



Bordeaux le 17/11/2010

**DIRECTION REGIONALE
AQUITAINE**

6, quai de Paludate
33080 Bordeaux Cedex
Téléphone : 05 56 33 80 00
Télécopie : 05 56 33 80 01
E.mail : ademe.aquitaine@ademe.fr

Bordeaux Métropole 3.0

Contribution de l'ADEME à la réflexion des services de l'Etat

Dans le cadre de sa réflexion sur le devenir de la métropole bordelaise à l'horizon 2030, la CUB a demandé à ses partenaires de lui proposer leur vision. L'Etat en tant que partenaire incontournable de la collectivité est bien sûr mis à contribution.

La DDTM 33 a été chargée par le préfet de Gironde de coordonner ce travail. La présente contribution de l'ADEME Aquitaine s'insère donc dans ce cadre. Pour éviter les doublons, nous ne reprendrons pas les enjeux législatifs et réglementaires développés par les services de l'Etat mais nous nous attacherons surtout à faire émerger les questions posées par les évolutions qui se dessinent.

I. Préambule

Si l'ADEME estime qu'il est fondamental que la Métropole de demain doit être pensée à l'aune des enjeux environnementaux, il est évident également que nous estimons qu'il faut considérer de la même façon les autres enjeux du développement durable qu'ils soient sociaux (incluant la culture) ou économiques. N'ayant cependant pas de compétences dans ces domaines, ne nous les aborderons pas.

De la même façon, les évolutions nécessaires (ou obligatoires) de notre société pour diminuer nos impacts sur l'environnement nécessitant de la Recherche et de l'Innovation, nous considérerons qu'il y a systématiquement matière à réflexion sur ces champs et des conséquences positives. Reste cependant à voir, domaine par domaine, si le potentiel de R&D de la Métropole est aujourd'hui suffisant, s'il doit être développé ou s'il est déjà trop tard.

II. Une métropole économe

La métropole de demain doit être économe en matières, en énergie, en espace et en temps.

A. Economie de matières

L'économie actuelle est basée sur une consommation qui doit être de plus en plus importante et de plus en plus rapide (obsolescence des produits). Par conséquent nous puisons dans le stock de minerais de la Terre comme s'il était infini alors qu'il est fini et non renouvelable à l'échelle humaine. Il est donc indispensable de consommer moins de matières.

Or, cette économie de matières aura des conséquences sur deux points en particulier : l'amont au travers la production et de l'acte d'achat et l'aval au travers de la production de déchets.

1) Production et acte d'achat

En amont, une première solution consiste à produire des objets ou des services consommant moins de matière en se servant des outils d'éco conception. Cette approche peut avoir des conséquences négatives sur les entreprises de la Métropole qui vendent ces matières et qui ne s'adaptent pas. Elles peuvent être positives si elles génèrent moins de risques en matière de sécurité au travail et d'environnement, ou si des entreprises développent des substances ou des produits de substitution en particulier ce qui va concerner la chimie issue du vivant (biomasse végétale, levures, bactéries...) et donc stimuler la Recherche.

La deuxième concerne l'acte d'achat et comprend deux voies : l'une consiste à revenir à une production de biens qui durent le plus longtemps possible et l'autre à faire réfléchir le consommateur (entreprise, collectivité et individu) à l'utilité de son achat : ai-je besoin de ce produit ou de ce service ?

Ces orientations développées à grande échelle ont évidemment des conséquences sur l'économie générale de la société et donc sur celle du territoire qui doit donc s'interroger sur les hypothèses de développement : la richesse telle qu'on la définit aujourd'hui va-t-elle s'accroître autant demain ? Quelles conséquences pour les entreprises, leur viabilité et donc la vie de la Métropole ?

Bien-sûr, la réponse n'étant que macro économique, la CUB ne peut pas apporter de réponses. Il s'agit seulement de mettre en exergue que les bases du développement qui sous-tendent l'exercice peuvent évoluer même s'il est probable qu'une évolution significative se fasse sentir dans les 20 prochaines années.

Cela étant, le développement actuel de l'économie quaternaire qui consiste à privilégier l'usage au détriment de la possession, participe à ces économies de matière dans la mesure où il y a un meilleur entretien et donc une prolongation de la durée de vie.

Pour les entreprises vivant de la vente, il y a un risque économique s'il n'y a pas adaptation à la fois dans la finalité de l'entreprise mais également dans la formation des personnels (peut-on facilement passer de la fabrication d'un photocopieur à la location de ce même photocopieur ?). Pour d'autres au contraire, ce peut-être une opportunité de création d'activité et d'emplois.

2) Production et gestion des déchets

Concernant la gestion des déchets, la prévention se traduira par une baisse des quantités collectées et traitées par la collectivité ou les entreprises spécialisées. C'est plutôt une perspective positive notamment concernant les installations de traitement qui pourront durer plus longtemps (centres de stockage) et donc limiter la recherche de nouveaux sites ou généreront moins de nuisances (incinérateurs) mais il n'est pas sûr que cela diminue le phénomène de NIMBY.

Les quantités collectées diminueront progressivement ce qui amènera à reconsidérer les circuits de collecte permettant des économies (moins de matériels, de carburants, et de personnel) mais aussi la fréquence de collecte des ordures résiduelles, par exemple pour ne passer qu'une fois par semaine dans les quartiers périphériques au lieu de deux aujourd'hui. Ces économies ne seront pas immédiates au contraire : une diminution de la quantité de déchets provoquera automatiquement dans un premier temps une augmentation mécanique

des coûts à la tonne, les frais fixes étant très élevés dans le domaine des déchets. Ce ne sera qu'à l'occasion d'une remise à plat de l'organisation que les effets positifs se feront sentir.

Les efforts de prévention vont se traduire par le développement de l'économie de la réparation (par les artisans ou les associations en plus de celle des vélos), le développement de recycleries ou de magasins de vente d'occasion. Hors les recycleries qui sont par définition peu nombreuses, ces commerces sont plutôt petits et de proximité ; ils peuvent être des sources d'emploi pour des personnes en difficulté.

Dans le domaine des déchets deux autres points, déconnectés des économies de matière méritent une réflexion.

La première est la collecte dans le centre ville historique de Bordeaux. Les systèmes mis en place jusqu'à présent ne donnent pas les résultats escomptés. Il faut donc inventer une autre approche issue de l'expression de plusieurs points de vue et peut-être même des matériels adaptés au contexte au travers d'un appel à idées.

Le deuxième concerne une disposition de la Loi Grenelle 2 (art 199) qui impose qu'à compter du 1^{er} janvier 2011 les établissements de vente au détail de produits alimentaires de plus de 2 500 m² se dotent d'un point de reprise des déchets d'emballages. Cela va donc diminuer progressivement les déchets d'emballages collectés par la collectivité, sauf à ce qu'elle collecte ces établissements ce qui n'est pas le but, l'objectif final étant de diminuer les déchets d'emballages. Cela participera à la diminution de la production de déchets.

B. Economie d'énergie

Nous poserons comme préalable qu'au niveau d'une métropole, les économies d'énergie et le développement des énergies renouvelables permettent de diminuer la plupart des sources d'émissions importantes de gaz à effet de serre (chauffage, transports et process industriels) et d'améliorer la qualité de l'air (diminution des véhicules thermiques).

Il y aura cependant lieu de réfléchir aux actions possibles sur les pratiques agricoles de la zone rurale de la Métropole et notamment l'utilisation des produits phytosanitaires contributeurs importants à l'effet de serre (lors de leur production et de leur utilisation), sachant qu'une diminution de leur usage a des conséquences positives sur la santé des agriculteurs et sur l'environnement, sur l'économie si des entreprises développent de nouveaux produits mais aussi des conséquences négatives sur l'économie des entreprises productrices de ces substances si elles ne s'adaptent pas.

Les enjeux d'économie d'énergie sont bien connus des aménageurs maintenant et doivent se retrouver dans la densification, dans la qualité des constructions, dans la limitation des transports en particulier domicile/travail, dans le développement des transports alternatifs à la voiture individuelle (transports collectifs et modes doux).

La diminution de l'utilisation des énergies fossiles peut avoir des conséquences sur les installations de stockage (pétrole et gaz) : sur les capacités, sur les emplois et sur l'approvisionnement (transport) et donc sur la place qu'elles peuvent occuper.

L'électricité est également concernée, avec d'un côté des économies à faire et de l'autre le développement de son utilisation en particulier pour les véhicules. Des questions se posent donc sur l'approvisionnement : imagine-t-on des modifications des lignes sur la Métropole ?

Les évolutions des modes de transports entraînent des questions sur l'aménagement de l'espace bien sûr (les voies spécifiques réservées, les parkings relais y compris pour le co

voiturage, le parage des vélos...), sur les outils (le péage urbain, le code de la rue par exemple) mais également sur les infrastructures en particulier la recharge des véhicules électriques : comment développer le système ? Quelle importance lui donner ?

En matière de construction, il convient de procéder à une approche globale énergie et effet de serre en particulier pour la réhabilitation des quartiers existants pour savoir qu'elle est la meilleure solution entre la réhabilitation d'un immeuble existant et sa démolition/reconstruction : la solution n'est pas toujours évidente.

Il convient également de se poser la question du développement des matériaux organiques (bois, chanvres, laines...) dans la construction : où sont les approvisionnements ? Comment favoriser le développement des entreprises proposant ces matériaux ? Quelles conséquences pour les entreprises proposant des matériaux « classiques » (béton, laine de verre ou de roche...) si elles ne s'adaptent pas ?

Si les économies d'énergies sont la première question à se poser, celle du développement des énergies renouvelables ou fatales est la seconde. Plusieurs conséquences pour la Métropole de demain :

- quelle place pour les centrales photovoltaïques au sol ? Quel développement des panneaux photovoltaïques sur les toits ou les murs des entrepôts et plus généralement des entreprises, des équipements collectifs (parkings, stades...) ? Quels outils juridiques pour ces développements (autorisations notamment) ? Quelles conséquences sur les postes sources susceptibles de recevoir ces productions ?
- quel développement pour la géothermie profonde (amélioration des puits existants ou créations de nouveaux puits) ? Souhaite-t-on favoriser le développement des quartiers desservis par ces réseaux et avec quels outils ?
- mêmes questions pour l'énergie récupérée sur les réseaux d'eaux usées ?
- quelle diffusion du bois énergie ? En terme de production, quelles conséquences sur les terrains non construits de la zone de la Métropole (souhaite-t-on un approvisionnement de proximité immédiate) ? Où développer les réseaux ? Souhaite-t-on développer des chaudières individuelles sachant qu'il n'y a pas, aujourd'hui, de production de pellets en Aquitaine et que ces matériels supportent mal l'alimentation en plaquettes ?

C. Economie d'espace

Tous les bilans faits sur l'aménagement de l'agglomération bordelaise insistent sur l'importance du mitage qui s'est opéré ces trente dernières années. Il convient donc de densifier les espaces avec des impacts positifs sur les consommations d'énergie mais aussi avec des contraintes : bruits de voisinage et augmentation de la demande de transports en commun ou de voies spécifiques (vélos, piétons...). Il y a donc nécessité d'avoir un aménagement qui densifie la construction (avec des exigences de qualités acoustiques) mais laisse des espaces suffisamment disponibles pour les transports en commun et les trames verte et bleue.

La recherche d'espace pour la métropole millionnaire pose également la question de la reconquête de terrains en friche en particulier de terrains pollués et à l'inverse celle de la conservation de certains de ces terrains au titre de la trame verte, comme espaces de « Nature », éventuellement sans intervention humaine pour son développement.

Le mitage pose également le problème de la desserte des espaces éloignés du centre ville : tram-train, train, transport en commun routier, voies réservées, péages urbains, parkings relais, livraisons en ville, cadencements, amplitudes horaires, absorption de flux importants.

Il interroge également sur le développement d'une métropole multipolaire permettant notamment de rapprocher espaces d'habitation, de travail, de commerces et de loisirs (au

moins une partie). Dans ce cas, il faut intégrer plus fortement les entreprises dans le tissu urbain, ce qui signifie des zones d'activité plus petites avec des contraintes fortes pour limiter les impacts sur le voisinage (approvisionnements, bruit, fumées, odeurs...). Il faut cependant pouvoir accueillir de grandes entreprises industrielles dans des zones moins contraintes par le voisinage et organiser leur desserte sur une grande amplitude horaire (très tôt le matin et tard le soir, problème des trois huit ou deux huit).

D. Economie de temps

Les grandes agglomérations génèrent des pertes de temps en particulier dans les transports, la perspective d'une agglomération millionnaire étant a priori un facteur aggravant.

Les réflexions vues précédemment sur le développement des transports alternatifs à la voiture individuelle, aux aménagements et au rapprochement des espaces de vie devra intégrer cette préoccupation.

La recherche de gain de temps est également un facteur de développement du commerce numérique. Quel sera son développement ? Quelle sera la place des « grandes surfaces » ? Du commerce de proximité sachant que le déplacement en vélo et le rapprochement des espaces sont plutôt des éléments de développement ?

L'engorgement de certains secteurs à certaines heures pose le problème de la coordination des horaires entre différentes entités proches. Des expériences de « bureaux des temps » dans plusieurs agglomérations permettent de dénouer certaines situations. C'est cependant un travail au cas par cas et de longue haleine dans la mesure où il faut d'une part identifier les secteurs concernés et d'autre part engager un dialogue avec chaque entité pour faire évoluer les pratiques.