

TOULOUSE BORDEAUX HIER ET DEMAIN¹

PAR M. PETUAUD-LETANG

Nous savons tous que Toulouse et Bordeaux ont dans leur longue histoire connu toutes les deux des périodes de croissance, de richesse et d'influence très importantes mais décalées dans le temps. Elles n'ont pas toujours été synchrones dans leurs séquences de développement et de gloire. Elles n'ont pas recherché une économie de moyens et d'actions communes dans leurs politiques de croissance. Elles sont restées autonomes, distantes, voire concurrentes. Pourtant tant d'éléments auraient pu être exploités pour améliorer ou amplifier par une bonne relation entre elles, leur succès. Une relecture brève de leur histoire met en exergue les événements politiques, économiques et/ou urbanistiques qui ont influencé fortement leur développement. Des causes et des effets de ces événements, elles se sont forgé au cours des siècles des caractères dont l'analyse doit permettre de proposer une perspective de leurs relations futures.

Les foyers de sédentarisation ne sont pas dus au hasard. Ils sont un rassemblement d'hommes et de femmes en un lieu dont ils ont su remarquer les qualités topographiques, climatiques, nourricières et surtout logistiques. Convaincus, grâce à leur vécu, des avantages de cette position, ils vont en protéger puis en exploiter les bénéfices. Ils s'associent naturellement à la promotion de ce lieu de vie auquel ils adhèrent à la mise en valeur. De l'intensité de leurs actions dépend la renommée de la cité. Celle-ci au cours du temps et à partir des qualités du lieu, produit les formes de l'urbanisation, le mode d'action et le tempérament de ses habitants. Chaque cité acquiert ainsi des caractères spécifiques et peu évolutifs. Je les nomme : « *gènes urbains* ». Ce sont eux qui déterminent les processus d'évolution. Que sont-ils pour nos deux cités ?

Les deux cités sont sur le même fleuve et ont simultanément exploité les avantages de leur position intelligemment choisie. Pour les deux villes, il s'agit de contrôler la traversée ou le passage de cette voie de communication, seul moyen en ces temps ancestraux de transporter des matières pondéreuses.

¹ Communication à l'Académie des Sciences, Inscriptions et Belles-Lettres de Toulouse le 24 avril 2014.

Toulouse doit son origine au gué très praticable de la Garonne. Ce gué permet un transfert nord-sud des productions des territoires associés de part et d'autre du cours d'eau mais surtout, ce flux croise la très ancienne voie de l'isthme atlantique-méditerranée. C'est une position logistique idéale au croisement de ces deux axes nord-sud et est-ouest.

Ce gué, le Bazacle, dû à un enrochement très dur affleurant est contrôlé par les populations installées sur une partie haute voisine, protégée par les marais environnants. Ce sont les Volques Tectosages.

Tolosa, leur bourg, devient vite un grand centre commercial et agricole. Son blé est célèbre jusqu'à Rome. Leur richesse accumulée est traduite en un trésor composé de bijoux créés avec l'or puisé dans les rivières ou dans les mines de la montagne Noire.

Burdigala naît également au croisement de deux voies. Celle nord-sud, par où passeront toutes les migrations profitant du courant des marées qui, dans la boucle du fleuve, permet la traversée dans les deux sens, et celle est-ouest qui, par la Garonne puis le seuil de Naurouze, relie l'Atlantique au monde Méditerranéen. Ce parcours, connu depuis les temps les plus reculés, est favorable aux deux cités. Il est un élément essentiel de leur succès.

Sur le site de Bordeaux, trois siècles avant J.C, les Bituriges Vivisques rejoignent les populations déjà présentes, pour poursuivre et développer l'industrie du bronze, attestée là six siècles avant J.C, en apportant leur savoir de l'étamage.

Tolosa et Burdigala sont donc sur le même itinéraire. Leur fortune vient du contrôle commercial, l'une du gué, l'autre de l'échange océan-fleuve que favorise la boucle de la rivière. Les taxes à payer sont une manne qui leur permettra de financer leur expansion territoriale et leurs monuments. Les commerçants y sont puissants. Tolosa est un grand marché où toutes les riches productions minières et agricoles avoisinantes sont échangées. Burdigala est aussi un espace d'échanges mais tourné vers l'extérieur. La Garonne qui relie les deux cités est la voie commune de transfert des marchandises. Elle les dessert dans les deux sens. Elle est un axe majeur, commun.

Durant cette première époque, elles sont dominantes sur tous les territoires alentours. Elles sont à l'échelle du temps, incontournables. Tolosa est déjà surtout un centre agricole; Burdigala un centre portuaire et industriel.

Les Romains arrivent à Tolosa au début du I^{er} siècle avant J.C. Ils deviennent ses alliés et la protègent avec une garnison. Après quelques péripéties, la *Pax Romana* offre, malgré quelques incursions sauvages, les conditions propres à la poursuite de son expansion commerciale et à une croissance de la population qui atteint peut-être 25 000 habitants.

Une université célèbre — Ausone, le burdigalien, en fut l'élève —, complète les conditions pour faire de cette cité de 90 hectares, protégée par

des remparts, que des incursions violentes ont imposés, une des plus grandes et des plus attractives de la Gaule du premier siècle av. J.C. au début du VI^{ème} siècle où les Wisigoths venant de Burdigala en font leur capitale. Ils devront 40 ans après laisser la ville à Clovis.

Puis, rejetée vers l'Aquitaine qu'elle ignore, Tolosa devient ville frontière et son activité décroît rapidement.

Son influence s'estompe même si pendant trois ans, de 629 à 632, elle est nommée capitale de l'Aquitaine par Dagobert avec pour roi Charibert.

Tolosa est alors le refuge hivernal des troupes des Maires du Palais puis de Charlemagne qui guerroyent l'été contre les Arabes ou les Basques. La présence militaire y est encore importante et durera jusqu'au début du XX^{ème} siècle. Sa position lui confère déjà cette capacité à commander un vaste sud.

Si le Duché d'Aquitaine persiste tant bien que mal sous son autorité administrative, très relative, jusqu'aux premiers Comtes, la ville n'a plus la même importance. Elle reste cantonnée dans ses remparts dont les jardins intérieurs lui permettent de subsister dans une économie autarcique bien loin de sa resplendissante époque romaine.

Burdigala, quatre siècles avant J.C. est une ville ouverte, très vaste. Les « ambactes », ses clients, acteurs de son activité économique, s'étalent sur plusieurs dizaines de kilomètres alentour. Elle aussi profite d'une production agricole riche. Les Romains arrivent vers 50 avant J.C. Ils organisent la cité selon le schéma urbain traditionnel ainsi qu'ils l'ont appliqué précédemment à Tolosa.

Burdigala, plus indépendante et plus isolée des incursions barbares, ne sera emmurée qu'à la fin du III^{ème} siècle. Son castrum est petit : 32,5 hectares. Mais sa population est importante : plus de 30 000 habitants. Ils vont se répartir près des villas des sénateurs, à l'extérieur, pour constituer de petits bourgs périphériques à quelques kilomètres et sur les deux rives.

L'industrie du bronze est célèbre et les fabricants d'armes sont nombreux. Mais la grande nouveauté sera l'arrivée de la vigne vers la fin du II^{ème} siècle. Terroir et climat vont assurer le succès de son vin, apprécié jusqu'à Rome.

La cité connaît au IV^{ème} siècle une très grande réputation. Elle est capitale de la Gaule seconde. Évêques et poètes participent à sa renommée. Ausone est influent à Rome.

Temples et cirques à l'extérieur des remparts sont des monuments aux grandes dimensions. Le port a une activité considérable.

En effet, en 506, les Wisigoths passent par Burdigala avant d'atteindre Tolosa. Ils y restent peu de temps. Eudes, leur roi, préside une grande cour avec ambassadeurs jusqu'à Jérusalem. Mais ils se méfient de ses commerçants. Ils partent pour Tolosa et la ville décroît après leur départ. Le tissu urbain entre les remparts et les bourgs périphériques se dégrade. De

larges marais naissent et entourent le castrum. S'ils sont une protection car difficiles à franchir, ils l'isolent des quartiers extérieurs. Cette configuration va perdurer jusqu'au XIX^{ème} siècle.

Burdigala a perdu ses marchés avec l'empire romain et reste esseulée trop à l'ouest du continent. Elle est pillée à chaque invasion dont la descente vers le sud est ici facile. Les Vikings ne manqueront pas de participer à son pillage. La suite est une longue époque trouble et peu documentée jusqu'au renouveau que les évêques et les moines finiront par mettre en place lentement au X^{ème} et au XI^{ème} siècles.

Si Tolosa est emmurée et Burdigala très étendue, ces configurations différentes n'entravent pas leur attractivité mue par le commerce, notamment océan-méditerranée, mais aussi par les productions agricoles des territoires environnants. En ces temps, les deux cités, sans être complices dans leur économie, jouent ensemble dans le même répertoire. Leur succès sera équivalent et simultané. Leur décroissance également. Durant les premiers siècles de leur histoire, apparaissent des caractères fondamentaux qui vont perdurer.

Tolosa est un centre agricole très important qui fédère et commande un vaste territoire alentour. Sa position au milieu de l'isthme et proche de la péninsule ibérique en fait une place militaire essentielle. Éloignée des décideurs, elle acquiert un rôle de relais du pouvoir. Elle est déjà une capitale seconde de la Gaule.

Burdigala se tourne vers l'océan et développe un commerce intense avec les Cassétérides pour l'étain et avec la Galice pour le cuivre, qu'elle échange contre les produits agricoles de ses régions voisines, puis avec le vin. Burdigala est surtout commerçante et maritime. Elle est plus un relais avec l'extérieur, profitant de sa rade qui permet avec les marées d'assurer facilement les échanges entre les bateaux de rivière et les navires caboteurs. Ce commerce lui offre la rencontre, parfois destructrice, avec des populations et des avancées exogènes. Elle acquiert une habitude à exporter mais n'en fait qu'un profit financier.

Le destin de ces deux villes est symétrique de leur origine au milieu du moyen âge. Sans se connaître vraiment et sans exercer de relations commerciales ou politiques, comme si elles étaient deux mondes opposés, elles ont des parcours assez semblables. Elles ont utilisé au maximum la voie commerciale : la Garonne, leur seul lien.

Elles furent attractives lorsque l'économie pouvait se développer librement car elles ont su pour leur rayonnement, associer université, industrie artisanale et culture à un environnement favorable et une vie sociale ouverte et tolérante. Elles diffèrent seulement sur la forme urbaine. Tolosa concentrée dans ses larges remparts romains et Burdigala étalée hors les murs. Cette forme d'organisation urbaine, est un caractère qui va marquer les gènes des deux cités.

Les siècles suivants seront essentiellement politiques et les conséquences en seront considérables. Après des volontés de domination par les ducs d'Aquitaine qui veulent s'en emparer, Toulouse résiste et reste attachée au roi de France dont elle représente l'autorité. Dans ce sud, loin du pouvoir, elle est et veut rester une capitale seconde.

Bordeaux, après le mariage d'Aliénor et Henri de Plantagenet, devient en 1153 la capitale d'un vaste territoire rattaché à la couronne d'Angleterre. Terre alleu, elle a son parlement et obtient des rois anglais de ne payer d'impôts ni ici, ni à Londres, pour les bourgeois qui commercent avec les îles anglo-normandes. C'est le début d'une longue période d'expansion du commerce du vin et de toutes les activités portuaires. Présents, les Rois anglais viennent profiter de la douceur du climat et de la chasse, et dépendent au profit de Bordeaux une grande partie des impôts collectés en Angleterre.

Grâce à eux, le port et tous les métiers qui lui sont associés, armateurs, banquiers, assureurs — les assurances maritimes sont inventées ici —, chantiers navals, avitailleurs, jouissent d'une prospérité qui va marquer la ville. Tolérance et commerce font bon ménage. Mais la cité reste enfermée et tout le tracé romain à l'intérieur est disloqué sous la pression des constructions nouvelles qu'impose un fort développement économique. La cité ne contient plus dans ses murs et les marais malsains qui l'entourent empêchent son extension. Les lois sont anglaises mais les décisions pour la conduite de la ville, du port et des activités, restent l'apanage du Parlement de Bordeaux.

Pour Toulouse, le pouvoir sur la ville est donné par Charles le Chauve à Frèdelon en 849. C'est le début d'une période originale où les Comtes dirigent la cité. Le pouvoir de ces Comtes est aléatoire. Alliances et héritages modifient l'espace et les droits. Par ailleurs, les questions religieuses qui agitent tout l'occident vont interférer sur la ville. Période difficile et complexe. Surtout et toujours au sein d'une région dont l'économie est essentiellement agricole, Toulouse reste un marché prospère. La population des campagnes est très importante et souhaite habiter dans la ville pour être protégée.

Les Comtes, pour assurer leur autorité, offrent aux nombreuses congrégations religieuses ou aux bourgeois influents des « sauvetés », espaces marqués par des croix où l'on peut exercer librement le métier de son choix. Ces décisions vont changer et la gestion de la ville et l'occupation de celle-ci.

Cette nouvelle population s'enrichit et devient « prud'hommes », notables conseillers du Comte, puis consuls, puis « capitouls ». Aux pouvoirs étendus, ils se réunissent dans « une maison commune » devenue au XVI^{ème} siècle le « Capitole ».

Leur influence devient considérable. Ils imposent aux villages voisins leur domination et les intègrent au territoire communal.

Ainsi avec onze mille huit cent vingt hectares, la ville de Toulouse est, depuis et toujours, une des villes les plus étendues de France.

Cet immense espace permet l'installation de nombreuses congrégations religieuses qui occupent un vaste territoire. Ils gêneront plus tard une urbanisation proche du centre.

Même si le 3 mai 1324 naît la Compagnie du Gai Savoir, ancêtre des Jeux Floraux, la fin du Moyen Age sera difficile. La lutte contre les Cathares a partagé la ville. Violences et guerres marqueront, par la victoire de Raymond VII et de l'évêque Foulques sur Simon de Montfort et les Croisés, l'histoire de la ville. Les temps sont aussi dramatiques : inondations, épidémies, incendies se succèdent et les conséquences collatérales de la guerre de cent ans se multiplient.

Physiquement, la ville s'est modifiée. Les remparts démolis puis reconstruits ont changé une partie de l'organisation viaire et les monastères ont occupé les terrains vides.

Après ces drames successifs et la fin de la guerre, le commerce, grâce aux produits agricoles que fournissent les territoires alentours dépourvus d'autres villes importantes, redevient très actif. Les activités de transformation se développent.

Banquiers et changeurs nombreux viennent souvent d'autres régions ou d'Italie. Ils apportent des techniques nouvelles qui dynamisent l'activité. Le Parlement créé en 1444 est une nouvelle force politique. Il offre à Toulouse les conditions de redevenir une place importante.

Dans cette période de transition vers la Renaissance, ce sont les aspects politiques qui marquent les deux cités. Toulouse invente une gouvernance originale et Bordeaux, bien qu'assez libre dans sa gestion, est dirigée par un parlement de forme plus traditionnelle et s'inspirant des coutumes anglaises. Les deux cités garderont la mémoire de ces deux façons de conduire leurs destinées. Bordeaux restera marquée par la présence des Britanniques au point que les Bordelais sont encore considérés comme de tempérament anglais.

De 1463 à 1562, un siècle d'or s'ouvre à Toulouse grâce au pastel. Toute la ville va profiter de cet apport de richesses. Pasteliers, avocats, banquiers construisent de somptueuses demeures devenues les joyaux de Toulouse, dont l'hôtel d'Assezat construit entre 1555 et 1562. La ville acquiert alors des qualités de défilement urbain qui sont aujourd'hui et resteront l'aspect physique noble et beau qui en font son charme, son charisme.

Le pastel est envoyé par la Garonne à Bordeaux d'où il part dans toute l'Europe. C'est alors un des rares moments de participation des deux villes à une économie dont chacune peut tirer les bénéfices au niveau de son rôle.

Toulouse et Bordeaux viennent de vivre différemment la longue fin du Moyen Age. Bordeaux reste jalouse de son indépendance et construit une première enceinte en 1227 puis une seconde entre 1302 et 1327 qui quadruple sa surface. En 1305, Bertrand de Goth est élu Pape. La ville est rayonnante et très attractive.

Bien que limitée dans son territoire d'influence de proximité, Bordeaux reste un port ouvert sur l'Europe et la présence des Anglais et des banquiers lombards lui a assuré une prospérité et une continuité politique sereine malgré les épidémies et autres cataclysmes habituels en ces temps difficiles. Avec la bataille de Castillon en 1453, qui marque la fin de la guerre de cent ans qui a isolé les deux villes, Bordeaux, avec le départ des Anglais, sort prête pour un nouveau développement. Elle a acquis un désir d'indépendance, un esprit de tolérance et hésite à venir sous la tutelle du Roi de France. Elle envisage de former avec Toulouse un Etat séparé. Mais cette dernière, plus habituée à représenter pour le sud le pouvoir qu'elle respecte, ne veut pas se séparer du royaume. Elle préfère commercer, libre, par le port de Bordeaux et quand celui-ci y met des conditions trop coûteuses, elle fait exporter ses pastels par Bayonne.

À l'époque faste du pastel, succède à Toulouse une guerre de religion, la réhabilitation des églises, dont la reconstruction de la Dalbade. Le quart de la ville est occupé par des établissements religieux. L'importance de ces espaces clos est considérable et gêne une organisation rationnelle des voies et des édifices nouveaux. C'est là une différence nette avec Bordeaux qui, non encombrée par des bâtis conventuels, distribue librement son évolution à l'intérieur de sa vaste enceinte du début du XIV^{ème} siècle.

Toulouse enrichie est belle, mais avec la chute de l'activité du pastel, se dirige vers une longue période de stagnation économique.

La construction par Pierre Paul Riquet, de 1666 à 1681, du canal du Midi freinera la chute des échanges, mais la récession qui frappe l'Europe n'apporte pas le succès escompté. Cependant magistrats, nobles et capitouls continuent d'embellir la ville par de somptueux hôtels. Il s'agit là de réalisations de prestige qui n'ont aucun impact sur l'évolution de la ville qui se regarde et s'admire. Elle se débat contre un comté en construction, le Languedoc face à la Catalogne.

Bordeaux et son port, au XV^{ème} siècle, sont dans une dynamique plus continue. Les privilèges octroyés par les Anglais et confirmés par Louis XI, qui tient à conserver en France ce port important, favorisent le commerce avec toute l'Europe, l'Afrique et surtout les pays nouvellement découverts.

Aux XVI^{ème} et XVII^{ème} siècles, quelques esprits éclairés tels que Montaigne qui fut maire, vont préparer l'avenir.

Assèchement des marais, remise en état des routes puis la fin du canal du Midi jusqu'à Castet, vont relier Bordeaux, où l'on finit par parler et écrire en français, à la fois à l'outre mer et aux territoires intérieurs. C'est une nouvelle période de prospérité.

À la fin du XVII^{ème}, Toulouse est belle, très belle, mais s'endort ; Bordeaux, toujours cachée derrière ses remparts, n'a pas son éclat mais poursuit sa progression.

Les caractères des villes et de leurs habitants s'affirment. Toulouse s'exprime, Bordeaux cache sa réussite. Cela est affirmé par la forme de la cité, son système viaire, sa gestion et le tempérament des habitants.

Vint le siècle des Lumières. Les deux cités vont vivre différemment, la révolution des mentalités et des organisations urbaines. Très tôt, grâce au génie des grands intendants, Boucher puis Tourny, Bordeaux va se transformer durablement. Remparts abattus, tour de ville tracé et réalisé, jardins publics et perspectives largement ouvertes sur le fleuve, moteurs de l'économie, vont donner dès 1750 une autre ville aux Bordelais qui pourront enfin se donner de la façade sobrement certes mais avec talent. Le Bordeaux nouveau est né et ne va plus changer. Le fleuve est son centre, sa périphérie est devenue accessible.

Toulouse cherche également à appliquer les idées nouvelles mais les discussions auxquelles participent les Académies, de façon plus démocratique, retardent la mise en place d'un projet général imposé autoritairement. Mondran réalise le Grand Rond de 1752 à 1754, puis un projet pour l'embellissement de Toulouse, malheureusement pas totalement réalisé, sauf la façade du Capitole, les quais de la Garonne entre Bazacle et Pont Neuf, le cours Dillon, le canal de Brienne, les percées de la Patte d'Oie et quelques autres aménagements épars. S'ils ne participent pas d'un grand projet, ils sont d'une grande utilité encore évidente. Le départ de Loménie de Brienne provoque l'arrêt de ces grands travaux.

Bordeaux a créé une ville de pierre harmonieuse et globale. C'est son image forte. Toulouse a protégé des percées violentes son urbanisme et son architecture de briques splendides. C'est également un indéniable capital.

Les deux villes ont construit leur avenir à partir de ces choix.

Ville à l'italienne avec petites places, voies étroites aux perspectives heureuses sur de magnifiques hôtels particuliers, le tout dominé par la brique rose pour Toulouse. Percées larges et plantées, bordées d'hôtels particuliers et scansions par des monuments éloquents, le tout en pierre blonde pour Bordeaux.

Ces décors urbains harmonieux dans leur volume et l'unité des matériaux sont l'identité et la richesse d'une attractivité définitive. C'est une somme de deux mille ans d'histoire. C'est un acquis essentiel car il parle à tous. Les deux villes, bien que différentes dans leur gouvernance et leur économie, ont atteint en même temps leur maturité urbaine.

Le XIX^{ème} siècle sera pour les deux villes un temps d'arrêt. Toulouse redevient un marché régional très important et malgré les tentatives du Bordelais Boyer-Fonfrède d'implanter des industries, la ville, rétive, poursuit à son rythme lent, les modifications indispensables. La démolition des remparts n'est entreprise qu'en 1812 et durera jusqu'en 1832. Les percées de la rue d'Alsace-Lorraine en 1874 et de Metz en 1884 et leurs compléments ne seront terminées qu'en 1904, l'inutile rue Ozanne en 1911. Les ponts de

St. Michel et de St. Pierre en 1840 puis des Catalans en 1913 amélioreront le problème récurrent du franchissement de la Garonne.

Dominant ces lents aménagements et équipements notamment l'alimentation en eau des fontaines, l'architecture a pris le pas sur l'urbanisme. Virebent et sa briquetterie qui offre des briques moulées et décorées aussi dures que la pierre, et Vitry qui met en œuvre ces matériaux dans des projets importants tels la place du Capitole, vont assurer dans la continuité d'aspect la présence de bâtiments nouveaux. Ainsi l'unité et l'harmonie de l'ensemble ne sont pas altérées. Toulouse conserve et amplifie ses acquis que le redoutable projet d'alignement des rues de 1842 faillit endommager gravement.

Économiquement, la ville somnole jusqu'en 1914. Seule la très importante production de blé reste traditionnellement son moteur. Les activités industrielles ne se sont pas développées à la hauteur de celles d'autres régions.

À Bordeaux, la réalisation, enfin en 1822, d'un pont, va permettre le développement de la rive droite jusque là exclue. Une industrialisation naissante dont les chantiers navals va y trouver les espaces nécessaires sans aliéner la ville historique. La réalisation des boulevards à l'initiative d'Hausman en seulement 4 ans, entre 1853 et 1857, après la liaison par le train et la fin du canal, à Toulouse, va multiplier les potentialités d'implantation d'usines. Même si le négoce du vin est considérable, contre toute attente, Bordeaux, à la fin du XIX^{ème}, est industrielle alors que Toulouse reste un marché.

1914, la guerre va assurer l'essor de Toulouse. Les terrains dans la ville sont voués à l'agriculture et libres. La population est importante et la main d'œuvre abondante. De nombreuses usines se replient ici et d'autres s'y développent tels les industries chimiques ou ateliers mécaniques. Le textile et l'armement emploient au total 42 000 ouvriers. Latécoère fabrique des trains puis des avions. La ville rattrape son retard et donne une impulsion considérable à l'aéronautique. Celle-ci va engendrer d'énormes besoins en équipements, approvisionnements, sous-traitances, formations. Informatique, textile, armement, agro-alimentaire, diversifient heureusement le panel économique.

Toulouse, ville médiévale il y a peu, devient une agglomération puissante à la renommée internationale. La ville se structure et ses équipements viennent à la hauteur de ses ambitions. L'association d'autres Etats européens à l'avenir de l'aviation, ATR, Airbus, stabilise les choix à l'origine politiques et circonstanciels. L'histoire avait donné les atouts, les hommes ont su les exploiter à leurs profits.

Bordeaux devint en 1914 pour la deuxième fois capitale politique de la France. Le port atteint son activité maximum et comme à Toulouse,

s'installent loin du front des activités d'armement et de transformation des produits coloniaux. Les huileries et conserveries sont importantes, mais également la fabrication d'avions militaires et d'automobiles (Ford).

L'entre-deux-guerres sera le chant du cygne du port qui fut si important aux XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècles. Après la seconde guerre, il périclité. Trop loin de l'océan, son accès est long et coûteux. Il est sans lien avec un arrière pays industriel. Il ne correspond plus aux modes modernes de transport maritime. Les chantiers navals, considérables au XIX^{ème} et début du XX^{ème} siècle, ferment. Si le vin continue de briller grâce à son fabuleux terroir et à l'attention patiente que les viticulteurs et négociants portent à son élaboration, faisant du nom « Bordeaux » une appellation référente de qualité, cela est insuffisant pour nourrir et faire prospérer les 700 000 habitants de l'agglomération. Le monde du vin ne concerne qu'un emploi sur 7.

L'activité se concentre sur le tertiaire et heureusement les entreprises tournées vers l'aéronautique poursuivent et amplifient leurs actions. Un pôle plus secret qu'à Toulouse prend de l'ampleur et s'oriente vers des compétences militaires très élevées : Dassault, avions de combat Rafale, ou de luxe Falcon, fusées ou les industries chimiques correspondantes pour comburants ou explosifs. Mais surtout si à Toulouse on fabrique des aéronaves en grande quantité et qualité — ATR, Airbus etc —, à Bordeaux on les répare ou on les entretient. L'un étant solidaire de l'autre. Les économies d'échelle sont évidentes.

Les deux villes, à l'origine surtout agricoles, ont au travers de parcours divers, militaire ou portuaire, rejoint les mêmes domaines d'activité. Elles y sont des leaders mondiaux.

Elles ont su s'inscrire dans la modernité sans altérer leur cadre de vie et la beauté de leur patrimoine. Elles ont acquis une personnalité et un mode de vie qui sont marqués par leur histoire. Leurs habitants ont une vision de leur ville et une pratique du vivre ensemble dans un tissu urbain spécifique très différents. C'est cette différence qui fait la richesse de leur complémentarité.

Bordeaux devient une communauté urbaine dès 1966 et gère un large territoire de 27 communes comme selon ses habitudes ancestrales. Toulouse est une communauté de communes dont elle est le pivot. Elle est une grande ville encore autonome jusqu'en 2009 où elle devient communauté urbaine.

Les deux villes vont vers des gouvernances métropolitaines identiques sur des territoires semblables en dimensions.

Après ce survol trop bref de leur histoire, nous pouvons constater que si les « gènes urbains » acquis au cours de leur développement, présentent des modes d'urbanisation différents, l'une dense, l'autre étendue, des pratiques citadines dissemblables, le fleuve est toujours le lien, les activités agricoles périphériques toujours intenses, riches et complémentaires, l'environnement

sous des aspects divers reste de qualité exceptionnelle et elles conjuguent les mêmes aspirations pour une vie future.

Et maintenant, en ce début du III^{ème} millénaire, quelle peut être la relation entre Bordeaux et Toulouse ?

La géographie favorable à l'éclosion et au développement des deux cités n'a pas changé mais les hommes et leurs activités, eux, ont changé.

Si le fleuve a été pour les deux la seule raison d'être, grâce à un gué à Toulouse, un échange entre navigation fluviale et navigation océanique à Bordeaux, elles sont devenues des métropoles dominantes, gérant un large territoire dont les moteurs de l'économie et les raisons de leur rayonnement n'ont plus rien à voir avec les activités initiales.

Toulouse a donc trouvé dans l'aéronautique et toutes les disciplines associées un nouvel élan et son avenir peut être rose alors que Bordeaux a dans des disciplines connexes à l'aviation, su s'inscrire aussi dans l'économie moderne.

Toulouse fabrique des avions civils avec un succès lié à la participation d'autres Etats, succès certain et dans la continuité des audacieux aviateurs et inventeurs des aéroplanes. Succès complété par le plan calcul et toutes les branches universitaires et économiques qui y sont associées.

Bordeaux fabrique des avions militaires et développe une activité importante de maintenance aéronautique. Mais elle a aussi mis en place, grâce à l'implantation du laser mégajoule, le plus puissant du monde lorsqu'il sera terminé, une discipline aux multiples branches tant de recherches fondamentales qu'expérimentales et universitaires.

Toulouse participe aux projets d'élaboration des satellites ; Bordeaux fabrique les boosters de ces fusées et possède à proximité un centre d'essais en vol des fusées à Biscarrosse.

Insensiblement mais sûrement, les industries et les recherches tant universitaires qu'expérimentales de ces deux métropoles sont semblables sans être concurrentes. Elles sont même devenues complémentaires.

Dans l'aéronautique et l'espace un avenir commun est possible. Ces deux villes peuvent être, en coordonnant leurs actions, un centre mondial de l'aviation tant pour les fusées que pour tous types d'aéronefs, qu'ils soient à propulsion traditionnelle ou électrique, solaire ou mixte ; qu'ils soient civils ou militaires, qu'ils soient destinés au transport des passagers ou à des charges très lourdes par ballons dirigeables, stratosphériques ou pas, le champ d'études, d'expérimentation et de développement industriel associé est immense. Leur université y participe activement. Le premier vol d'avion électrique privé est accompli à Mérignac en 2014. Peut-être demain Airbus montera à Bordeaux des avions électriques fabriqués à Toulouse.

Si les positions logistiques et stratégiques de ces deux villes ne sont

plus l'essence de leur existence ou de leur expansion, la notoriété puis la concrétisation de leur implantation et enfin leur capacité à travailler et prospérer ensemble dans des domaines connexes, peut leur offrir un avenir enthousiasmant et enrichissant en profitant de leur position sur un même fleuve dans cette vallée riche et commode où échanges et approvisionnement sont faciles.

Ces deux villes sont devenues encore plus proches par les nouveaux modes de transport ou les nouvelles voies de communication. Une heure bientôt d'un centre ville à l'autre, c'est parfois moins que du fond d'une banlieue à son centre historique.

Que seront les structures sociales, les cellules familiales, les pulsions et les tropismes de nos descendants ? Il n'est pas possible d'en assurer une forme, une organisation, un mode d'échanges. Mais on peut penser que leur cadre de vie évoluera peu. La prise de conscience, enfin, des mesures à prendre pour protéger notre environnement et ralentir l'impact des activités humaines sur le réchauffement climatique, rendra aux villes historiques qui ont su conserver leur patrimoine et fortifier leur université, le rang et l'attractivité qu'elles avaient connus et qui ont fait ce qu'elles sont.

L'avenir des villes dépend du succès de leur économie. L'attractivité humaine est essentielle pour le développement de leur l'économie.

Toulouse a fait la preuve de cette affirmation. Comme l'histoire nous l'a montré, son développement fantastique dans la seconde partie du XX^{ème} siècle n'est pas dû aux gisements ou aux facteurs antérieurs de son rayonnement. Ce n'est point les produits agricoles, ni les casernes, ni le rôle de capitale régionale qui ont assuré son expansion et sa reconnaissance internationale. C'est ce que son histoire en a fait qui a porté les politiques puis les industriels à choisir ce site pour implanter une industrie aéronautique et une part importante du plan calcul, le tout créant un pôle très compétitif. La greffe a pris et a prospéré au-delà des espérances ou des doutes que même monsieur Philippe Wolff notait dans son histoire de Toulouse en 1988. C'est parce que cette cité offre tous les attributs indispensables pour un développement harmonieux d'une vie familiale accomplie : qualité urbaine, esprit ouvert et joyeux de ses habitants, environnement paisible et ludique, mer et montagne, aéroport important, université reconnue comme brillante. Tout ce qui permet la sérénité du vivre ensemble.

Bordeaux, sous l'aspect très classique et rangé de son urbanisme et de son architecture, cache des pôles d'excellence et une université aussi valeureux. Sa population s'est rajeunie et renouvelée récemment par le nouvel art de vivre qu'elle propose et que de très nombreux nouveaux citoyens viennent rechercher. Même si le vin qui a fait de Bordeaux une référence de qualité et une notoriété mondiale, reste une activité toujours importante, la cité de Montesquieu quitte son habit brillant et littéraire pour présenter une attractivité scientifique, culturelle et sportive qu'elle avait oubliée. Elle

rejoint dans un registre différent la ville de Fermat qui était préférée des étudiants et des jeunes ingénieurs.

Et alors?

La métropolisation et le regroupement des régions seront les chantiers politiques de demain. Un grand sud a déjà été envisagé entre Monsieur Baudis et Monsieur Chaban Delmas. Cette perspective peut être à nouveau abordée car nos deux villes ont un rôle commun à jouer, même si Toulouse est plus tournée vers la Méditerranée et Bordeaux toujours atlantique. Les matières premières et les pièces détachées des deux industries majeures sont les mêmes. Le port puis le fleuve restent encore, tout au moins pour une partie, un moyen de transport utile. Toute une série de synergie peut être mise en place pour que sereinement dans un espace considéré dans sa globalité, les économies d'échelle et surtout la haute compétence des habitants issus de nos universités s'expriment dans un espace où les nuisances seront minimum, tel qu'à l'origine les riches producteurs de la vallée de la Garonne et de la Dordogne peuvent nourrir les deux villes dans une vraie et large perspective écologique où la biodiversité sera respectée par tous. C'est l'invention d'une gestion économique inter-régionale dans un environnement à forte ambition durable, sociale et partagée. Ce n'est pas un rêve !

Toutes les villes peuvent prétendre offrir tous les avantages à un développement industriel ou tertiaire, grâce aux nouveaux modes de communications et d'échanges qui mettent le monde entier à la portée de tous. La mondialisation de l'information et les moyens techniques pour créer n'importe où des villes artificielles isolées de tout et tempérées, telles les villes neuves dans les déserts, peuvent porter à croire que n'importe où, on peut faire naître la cité idéale de demain. Ce n'est pas vrai.

Seuls les hommes qui voudront y résider sont les acteurs et seront les décideurs. Tout comme les premiers habitants qui choisissent l'espace le plus propice à leur développement, les familles de demain choisiront celui où elles se sentiront le mieux pour prospérer.

En effet une ville importante ne peut se développer que si elle assure aux hommes qui vont garantir le succès de ses entreprises, une qualité environnementale saine, une université pour l'avenir des enfants et des espaces culturels de haut niveau. Toulouse et Bordeaux possèdent ensemble ces éléments fondamentaux et indispensables à la pérennité de leur agglomération. Elles ne sont pas concurrentes mais complémentaires.

Ainsi, Toulouse et Bordeaux, très différentes dans leur aspect, brique rose pour l'une, pierre blonde pour l'autre, radio concentrique ici, en éventail en aval ont tant mis en valeur la richesse de leur expression urbaine qu'elles sont des trésors de cadre de vie.

Demain, quelles que soient les incertitudes, les activités seront

quaternaires et industrielles de haute technicité en plus des activités agricoles. Non polluantes, elles se concentreront dans et à proximité des villes historiques où l'échelle humaine et la proximité des échanges surtout culturels, seront les dominantes dans une fusion avec l'histoire dont la présence et l'exemple seront le modèle pour le fondement de leur avenir.

C'est la charge affective, que les heures de gloire ou les périodes dramatiques ont inscrit dans les rues et sur les façades des immeubles, qui fait vibrer les tensions nécessaires à l'inspiration et à la création. Bordeaux et Toulouse ensemble atteignent ce haut niveau d'intensité.

Dans une harmonie positive et associée, le matériau du futur de nos deux cités sera ce qu'elles possèdent inépuisablement, l'émotion.