparaissent pourtant, avec un peu de recul, comme les matrices du projet. Force est en effet de constater que le concept de diversité, souvent convoqué, est un peu orphelin dès lors qu'on le coupe de ses fondements démocratiques liés aux droits culturels.

De même, le terme de « confiance » n'apparaît explicitement, ni dans les documents, ni dans les débats, à l'exception de Jean Blaise qui l'utilisa pour exposer le rôle de la culture pour créer/fabriquer de la confiance dans la ville. La confiance apparaît pourtant fondamentale à la conduite du projet tel qu'il s'est énoncé durant cette semaine de la Fabrique métropolitaine. La confiance, c'est, bien sûr, le rapport que les citoyens entretiennent à l'endroit des décideurs en lesquels ils acceptent de se remettre, mais c'est aussi la crédibilité du projet (par ex., « est-il raisonnable d'en appeler à une telle croissance démographique?... »). Mais la confiance, c'est aussi la représentation globale que les citoyens se font de leur territoire comme porteur de dynamique, d'espoir, d'avenir et c'est encore, de manière plus générale, le rapport entre les citoyens et la croyance qu'il sera possible de bâtir ensemble un projet qui suppose des interdépendances acceptées.

En cela, c'est l'exigence de confiance qui justifie la demande citoyenne de concertation entre les collectivités publiques responsables des grands équipements; elle fonde également l'usage qui est fait et sera fait des contributions des habitants, y compris des contributions nées des ateliers scolaires. Autour de la Fabrique, La Cub a su adosser deux modèles de participativité. Celle qui naît de la participation directe à des réunions publiques d'information où prévalent la parole et le jugement de proximité. De ce point de vue, il importe de miser sur les initiatives des habitants et associations locales qui ont d'ores et déjà indiqué que leurs expérimentations pouvaient être utiles aux discussions futures (Vélocité et les circulations douces; coopérative d'habitants autour d'éco-habitats, ...). Enfin, il est une seconde forme, qui repose sur un dialogue critique et créatif fait d'allers-retours et d'échange sur la globalité des aspects du projet. Ce deuxième modèle, à l'œuvre durant cette semaine qui a réuni 2200 participants a permis de qualifier un grand nombre de nos concitoyens. Cette compétence doit être préservée, entretenue et dynamisée. C'est de ce capital que naîtront - en partie - la coopération et les succès à venir.