

A hiers de la

N **ÉTROPOLE**
O **ORDELAISE**

#11 | MAI 2017



ordeaux

+

Toulouse ?

Libourne

à la recherche d'une identité péri-métropolitaine

ANTONIO GONZALEZ ALVAREZ

Le 1^{er} juillet 2016, la ville de Libourne organisait le premier atelier péri-métropolitain. Le néologisme « péri-métropolitain » invitait d'emblée à réfléchir sur la situation singulière de Libourne, en tension entre un territoire rural qui l'entoure et auprès duquel elle joue un rôle de centralité et une métropole bordelaise attractive. Le but était d'avancer vers une stratégie de positionnement territorial, lequel ne pouvait être *ni seulement métropolitain, ni seulement celui d'une centralité périphérique à la métropole*¹. Cet objectif, ambitieux et original supposait de penser aux interdépendances et à l'interterritorialité. Au terme des débats, des pistes intéressantes sur l'identité et le positionnement de Libourne ressortent, mais quelques questions importantes subsistent.

Épouser le dynamisme métropolitain

Pour Philippe Buisson, maire de Libourne et président de la communauté d'agglomération du Libournais (La Cali), le fait métropolitain est vécu tout d'abord comme une opportunité et une chance dont il faut se saisir. Épouser le dynamisme de la métropole bordelaise est un enjeu capital. D'autant plus qu'à l'échelle mondiale Libourne fait partie du système bordelais. Le politiste Gilles Pinson l'affirmera dans son intervention avec un brin de provocation : « Libourne n'est

pas une ville moyenne. C'est Bordeaux qui est une ville moyenne à l'échelle mondiale. À cette échelle, Libourne est une partie de Bordeaux, qui est la ville moyenne ».

Il s'agit donc de « s'inscrire dans le jeu métropolitain » ; et c'est une des stratégies évoquées par le sociologue Alain Bourdin pour les villes intermédiaires. Libourne pourrait par exemple « vendre » un cadre de vie agréable et un foncier accessible pour les futurs employés des entreprises de l'OIN Euratlantique (les gares de Libourne et de Bordeaux Saint-Jean sont à environ 25 minutes en train, temps qui restera à peu près le même avec la LGV). Libourne se retrouverait ainsi inscrite dans une dynamique économique mondiale. « Quand il s'agit de vendre le projet à l'extérieur, comme à San Francisco, en Asie ou à Paris, ce n'est pas Euratlantique qui est présenté, mais Bordeaux et toutes ses richesses alentour, dont Libourne fait partie² ».

Mais cette stratégie présente aussi des risques. Le risque de devenir une ville dortoir, sans activités économiques, « asséchée »³.

De la diversité des stratégies possibles

Lors de l'atelier, Alain Bourdin a distingué deux autres types de stratégies possibles : proposer des spécificités

territoriales complémentaires ou trouver une niche économique propre. Pour la première, Libourne, ville historiquement portuaire à la confluence entre l'Isle et la Dordogne, pourrait jouer sur son patrimoine aquatique pour développer le secteur du tourisme fluvial. Le fleuve, la nature et le paysage apparaissent comme des opportunités pour stimuler l'attractivité de la ville. Ces éléments clés permettraient de construire une identité libournaise : « Des habitants vivant au bord de la rivière déclaraient qu'elle était source de vie, un héritage culturel et enfin un lien puissant pour l'avenir. »⁴ Et pour bâtir un projet urbain, « il s'agit de mettre en scène le patrimoine historique et naturel afin de créer un espace dédié à la contemplation tout en intégrant les rythmes de la nature »⁵.

Pour la deuxième stratégie, Libourne dispose déjà d'une « base » qui pourrait se renforcer autour du secteur de la santé : présence d'un important centre hospitalier (avec 2 000 lits et 3 000 employés) et du laboratoire pharmaceutique de santé animale CEVA, de renommée internationale. L'attractivité de l'hôpital dépasse le bassin de vie du Libournais et touche à toute une partie de l'aire urbaine bordelaise : environ 7 000 personnes résidentes dans l'aire urbaine de

1 | Propos d'Ingrid Voisin-Chadoin, DGA du pôle Stratégie urbaine et rayonnement culturel de la ville. Voir la synthèse de l'atelier péri-métropolitain, *Projet urbain Libourne 2025*, La Confluence, janvier 2017, 60 p.

2 | Propos de Stéphane de Fay, DG de l'EPA Bordeaux-Euratlantique, op. cit., p. 22-23.

3 | « Le risque, en s'appuyant uniquement sur la métropole, est que celle-ci assèche les territoires situés à sa périphérie. », propos de Philippe Buisson, synthèse de l'atelier péri-métropolitain, op. cit., p. 14.

4 | Propos de Delphine Empio, chargée de mission développement territorial à La Fabrique singulière dans la synthèse de l'atelier péri-métropolitain, op. cit., p. 28.

5 | Propos d'Henri Bava, urbaniste et paysagiste, cofondateur et directeur de l'agence TER, dans la synthèse de l'atelier péri-métropolitain, op. cit., p. 27.



Rive de la Dordogne à Libourne. © Steve Le Clech

Bordeaux ont fait des séjours hospitaliers à Libourne en 2010¹. Ces deux stratégies, plus celle consistant à épouser le dynamisme métropolitain, ne s'excluent pas, mais se complètent.

Quid des relations avec le territoire rural ?

Au fil des débats cependant, une des questions initiales a un peu été perdue de vue : le positionnement de Libourne par rapport à son territoire environnant. Insister sur l'identité viticole d'un territoire, qui comprend notamment Saint-Émilion ou Pomerol, n'est qu'une réponse partielle. L'économie viticole reste un moteur important, mais fragilisé. Le nombre de surfaces exploitées se réduit, celles des vignobles « génériques » (qui représentent 63 % des surfaces plantées) sont particulièrement fragiles et la question de la succession des exploitations est « extrêmement préoccupante » sur le territoire du Grand Libournais². La crise de la viticulture se répercute également sur toute une industrie liée au secteur du vin (production, conditionnement et commercialisation).

1 | Contre environ 2 400 résidents de l'aire urbaine de Libourne qui ont fait des séjours hospitaliers à Bordeaux Données Insee PMSI CMSO, 2010. Voir l'analyse dans *Atlas de l'espace métropolitain de Bordeaux*, 2016, éditions Mollat, p. 66-67.

2 | Voir SCot du Grand Libournais, 2015, Rapport de présentation, p. 197.

Plus globalement, c'est toute l'activité économique du Libournais qui pose question. La Cali est aujourd'hui le deuxième pôle économique du département avec des emplois dans le secteur public, commercial ou industriel. Mais la désindustrialisation progressive fragilise certains de ces emplois qui restent par ailleurs concentrés essentiellement sur la ville de Libourne, le long de l'A89 et de la vallée de l'Isle-sur-Coutras, Saint-Denis-de-Pile et Saint-Seurin-sur-l'Isle. Le Grand Libournais est plus fortement touché par le chômage que d'autres territoires voisins³. Une des caractéristiques de ces chômeurs est le faible niveau de formation. Tel que le signale le PLH de la Cali : « La viticulture et l'agriculture puis l'industrie ont permis à la Cali de se hisser au rang de pôle d'équilibre. Elles ont en revanche conditionné un certain profil socio-économique du territoire qui se caractérise aujourd'hui globalement par un faible niveau de qualification de la population, une certaine modestie de revenus et une faible mobilité⁴. »

3 | D'après les données de l'Insee-Pôle emploi, au 2^e trimestre de 2016, le chômage de la zone d'emploi de Libourne était de 11 %, alors qu'il se situait à 9,7 % pour la zone d'emploi de Bordeaux.

4 | La Cali, Programme local de l'habitat 2016-2021 arrêté le 17 décembre 2015, Diagnostic, p. 12.

Des questions importantes restent donc en suspens. Quel type d'économie pour ces territoires ? Quelles marges d'action pour les pouvoirs publics ? Quelles politiques d'aménagement et d'équipements pour soutenir le développement de ces territoires fragiles, en tenant compte de leurs ressources naturelles, infrastructurelles et humaines ? Comme le signale un des chercheurs du Forum urbain, des recherches restent sans doute nécessaires pour mieux saisir dans le détail la vie sociale et économique de ces zones péri-métropolitaines ou péri-rurales⁵. Car si les politistes et aménageurs nous invitent à réfléchir en termes de mise en réseau des territoires, d'interdépendances, d'interterritorialité, ces concepts séduisants méritent aujourd'hui d'être précisés et traduits en actions concrètes. —

5 | Contribution d'un chercheur du Forum urbain, synthèse de l'atelier péri-métropolitain, op. cit., p. 50-54.

Le 23 juin 2017 se tiendra à Libourne le 2^e atelier péri-métropolitain. Il sera consacré aux nouvelles formes d'organisation de la mobilité, à multiples échelles, dans les villes « péri-métropolitaines » comme Libourne.