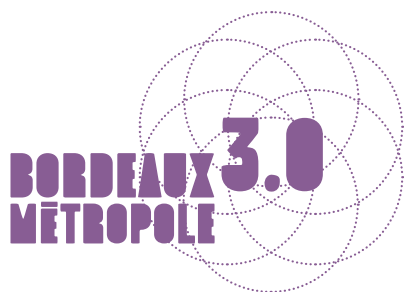


# CONTRIBUTIONS

<b>Analyses et croisements des contributions</b>	p. 5
<b>Regard du conseil scientifique</b>	p. 37
<b>Contribution de l'INTA</b>	p. 45
<b>Visions des scolaires</b>	p. 55
<b>Contribution des services de La Cub</b>	p. 63
Liste des contributeurs	p. 75





Il y a un an, la Communauté urbaine de Bordeaux lançait une démarche participative inédite de réflexion prospective sur l'avenir de la métropole bordelaise à l'horizon 2030, baptisée « Bordeaux Métropole 3.0 ».

Cette décision partait de l'idée qu'après le réveil de la ville initié par le tramway, la requalification du cœur d'agglomération et la reconquête de la rive droite, le temps était venu d'envisager l'étape suivante, pour confirmer ce retour de Bordeaux sur le devant de la scène et nous préparer à relever les défis nouveaux de la croissance et du vieillissement démographiques, de la globalisation économique et de la raréfaction des ressources naturelles.

Conférences, débats, audits, contributions écrites... Pendant près d'un an, la métropole s'est transformée en un forum permanent de discussions sur l'avenir de notre territoire, à l'occasion duquel toutes les composantes de la société civile et tous les partenaires institutionnels de la Communauté urbaine se sont mobilisés.

Après avoir collecté et minutieusement analysé l'extraordinaire matériau accumulé tout au long de cette année de débats, et après avoir apporté sa propre pierre à l'édifice de Bordeaux Métropole 3.0, La Cub s'est attachée à produire une synthèse la plus fidèle et la plus exhaustive possible de toutes les contributions recueillies.

Cette synthèse, nous vous la présentons aujourd'hui dans ce document qui a valeur à la fois de témoignage des efforts accomplis, d'outil pour la construction du projet métropolitain, et de remerciement pour tous ceux – et ils sont très nombreux – qui ont accepté de prendre part à cette aventure collective.

A la lecture de ce document se dégagent sans ambiguïté les grandes orientations qui devront guider à l'avenir la construction métropolitaine.

Il s'agit bien tout d'abord de « faire métropole » pour maximiser les avantages de la vie urbaine. Nous tenons pour cela une carte maîtresse avec la connexion prochaine de Bordeaux au réseau ferroviaire européen de la grande vitesse : nul doute que la LGV façonnera la métropole comme le tramway a remodelé la ville.

Mais c'est toutefois un modèle métropolitain plus humain et plus doux qu'il faut inventer, fait de solidarité dans les rapports sociaux, de fluidité dans les déplacements, de créativité dans l'action économique et de sobriété dans la gestion des ressources.

Forts de ces quelques certitudes, l'objectif est maintenant de conclure la démarche Bordeaux Métropole 3.0, en finalisant dans les semaines à venir le projet commun dont nous nous doterons pour faire de l'agglomération bordelaise une métropole à part entière et néanmoins singulière, ni ville globale ouverte aux quatre vents de la mondialisation économique, ni ville-musée perdue dans la contemplation nostalgique d'un passé révolu.

L'enjeu est de taille. Mais je suis convaincu que toutes les conditions sont aujourd'hui réunies pour que la prochaine décennie soit une véritable décennie bordelaise, et pour que notre agglomération devienne le laboratoire de ce nouveau modèle métropolitain auquel nous aspirons.

**Vincent Feltesse**  
président de la Communauté  
urbaine de Bordeaux



# ANALYSES ET CROISEMENTS DES CONTRIBUTIONS

Des valeurs  
métropolitaines  
partagées p. 9

Une réflexion  
en marche p. 23

Débats  
et contradictions  
pour demain p. 27



## Un désir de métropole

Au cours de l'été 2010, la Communauté urbaine de Bordeaux a sollicité un grand nombre d'acteurs de l'agglomération à participer à la démarche Bordeaux Métropole 3.0. Partenaires institutionnels, associations, collectifs, entreprises et organisations professionnelles, laboratoires d'idées... Tous ont imaginé les différents visages de la métropole bordelaise en 2030.

Cette construction collective du territoire s'appuie à ce jour sur une cinquantaine de contributions, tant des communes que des acteurs de la société civile, auxquelles s'ajoutent des agents de La Cub, un choix d'experts internationaux, sans oublier les scolaires – l'avenir métropolitain est aussi entre leurs mains.

Les premiers retours et la richesse des productions mettent en avant la diversité, l'originalité et le degré de participation. Ce sont plus de 300 personnes qui ont contribué à cette réflexion pour laquelle les communes ont très souvent réuni des groupes mixtes mobilisant les élus comme leurs services. Des forums publics, des conseils de quartiers et de développement ont été spontanément organisés.

L'exercice était complexe – se projeter à long terme, imaginer et décrire la métropole souhaitée en 2030 – mais stimulant, la forme des contributions l'illustre bien. De la note stratégique « traditionnelle » à des projections plus littéraires – une journée type en 2030! –, on décèle même une part de rêve et d'utopie à travers certaines visions audacieuses et créatives. Surtout, dans les opinions émises, les compétences de chacun rayonnent de façon transversale : une envie amène un projet, qui amène lui-même une idée neuve, un regard neuf, etc.

Ce document est une analyse croisée, partielle et synthétique, de 46 contributions\*, réalisée par l'équipe Bordeaux Métropole 3.0. Une première lecture critique du Conseil scientifique de Bordeaux Métropole 3.0 a déjà permis d'enrichir ce travail dont la vocation est de mettre en relief les idées fortes. Cette synthèse rassemble et met en lumière les problématiques et les visions retenues.

Les regards se croisent pour imaginer la métropole bordelaise en 2030 : son organisation, son fonctionnement, son cadre de vie, son rayonnement, ses valeurs. Richesse des idées, brassage des visions, la métropole de demain inspire une multitude d'attentes, d'espairs, de craintes, d'interrogations et parfois des contradictions. Tels sont les grands enjeux esquissés dans cette boîte à idées enthousiasmante. Il n'est pas à douter que beaucoup des pistes lancées porteront leurs fruits.

\* Hors scolaires et INTA qui font l'objet de synthèses séparées. L'ensemble des contributeurs est annexé à la fin du document.

## Des valeurs métropolitaines partagées

L'humain à la source	p. 10
Urbanité, générosité, solidarité	p. 12
Une métropole en partage	p. 13
Une métropole modulable	p. 14
Économe et responsable	p. 15
Créativité et innovation	p. 16
Une métropole plus fluide	p. 18
Une métropole renouvelée et revégétalisée	p. 20



# DES VALEURS MÉTROPOLITAINES PARTAGÉES



Un socle et des valeurs communes, voici le premier constat qui ressort à la lecture des contributions recueillies au cours de ces derniers mois. La perspective d'une métropole millionnaire à l'horizon de 2030 est semble-t-il admise par tous, pour offrir de meilleures conditions d'accueil aux nouveaux arrivants mais aussi endiguer l'étalement urbain, maintenir des familles dans La Cub.

« Ces objectifs communs en matière de démographie, de correction des déséquilibres et de mobilité doivent, pour être atteints, s'accompagner de politiques volontaristes dans tous les domaines : celui de l'habitat, de l'emploi, du commerce... Ces politiques doivent s'intégrer à un schéma métropolitain s'appuyant sur quelques grands projets présentant leur propre singularité. Seule la somme de tous ces préalables peut permettre de "faire métropole" », indique la **Commune de Bordeaux**.

Mais l'objectif de développement ne signifie pas pour autant une croissance démographique inconsidérée. Pour beaucoup, le territoire métropolitain doit être le garant de tous les équilibres, ne surtout pas renforcer les inégalités sociales, et encore moins détériorer la qualité de vie actuelle.

Les notions d'urbanité et d'aménités urbaines prennent donc un sens primordial et deviennent les fondements de la métropole bordelaise de 2030. Son élaboration ne sera pas seulement le fait de lourds investissements, de grands projets urbains, mais devra notamment fertiliser et valoriser les avantages offerts par une métropole millionnaire. Il s'agira de « magnifier la métropole comme forme contemporaine de la ville, comme territoire privilégié du développement humain », résume l'**Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine**.

Cette construction n'en est pas moins porteuse d'énergies. Comme le dit bien **Bordeaux Euratlantique**, outre l'optimisme qui est apparu parmi les interlocuteurs qu'ils ont sollicités pour l'occasion, beaucoup pensent que « la Ville n'est pas le problème mais la solution ».

# L'humain à la source

L'humain doit être au centre des enjeux de la métropolisation. C'est aujourd'hui partout un leitmotiv, mais cette attente ressort très fortement dans ce contexte précis. Elle exprime le souhait de rompre avec des modèles de développement urbain où les attentes individuelles ne sont pas ou peu entendues. Cela implique logiquement la mobilisation des nombreuses dimensions de la fabrique métropolitaine : une démocratie participative réelle et engagée, une proximité réaffirmée, une attention plus grande au lien entre les personnes et à l'offre de services publics.

Dans un environnement morose à bien des égards pour une grande majorité des citoyens, cet hymne au renforcement de l'humain dans la métropole sous-tend la qualité de vie et un bien-être mieux partagé entre les populations.

En ce sens, la contribution de la **Commune d'Ambarès-et-Lagrave** résume poétiquement et parfaitement les atouts et le capital humain de la métropole pour aujourd'hui et pour demain :

*« Ta richesse, c'est tes hommes et tes femmes, Ta population diversifiée, Tes espaces à construire, Sources de richesse, d'énergies, Réservoirs d'initiatives »*

## La parole aux citoyens

« Remettre l'homme au centre du jeu, c'est faire en sorte que les structures qui seront construites dans les vingt prochaines années partent des besoins, des envies ou encore des rêves des individus, et non l'inverse », note en forme de préambule, l'Institut des Deux Rives.

En matière de décision politique et d'arbitrage communautaire, la démocratie participative est un appui capital pour forger l'avenir, notamment en facilitant l'accès à la communication de ceux qui habituellement n'y sont que partiellement conviés. « Une métropole réussie est une métropole où le citoyen a la parole », a souligné le Conseil de Développement Durable (C2D) de La Cub, qui s'est intéressé à l'espace laissé aux citoyens qui ne se font pas entendre, ceux qui n'ont pas facilement accès aux modes d'expression habituels : les « profanes » et les « sans voix ».

Ce premier levier a pour objectif de permettre une réelle prise en main, par les citoyens, de la vie publique et de créer un sentiment d'appartenance, de nourrir une identité commune dans la diversité. Le Conseil général de la Gironde élargit cette idée d'identité métropolitaine en indiquant qu'elle est aussi « girondine, transcendant le seul sentiment d'appartenance à la commune et permettant un développement en synergie des territoires composant l'agglomération et, au-delà, la Gironde. »

## Un urbanisme à échelle humaine

Parce qu'elle nous concerne tous, la question de l'habitat rejoint ces préoccupations. La crise du logement a un véritable impact sur le quotidien des populations, et plus seulement les plus défavorisées. Les logements collectifs et sociaux sont à ce titre des pièces maîtresses de l'avenir métropolitain. Les échelles des constructions doivent être mieux maîtrisées, plus adaptées. Surtout, la prise en compte plus globale des aménagements urbains doit favoriser la mixité sociale, éviter les effets « ghetto » que l'on a pu condamner par le passé. Le développement des transports joue également le rôle d'une courroie de transmission essentielle dans le rapprochement des citoyens entre leur lieu de résidence et de travail.

« Les unités de vie collective doivent éviter les effets de bloc, avec la sensation d'être vraiment chez soi tout en côtoyant les autres, nous dit le Pacte Habitat et Développement de Gironde. L'échelle humaine est celle du quartier, qui doit se mesurer selon le rayon des déplacements courts et de l'accessibilité aux équipements, commerces, services, emplois. »

L'association Autocool imagine une situation en 2030. « Sur l'agglomération bordelaise, la politique d'aménagement du territoire et la nouvelle politique foncière initiée vingt ans plus tôt commencent à porter leurs fruits : le spectre des possibles dans un rayon de 10 minutes à pied, à vélo ou en transports en commun s'est considérablement élargi. En effet, dans ce rayon, 90 % de la population accède désormais à une salle de cinéma, une piscine ou un parc. »

## Agriculture et commerce de proximité

Bien vivre en ville, c'est aussi maintenir des liens entre citadins et ruraux. Les commerces de proximité pourraient ainsi constituer des relais où valoriser l'agriculture locale et régionale. De leur côté, les communes peuvent faciliter la venue de jeunes agriculteurs, comme le souhaite notamment la Commune de Saint-Vincent-de-Paul : leur « donner envie » de s'installer sur le territoire métropolitain et de « vivre décemment de leur activité ». Et c'est un vrai défi quand on sait les difficultés inquiétantes rencontrées par la profession, frappée en outre par le manque de renouvellement de ses actifs.

Idéalement, des modèles économiques raisonnés, rapprochant producteurs et consommateurs deviendraient effectifs à l'horizon de 2030. Plus proches des bassins de vie des citadins, à l'image des AMAP, ils auraient la vertu de soutenir les filières agricoles.

Parmi les actions qui sembleraient simples à mettre en œuvre, l'Institut des Deux Rives en préconise une séduisante : « Un “espace alimentaire” devrait être réservé au rez-de-chaussée de tous les immeubles. Chacun y trouverait un assortiment de produits sains et utiles à son équilibre nutritionnel. Ce lieu-relais pourrait être géré par une coopérative d'habitants afin de limiter aussi les déplacements. Il serait en outre facilement accessible aux personnes âgées qui devraient représenter un quart de la population de la métropole en 2030. »

## Capital humain, culturel

La ville humaine se dessine pour beaucoup autour de ses valeurs de solidarité. Certains acteurs économiques, comme Bordeaux Gironde Investissement vont jusqu'à parler d'un « capital humain » qui doit à terme nourrir jusqu'aux valeurs des entreprises, à l'image d'un véritable écosystème. D'autres rappellent aussi, comme l'APEEF, organisme associatif dédié à la petite enfance, que remettre l'humain au centre c'est faire de l'art une « nécessité ». Pour fortifier la solidarité entre les populations, il y a le bien-être, la convivialité, et la culture. Souvent absente des grandes orientations politiques, ou reléguée à un plan secondaire dans les priorités, elle reste pourtant un moyen puissant de partage et de métissage. C'est un outil de prévention du repli sur soi par les croisements qu'elle opère. « La lutte contre l'exclusion ne peut être uniquement curative, soulignent les Restos du Cœur. La volonté d'un volet préventif doit être affichée dans l'évolution de l'agglomération où doivent se développer suffisamment de structures accessibles à tous et à vocation culturelle, sportive, ludique... »

## L'enfance en éveil

Il en va de même pour la place de l'enfant. Faciliter l'épanouissement des plus jeunes c'est donner un bagage au plus grand nombre avec l'opportunité de rompre les déterminismes sociaux dont on sait combien ils ont la vie dure. Augmenter et repenser les modes de garde est une action concrète pour faciliter la vie des parents dans leur quotidien. Mais l'enjeu est aussi de proposer aux générations futures un éveil moins standardisé, en initiant une culture plus démocratique à tous les âges de la vie. « Peut-on imaginer un foisonnement d'offres d'accompagnement au plus près des enfants et des parents, basées sur des pédagogies d'éveil par l'art? interroge la Commune de Bassens. Une diversité telle qu'à chaque famille correspondrait une offre adéquate : crèches interentreprises, écoles ouvertes sur la nature (kinder gardens), crèches sur les lieux densément peuplés, etc. »

L'APEEF remarque que « les espaces prévus pour les enfants, notamment les squares, laissent peu de place à l'aventure... Ils ressemblent plus à des “enclos” équipés de jeux standardisés! » L'association propose ainsi d'imaginer des lieux « moins déterminés, offrant plus de mixité, permettant à chacun de trouver sa place, sous le regard bienveillant de la communauté adulte ».

## Homme, ville et santé

Au fond, la ville doit être « pensée pour les enfants et les plus fragiles », résume bien la Commune de Mérignac. La vieillesse est l'autre point cardinal. Plus nombreuses demain, les personnes âgées ne doivent pas être reléguées au ban des villes. Il faut au contraire plaider pour leur maintien au cœur de la société, dans des conditions qui le permettent. Cela passe par l'augmentation de certains dispositifs : médical, paramédical, aide à domicile, qui est elle-même génératrice d'emplois de proximité. L'autre jalon est de restaurer ou de renforcer le contact entre générations.

Les questions de structuration urbaine, de concentration sont, pour beaucoup, indissociables des enjeux sanitaires. Dans sa projection à 2030, l'Agence d'urbanisme rappelle que déjà au XIX<sup>e</sup> siècle, les villes ont dû faire face à des épidémies de maladies contagieuses, produites par des conditions de vie et d'hygiène fortement dégradées. Cette problématique est toujours présente dans les esprits, d'autant que des pathologies nouvelles ont émergé avec le réchauffement climatique et les incidences qu'on lui attribue déjà sur les maladies respiratoires des plus jeunes. Outre les questions du bruit, de l'air, de la qualité des eaux, parfois relevées, c'est toujours l'inquiétude de voir les populations les plus modestes dépourvues de soins.

Ainsi le Collectif CAUSE réagit par anticipation à ces écueils, en insistant sur la prise en charge de ces populations dans Bordeaux, mais aussi à la périphérie, où doivent être accessibles « davantage d'équipements sociaux de proximité : prévention, accueil des plus démunis partout dans La Cub en créant des maisons médicales pluridisciplinaires de proximité offrant tous les soins de type dispensaire : généralistes, dentistes, santé mentale et infirmières ; une permanence d'accès aux soins (PASS) effective dans tous les hôpitaux ».

# Urbanité, générosité, solidarité

Parmi les craintes fréquemment exprimées revient celle d'une métropole « à deux vitesses ». Une croissance déséquilibrée a pour premier effet de créer ou d'accentuer des phénomènes de ségrégation entre les territoires et les niveaux sociaux. Quartiers sensibles, zones non prioritaires, coupure entre les rives de la Garonne, moindre attention aux populations situées aux limites de La Cub ou à l'extérieur de son périmètre proche. Pour lutter contre cette dérive potentielle, la métropole se doit d'être généreuse et solidaire. Elle est le creuset des échanges, elle constitue le socle de la diversité. Ces valeurs ne sont pas perçues comme un but à atteindre mais bien comme le « levier d'une métropole durable ».

## Organiser la mixité sociale

L'enjeu de solidarité est probablement aussi ancien que l'histoire des villes. Inhérent à leur nature, il démontre par sa permanence toute sa complexité, et la nécessité d'en faire une priorité. Organiser une véritable mixité sociale permet déjà d'éviter de réserver les centres-villes aux seules classes aisées, et de rejeter en périphérie les populations plus modestes, ce qui aboutit inévitablement à créer « des zones de non droit où les "faibles" ne seraient plus que dans une logique de survie », alertent les Restos du Cœur.

Outre l'accès au logement, les transports sont une donnée essentielle. « Actuellement, rappellent les services de la CAF, pour les personnes en difficulté habitant à la périphérie de Bordeaux, le transport constitue une part importante du budget et ne doit plus être un frein aux déplacements personnels et professionnels en 2030. »

## Une solidarité locale et rayonnante

Les politiques urbaines et sociales doivent également prendre en compte les nouveaux modèles familiaux afin d'éviter l'isolement. Foyers monoparentaux ou recomposés se sont multipliés et, face à ces bouleversements, plusieurs voix expriment l'idée que le lien entre générations peut apporter un mieux-vivre. La Chambre Régionale de l'Économie Sociale et Solidaire d'Aquitaine imagine ainsi des « coopératives » de seniors ou mixtes seniors/jeunes ménages dans une logique intergénérationnelle.

Regroupées en petites unités d'habitations dans les centres-villes, elles permettraient de mutualiser les services à la personne et favoriseraient l'entraide. Sans oublier la dimension de lien culturel qui s'opère par la transmission.

Plutôt qu'une métropole à deux vitesses, c'est une métropole à deux échelles conjointes qui se dessine : projet social animé par les villes à leur niveau, développement global piloté par la métropole afin d'harmoniser cette cohésion sur l'ensemble de ses communes. Et cela semble d'autant plus crucial quand on se projette à l'échelle millionnaire, comme le rappellent avec justesse les services du CIJA, « pour ne pas tomber dans une solitude renforcée ».

La solidarité entre les territoires est une composante vitale qui ne se limite pas aux frontières géographiques et administratives de l'agglomération. En prise directe avec ces questions, le Conseil général de la Gironde présuppose qu'en 2030, « l'attractivité de la métropole est intimement liée à celle de la Gironde et de l'Aquitaine ». Elle se développe en symbiose avec son environnement, à l'image d'un « écosystème où tous les acteurs évoluent en lien et en interdépendance les uns avec les autres ».

Cette vision rejoint l'idée universaliste que la métropole soit en capacité de représenter les territoires régionaux sur un échiquier plus planétaire, où elle ferait valoir son expertise. Ainsi sur les thématiques de l'eau potable et de l'assainissement des eaux usées, l'Agence Adour-Garonne imagine « une métropole solidaire avec les pays émergents, menant des actions de coopération décentralisée avec des collectivités ou des ONG ».

## Le numérique au service de l'entraide

Les nouvelles formes d'économie solidaire participent également de ces attentes, particulièrement sur les emplois liés aux services à la personne. À l'heure d'Internet et des nouveaux outils de communication, dont on redoute parfois qu'ils n'affaiblissent certains liens, les technologies numériques semblent pourtant constituer le meilleur outil pour articuler le local et le global. « Une métropole virtuellement ouverte 24 heures/24 et 7 jours/7 », nous dit la Commune de Pessac, grâce à une « infrastructure numérique » offrant du service, du loisir et de l'échange. En un mot, de la convivialité. Grâce au numérique, souligne la CAF, des réseaux peuvent se constituer et réduire la fracture sociale, faciliter aussi bien le troc, l'échange de services – à l'image des Services d'Entraides et de Liaisons (SEL) –, tous ces moyens d'action qui inscrivent l'entraide dans un progrès social global.

« Aux métropoles, on demande de "faire société", de créer de la cohésion en procurant les mêmes facilités, les mêmes accessibilités à leurs habitants. En cela, la métropole s'avère ou s'avèrera généreuse, par son offre urbaine. C'est sa masse qui permet qu'on y trouve tout », résume l'Agence d'urbanisme.

# Une métropole en partage

**L'action collective reste un repère et une valeur à soutenir, en réaction à l'individualisme mais aussi à la virtualisation massive des échanges. Quel que soit le secteur d'activité, la mutualisation est mise en avant. Il s'agit de se donner les moyens de moins dépenser, de trouver une plus juste mesure en tout. Le bon sens de chacun appelle naturellement à la rencontre avec l'autre, à la complémentarité des talents et des compétences. En filigrane, c'est l'esprit des Lumières qui semble animer le désir d'échanges. Comme un retour au sens premier de la cité, lieu où doit s'incarner la parole publique et le partage des savoirs.**

**« Concevoir la métropole bordelaise en 2030 comme une aire urbaine partagée en zones de vie collectives, cela passerait par la création d'espaces où les compétences de chacun seraient mises à la disposition et à la contribution de tous », plaide le Bureau des Anciens Volontaires d'Unis-Cité.**

## Mutualiser les espaces de vie et de travail

L'espace public peut-il être durablement celui de la rencontre? Une chose est certaine : il faut lui accorder plus d'importance et reconquérir ou développer des « lieux d'échange, de partage et de convivialité à l'image de la place publique » (C2D). Des lieux de détente plus intimes pourraient compléter les lieux publics accueillant des loisirs pour le plus grand nombre.

La métropole de partage c'est aussi rendre visible et valoriser des initiatives pratiques, tel le covoiturage en prenant les mesures qui le favorisent. Ailleurs ce peut être du télétravail organisé autour d'espaces de travail partagés, des jardins publics associés à des maisons de quartiers... En un mot, tout ce qui s'inscrit sur des axes de partage, de préservation de l'environnement et de la qualité de vie.

Les nouvelles formes d'habitat en font partie et en premier lieu les modèles participatifs. S'ils restent encore une « niche », on peut imaginer qu'ils sont appelés à se développer afin de répondre à l'augmentation du prix des terrains et au coût de la construction d'un logement pour une famille. Là encore, ces typologies en devenir apportent des solutions en matière de mutualisation des dépenses, notamment sur les énergies. À la clé, c'est la perspective d'avoir un habitat personnalisé qui ne se réduise pas au standard de la maison individuelle avec jardin, certes appréciable mais qui ne correspond plus à un essor métropolitain d'envergure.

« Le fait d'habiter en collectif doit devenir un désir et non une contrainte, en s'appuyant sur les atouts du collectif (lien social, entraide possible, échanges), et en supprimant les contraintes (manque d'intimité, manque d'espaces verts) », résumait les services du Pacte Habitat et Développement.

« Rapprocher lieux de vie et de travail doit également devenir un objectif, observe-t-on dans la Commune d'Artigues-près-Bordeaux. Une première piste pourrait être la création d'espaces de travail partagés, en dehors du centre de l'agglomération et situés sur des lignes principales de transports collectifs; le télétravail à domicile pourra également être encouragé à condition de préserver des moments de travail collectif à certains moments de la semaine, en dehors des heures de fort trafic ».

L'idée en substance, émise par plusieurs contributeurs, est que le partage constitue une valeur déclinable à différents échelons. Le premier niveau est la mutualisation entre voisins des petits équipements domestiques. À une plus grande échelle, les collectivités peuvent, elles aussi, favoriser le partage de leurs infrastructures. Ce qui inciterait à intégrer dans le même temps des fonctionnalités diverses aux équipements dès leur conception.

## Cultiver un bien immatériel et collectif

La nature n'est-elle pas le lieu où peuvent s'exprimer ces solidarités recherchées? « Lieu de vie, de respiration, d'apaisement », elle joue un rôle de « tampon », note la Commune d'Eysines qui complète « les sites naturels et agricoles sont des lieux à s'approprier soit tels qu'ils sont

soit tels qu'on propose de les utiliser grâce à des aménagements publics ou grâce à des actions culturelles, sportives, récréatives... ». Très étendue, La Cub est riche en espaces verts qui occupent 50 % de son territoire, et ses limites péri-urbaines conservent encore des parcelles agricoles en activité, bien que celles-ci soient en très forte baisse. De fait, il reste à orchestrer durablement ces deux espaces tangents aux frontières pas toujours très nettes, avec une double préoccupation : sensibiliser les citoyens à la nature, et, à travers la convivialité qu'elle offre, prendre conscience que le monde agricole est aux portes de la cité. La nature est ce « bien immatériel collectif », rappelle la Commune de Bègles dont les « vides » participent à la cohésion.

Les loisirs sont une autre carte importante. Au-delà du plaisir ludique, ils sont l'occasion privilégiée d'apprendre, de transmettre entre générations autant de savoirs et savoir-faire, de créer du lien entre les personnes, à l'image des jardins ouvriers ou familiaux qui fédèrent des initiatives dans les quartiers, les résidences, dans un équilibre entre l'agrément et la nutrition. Ainsi l'APPEEF enrichit cette réflexion en suggérant la création de « jardins potagers conquis sur l'espace public ou sur des délaissés. Manger ses légumes, en donner, échanger ses graines nous soustrait à une attitude de simple consommateur ».

# Une métropole modulable

**Les mutations qui touchent nos sociétés sont multiples et profondes. Les foyers monoparentaux et les familles recomposées se généralisent, la population vieillit et la dépendance augmente de fait. Sur le versant économique, la mondialisation et l'instantanéité des échanges, auxquelles s'ajoutent les préoccupations écologiques, imposent à la métropole de repenser l'aménagement complet de ses rouages. Logements bien sûr, bureaux, zones d'activité, équipements publics, infrastructures, modes de transport... Pour rester compétitive et conserver son attractivité, la métropole de 2030 doit être en capacité de s'adapter rapidement en optimisant ses atouts.**

## Les constructions de demain

L'une des premières nécessités semble être d'accorder le logement à ces évolutions sociétales. Les enjeux d'innovation sont particulièrement importants, notamment dans la construction. Cela concerne les réalisations neuves, soumises à des réglementations plus strictes en matière d'économies d'énergie, mais les besoins les plus massifs concernent en réalité l'existant qui va nécessiter de vastes chantiers, tant sur l'isolation ou la consommation, que l'aménagement des intérieurs pour les seniors. Cette perspective est corroborée par les grandes entreprises du service public, telle EDF : « Considérant que la métropole comptera 66 000 personnes de plus de 80 ans, au moins 50 000 logements seront à adapter pour un coût global d'environ 200 millions d'euros d'ici 2030. La métropole désirable se doit de prendre en compte cette problématique qui nécessite un accompagnement financier particulier pour la mise en œuvre des solutions dont certaines sont issues de la domotique. Une approche globale, rénovation thermique et adaptation au vieillissement, serait pertinente. »

« L'idéal serait de produire des logements de qualité, avec des astuces, un peu modulables, sans donner l'impression de faire du luxe, mais en multipliant les recherches d'innovations que les jeunes architectes sont en capacité d'apporter », a-t-on entendu lors de la Conférence départementale des organismes sociaux pour l'habitat de Gironde.

L'idée est aussi de mieux connecter différents espaces et publics entre eux : domicile et travail, zones commerciales et lieux de détente ou de loisir, jeunes et personnes âgées, familles nombreuses et parents plus isolés. Dans l'idéal, en 2030, on pourrait envisager qu'une nouvelle génération de bâtiments voie le jour. Hautement performants sur le plan énergétique – ce qui sera de toute façon le standard à court terme –, leur fonction serait justement d'être flexibles en termes d'activités. » Le Conseil Consultatif de Mérignac va plus loin dans la projection et avance que « si demain nos zones commerciales actuelles n'ont pas su muter en acceptant des plus petits commerces, l'intégration de services, de logements, de plateformes de livraison pour le commerce électronique, alors elles pourraient devenir des friches... »

## Des espaces temporaires

La métropole en 2030 doit acquérir une plus grande souplesse dans son fonctionnement et y ancrer le temporaire pour accompagner efficacement les nouveaux modes de vie. Parmi les suggestions à retenir, l'ADAV 33 préconise d'inventer « des espaces d'accueil temporaire pour des familles en période de crise, de rupture ou de séparation ». L'objectif est de permettre à ces foyers qui connaissent des difficultés de pouvoir s'accorder un peu de temps, de prendre du recul, sans pour autant se couper d'un emploi, d'une école, de la ville et de ses services. « L'idée est de ne pas systématiquement renvoyer à la périphérie tout ce qui est supposé poser problème à la tranquillité publique », souligne l'association.

Ce type de proposition, qui répond à des situations sociales souvent d'urgence, peut se décliner à d'autres publics. Ainsi les étudiants ou les jeunes gens qui démarrent dans la vie professionnelle et qui doivent, pour les besoins d'un stage, se loger dans une autre ville, pour une durée limitée, pourraient bénéficier d'espaces « mixtes », sortes de co-locations organisées sous la forme de grands appartements adaptés aux revenus des occupants. Bordeaux Euratlantique, dans son évocation d'une journée en 2030, esquisse ainsi une philosophie du partage et de la non-propriété. « Dans la résidence, tout le monde était locataire. D'ailleurs, chacun louait la plupart des objets qui les servaient et les entouraient. Au début du siècle, un sociologue avait baptisé cette manière d'user des choses sans les acquérir le "bien-avoir". »

# Économe et responsable

En réaction à la marche forcée des sociétés contemporaines, beaucoup suivent l'impulsion profonde du développement durable. Modifier nos modes de vie, notre consommation... Cette responsabilité vis-à-vis de l'environnement se fait plus aiguë. Et pour être efficiente, cette prise de conscience implique une gestion plus mesurée de l'ensemble des acteurs de la métropole, des collectivités locales aux entreprises en passant par le citoyen. C'est une vraie mutation qui ne s'opèrera pas sans contraintes. Outre le recours à des technologies plus respectueuses, à des normes plus strictes, il est impératif de « réactiver les fondamentaux », nous dit l'APEEF si l'on veut réussir à mettre en œuvre des solutions plus durables. Le point de départ n'est-il pas de considérer notre quotidien sous un autre angle, en donnant la primauté à la qualité sur la quantité ?

## Économiser toutes les énergies

Pour lutter contre le gaspillage des matières premières, il convient de développer un modèle économique privilégiant « l'usage au détriment de la possession », recommande la Préfecture de la Gironde/ADEME. Il faut aussi imaginer que les grands acteurs de la construction améliorent les moyens de recycler les déchets, ce qui est déjà une préoccupation de leurs responsables.

La gestion de l'eau est un autre élément de poids dans notre facture énergétique. On sait que les ressources ne sont pas infinies, bien au contraire, et les schémas directeurs dans ce domaine doivent plus que jamais guider de nouveaux équilibres. La part dévolue à notre consommation et aux activités humaines doit être raisonnée afin de ne plus mettre en péril le renouvellement des nappes profondes.

Autre ressource extraite des sous-sols de la planète : les hydrocarbures. Or, EDF nous rappelle que « penser la métropole bordelaise dans vingt ans, c'est se projeter dans un avenir où les besoins en pétrole ne seront plus couverts. C'est également à cet horizon qu'il restera vingt ans pour atteindre, en 2050, la division par 4 des émissions de CO<sub>2</sub>. Cette nécessité s'impose aux pays développés pour limiter à + 2° le réchauffement climatique en 2100 ».

## Une ville durable en temps et en espace

Plus largement, c'est la question des distances et des trajets que nous effectuons quotidiennement qui se pose, pour limiter les effets de la pollution. La Préfecture de la Gironde/ADEME souligne avec justesse que « les grandes agglomérations génèrent des pertes de temps, en particulier dans les transports,

et la perspective d'une agglomération millionnaire est a priori un facteur aggravant ! »

Le développement du commerce numérique peut-il favoriser en partie ce gain de temps ? À condition qu'il ne génère pas une augmentation du trafic routier pour l'acheminement des produits. Comment répartir les différentes tailles de commerces, entre grandes surfaces et commerces de proximité, afin de mieux coordonner les modes de transport et les heures d'affluence ?

On sait désormais que pour gagner du temps et de l'espace, les habitations devraient être plus concentrées et se déployer à proximité des centres urbains ou des zones d'activité. Plus de densité offre en outre des avantages pour la réduction des dépenses énergétiques.

Tout cela suppose d'augmenter en parallèle le réseau des transports en commun et leur fréquence journalière.

## Responsabilités et consommation responsable

Dans l'idéal, en 2030, les réseaux de distribution de ressources élémentaires devraient être intelligents et s'adapter à la demande et aux besoins.

Le développement durable est une valeur cardinale, communément partagée entre les acteurs. Au-delà de l'évidence d'un progrès général, c'est un indicateur de modernité pour l'identité de la métropole de demain. Y compris chez les entreprises qui, par leur activité, sont davantage sources d'effets polluants, de l'industrie aux transports des marchandises. Selon Bordeaux Gironde Investissement, demain, les notions d'empreintes environnementales et de responsabilités sociales seront au cœur des stratégies des entreprises. Le Grand Port Maritime de Bordeaux émet quant à lui l'hypothèse qu'en 2025 il sera « possible de suivre une bouteille de vin depuis le château

jusqu'à son arrivée à Shanghai ou dans les autres ports mondiaux, puisque les clients peuvent s'approvisionner directement via le site Internet de l'entreprise ». Grâce à une traçabilité électronique des produits, on pourra connaître et faire valoir le bilan carbone d'une transaction et son empreinte environnementale. D'autre part, en guise d'exemple de ce que pourrait être une consommation responsable mobilisatrice, la CRESS Aquitaine imagine que les acteurs de la métropole – collectivités, entreprises, usagers, salariés – peuvent s'impliquer ensemble à l'image de la SCIC « Consommation Responsable en Aquitaine », centrale d'achat devenue la référence en terme de consommation et rassemblant de nombreux acteurs régionaux du commerce équitable, de l'agriculture biologique et/ou de proximité.

Face à ces mutations ambitieuses, la métropole se devra d'orchestrer cette consommation responsable. Dans l'esprit d'une stratégie de gouvernance collective, la collectivité peut anticiper sur son propre développement, en lien permanent avec les communes qui la composent, confortant la perspective d'une attractivité dont témoigne un solde migratoire positif qui présage de nombreux nouveaux arrivants à moyen terme. Soucieux de cette dimension de solidarité, le Conseil général de Gironde indique que « l'accueil de nouvelles populations place la métropole en situation de responsabilité face aux besoins sociaux accrus, notamment en terme de logement ».

Mais imaginer une métropole plus « sobre » ne signifie pas pour autant des modes de vie « ascétiques », peut-on conclure avec l'Agence d'Urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine qui propose une vision de la métropole bordelaise élaborée autour de 5 sens. « Ce serait contradictoire avec certains aspects de la métropole stimulante. »

# Créativité et innovation

L'industrie et les secteurs créatifs apparaissent comme des piliers de l'économie de la métropole bordelaise de 2030. L'innovation, notamment sociale et urbaine, l'expérimentation (déplacements) apparaissent aussi de manière récurrente comme des valeurs et des fondements du développement de La Cub. C'est donc dans l'idée de fabrique, de production, de recherche de nouveaux modèles urbains que la collectivité doit s'orienter.

« La création et l'innovation sont dans l'ADN du territoire, des lieux existent pour développer les occasions de rencontres entre intuition/idée/besoin/développement. La métropole a désinhibé la "prise de risque" et son expression », souligne [Bordeaux Gironde Investissement](#).

## Quel modèle d'entreprise en 2030 ?

Dans un environnement marqué par l'intensité des flux d'informations et d'échanges de savoirs, le monde de l'entreprise connaît ses propres mutations. La contribution de [Bordeaux Gironde Investissement](#) illustre parfaitement le modèle d'entreprise souhaitée en 2030. C'est un noyau dur autour duquel rayonnent une multitude de compétences, qui se lient et se délient au fil des projets, des opportunités, des choix personnels. Le modèle hiérarchique semble dépassé, la priorité est donnée à la collaboration et au travail en équipe : consultants, clients, fournisseurs sont impliqués dans les choix qui sont formulés.

Clés de la performance, l'innovation, la matière grise et le partage des connaissances sont les leviers de ces économies contemporaines et futures.

Les limites de l'entreprise sont aussi plus flexibles, non seulement en raison des facilités de communication, mais aussi de la conciliation vie privée-vie professionnelle, et de la nécessité de limiter les déplacements. Ces évolutions modifient la notion de « présence » sur le lieu de travail au profit de pratiques de plus en plus « nomades », dématérialisées en grande partie grâce aux outils numériques.

Corollaire de tout cela, le management devrait dans l'idéal être plus engagé sur le plan des relations humaines, plus collégial dans les prises de décision. Les collaborateurs sont naturellement plus motivés par un projet qui a du sens et qui participe à leur développement personnel.

La dématérialisation de l'industrie et des services va de pair avec l'effet puissamment prescripteur des consommateurs sur les produits, les pratiques, via les réseaux sociaux et toutes les technologies de communication contemporaines.

## Quelle place pour l'industrie ?

« Plus loin, un nouveau paysage industriel et urbain s'est façonné jusqu'au Bec d'Ambès, et se marie avec la nature qu'il respecte : sentes plantées, jalles et bassins régulant les caprices de l'estuaire. La presqu'île a vraiment changé : plus de trace de friches industrielles ; ni de la centrale thermique EDF. De nouvelles activités ont pu s'implanter, plus proches les unes des autres grâce à la réduction des périmètres de sécurité ». Cette projection relevée parmi les contributions des services du [Grand Port Maritime de Bordeaux](#) peut sembler utopique, idéalisée, mais elle traduit en substance le désir manifeste de mieux intégrer à l'avenir les activités industrielles.

La [Préfecture de la Gironde/ADEME](#) préconise ainsi « d'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 ». Le devenir, la localisation de l'industrie dans le futur dans des zones centrales, mixtes et denses comme à Bordeaux, sont soulevés par la [Commune de Bordeaux](#) ainsi que par la [Chambre des Notaires de la Gironde](#).

« L'industrie n'est plus celle des années 2000, renchérit [Bordeaux Gironde Investissement](#) dans la même perspective. Elle est devenue un secteur d'activités élargi concentrant à la fois technologie, production et services. L'innovation et la créativité technologique mais aussi sociologique (décrypter les besoins et les envies du consommateur final comme susciter de nouveaux comportements) sont le cœur du processus économique ».

L'enjeu est aussi de ne pas perdre certains secteurs historiques, comme pour la [Commune de Mérignac](#) qui se positionne en 2030 comme « la méridienne aérotechnologique », pour ne pas faire le jeu des délocalisations, ou encore de ne pas rater des opportunités majeures ce qui aboutirait à la projection plus contrastée que dépeint la [Commune de Blanquefort](#). « La France renonça de manière quasi définitive à sa vocation industrielle. Mais après ces quelques années de gel vert, la France dut s'aligner à partir de 2014 sur les nouvelles normes internationales. À la conférence sur le climat de 2013 qui se déroula de manière symbolique en Chine et au Brésil, les objectifs environnementaux furent poussés de manière bien plus ambitieuse. Il était trop tard pour la France et ses éco-industries. D'autant que la Chine avait profité de ces quelques années d'écologistes, provoquées par elle-même, pour développer son savoir-faire industriel. Mais la France put se rattraper en développant les éco-constructions ».



## Pour une ville plus créative

Parmi les atouts de l'agglomération bordelaise, plusieurs contributions mettent en avant son potentiel dans la connaissance. La métropole pourrait devenir une référence sur le plan des universités, ce qui rejoint les moyens mis en œuvre ces prochaines années sur des équipements, tel le campus. La *Commune de Pessac* évoque et affirme la construction d'un « arc de croissance et d'innovation allant d'Euratlantique à l'aéroport en passant par le campus ». Cet arc est structuré par une « filière de développement autour de l'innovation issue de l'université qui produit de la croissance et contribue à la vitalité de l'agglomération. Des équipements tels que le campus et les hôpitaux, des pôles de compétitivité (Route des lasers et Prod'innov) ».

Les secteurs créatifs et artistiques sont aussi valorisés. Publicité, architecture, design, mode, édition... « À l'horizon 2030, la métropole bordelaise devrait pouvoir être reconnue comme un acteur majeur du réseau des villes créatives, réseau initié en 2004 par l'Unesco », note l'*Institut des Deux Rives*.

Déjà positionnée clairement dans ce domaine à travers l'aménagement du site des Terres Neuves, la *Commune de Bègles* va dans le même sens : « Le positionnement économique de la Métropole tend à se confirmer sur le tertiaire et les éco-innovations. La diversité et l'attractivité du territoire métropolitain permettent en effet d'accueillir nombre d'entreprises innovantes. Le développement du site des Terres Neuves et de son cluster dédié à l'économie créative ou du Parc de l'Intelligence Environnementale (éco-innovations) témoigne des potentialités métropolitaines ».

## Un tourisme pluriel au cœur du développement métropolitain

L'attractivité de l'Aquitaine, de la Gironde et de Bordeaux n'est plus à démontrer. Culture, patrimoine, excellence de l'architecture, du vignoble ou encore la remarquable diversité du littoral... Les domaines sont multiples. Le patrimoine viticole reste l'un des fers de lance de cette notoriété, mais des associations comme *Bordeaux Connexion* considèrent que d'en faire l'unique levier pourrait représenter un « point faible », alors que la métropole dispose « d'autres atouts formidables ».

Néanmoins, la *Chambre des Notaires de la Gironde* plaide en faveur d'un établissement dédié à cet héritage ancien : « Imaginer en 2030 un musée de très grande envergure et d'architecture moderne qui deviendrait une réelle référence mondiale dans son domaine tout comme pour son architecture, du fait de la tradition régionale, de la production viticole. D'un point de vue environnemental, il est également possible d'imaginer le tout premier musée mondial de cette envergure entièrement autosuffisant en matière énergétique. »

Les mêmes défendent l'idée de s'appuyer sur la Garonne, patrimoine à part entière, tant historique que paysager, et d'y déployer des équipements tels que les bateaux-taxis. Ce qui rejoint l'opinion de ceux qui préconisent un tourisme différent, misant davantage sur la proximité, en s'appuyant sur la richesse de notre environnement le plus immédiat, fluvial mais pas seulement. La découverte du patrimoine industriel participe de ces imaginaires, avec pour objectifs pour la *Commune de Bassens* de « réenchanter la zone industrielle autour d'activités mixtes » ou encore la création d'un conservatoire sur l'histoire industrielle du port de Bordeaux et la vie portuaire pouvant faire écho à d'autres structures existantes comme le Musée National des Douanes.

Ce peut être encore des tourisms relayant une certaine attractivité économique de la métropole. Tourisme d'affaires à travers les congrès internationaux, « tourisme » médical sur des secteurs en pointe – la chirurgie cardiaque par exemple – qui recourent échanges professionnels et culturels au sens large.

Ces projections peuvent être rassemblées dans l'idée directrice développée par l'*Institut des Deux Rives*, qui met l'accent sur les ressources artistiques : « Le tourisme créatif intègre une autre forme d'accès à la culture et au patrimoine, basée sur l'expérience d'un engagement dans la vie culturelle de la ville. Après le tourisme de plage et le tourisme culturel, le tourisme créatif implique plus d'interaction avec l'environnement. Une interaction éducative, émotionnelle, sociale et participative avec un lieu, sa culture et les personnes qui y vivent. Au contact des artistes locaux, le visiteur peut apprendre, voire être lui-même à l'initiative de créations artistiques ».

En définitive, toutes les formes d'innovation sont à valoriser. Équipements technologiques, clusters économiques et culturels germant sur des territoires excentrés, formation professionnelle pour lutter contre les discriminations... « Le tissu social est porteur de richesse », résume l'*ADAV 33*.

# Une métropole plus fluide

**La métropole bordelaise doit offrir une réelle mobilité, pas seulement du point de vue des déplacements des personnes mais aussi en matière de logement, de flux des marchandises, d'informations et de la connaissance. Elle sera en perpétuel mouvement qui devra se concrétiser par une diversité et une complémentarité de l'offre, symbole d'une métropole mobile. Cette mobilité en interne doit s'accompagner d'une connexion et d'une ouverture vers le monde via les transports, les échanges économiques et les nouvelles technologies.**

**« Pour devenir une grande métropole européenne, il faudrait plus d'ouverture internationale, un aéroport qui affiche plus de caractère et d'ambition et ouvre de nouvelles liaisons vers les capitales européennes ! », souligne Bordeaux Connexion.**

## La réduction sensible des voitures

« De toute façon, à horizon 2030, la circulation automobile sera assez fortement ralentie. Auront joué le renchérissement du prix du pétrole et des mesures fiscales très dissuasives (taxe poids lourd, péage urbain, réforme de la fiscalité locale incluant un malus automobile selon les zones) », nous dit la [Commune de Blanquefort](#).

Ce postulat admis, un rééquilibrage des voies entre les différents usages est attendu au profit des déplacements doux. « Cette nouvelle vision de la voirie ne doit pas pour autant négliger la problématique du stationnement qui à lui seul devrait être au centre de nos réflexions, précise la [Commune d'Artigues-près-Bordeaux](#). En attendant la réduction du taux de motorisation des ménages, il faut dégager des solutions pour que ce stationnement soit le plus intégré possible (en sous-sol, avec couverture végétale) et corresponde à la situation propre à chaque secteur de l'agglomération ». De son côté, la [Commune d'Eysines](#) évoque la « création d'une 3<sup>e</sup> voie sur la rocade » (qui sera accompagnée d'un mur anti-bruit), nouveau couloir dédié aux modes de transport écologiquement plus responsables, du covoiturage aux véhicules propres en passant par les transports en commun. En parallèle d'une amélioration du maillage du réseau de transport en commun en 2030, la [Commune de Villenave d'Ornon](#) préconise le développement et l'accompagnement du « co-voiturage périurbain ».

Quatrième ligne de tram, création d'un tram-train, liaisons concentriques plus courtes connectées aux actuelles liaisons en étoile, boucle avec la rive droite grâce aux nouveaux ponts et à la jonction entre gare Saint-Jean et Cenon/Pont-Rouge... et même création d'un métro souterrain proposée par l'[association Horizons Bordeaux](#). Les hypothèses fleurissent et débouchent naturellement vers l'intermodalité, avec à la clé la nécessité d'un titre de transport et d'un tarif qui épousent cette mobilité nouvelle, réunissant bus, tram, train, vélo, ainsi que le préconise la [SNCF](#).

La [Commune de Gradignan](#) rappelle qu'il ne faut pas « passer sous silence les 700 000 personnes qui vivront en dehors et viendront certainement régulièrement vers la métropole pour des raisons professionnelles, de loisirs, de santé, de formation, d'achats. Leur mobilité impactera largement la qualité de la mobilité interne à la métropole ».

## Un code de la rue plutôt qu'un code de la route

Bien que la voiture semble toujours le moyen de déplacement le plus utilisé, souvent par nécessité, les déplacements « doux » se développent et sont à encourager. Le [GPV Rive Droite](#) plaide ainsi pour la constitution d'un réseau structurant inscrit dans la trame verte, accompagné non plus d'un vocabulaire « routier », mais « urbain », traduction directe de ces pratiques dans l'espace de la voirie. Dans le même esprit, l'[association Vélocité](#) propose d'appliquer un « Code de la rue », et non plus seulement de la route, des zones à 30 km/h dans

l'agglomération devenues la règle, et des voies à 50 km/h qui deviennent « l'exception » pour les axes incontournables. Au final, les plans de circulation doivent intégrer ces déplacements doux afin d'aboutir à un « partage apaisé de la chaussée » et à la création d'itinéraires continus. L'[association Vélophonie](#) défend la nécessité d'équiper la voirie de stationnements de vélos mais aussi d'« espaces de services pour cyclistes : stations de gonflage, lavage, dépannage express en cas d'avarie... » Au-delà de l'aspect pratique, il est certain que ces équipements peuvent amener un changement dans les mentalités en confortant la présence des vélos dans le tissu urbain, à l'image d'autres villes européennes où cette pratique est fortement valorisée. Les associations montrent bien le poids qu'elles peuvent exercer dans cette (r)évolution souhaitée, en lien avec la collectivité. C'est en outre une manière de renforcer la sécurité en distinguant mieux les différents espaces et modes de circulation, notamment au regard des automobilistes.

Réduire le nombre de véhicules en ville grâce à l'autopartage ou à l'utilisation des transports en commun permettra dans le même temps d'augmenter la place des espaces cyclables. Il va sans dire que pour les populations plus éloignées du centre, l'aide à l'acquisition de vélos et l'offre d'un réseau de transport en commun mieux connecté, peuvent être incitatives. Les services du [CIJA](#) rappellent qu'en toile de fond, c'est toujours la question de l'équilibre entre le centre et la périphérie qui se pose, et l'accès de chacun à un maximum de services publics.

## L'internationalisation des échanges

Les enjeux écologiques cristallisés par les questions du déplacement métropolitain rejoignent le transport de marchandises, qui pourrait lui aussi s'appuyer sur les réseaux de circulation existants : **Vélocité** propose une articulation avec le tramway et des liaisons spécifiques pour des livraisons dont le trajet se conclurait par l'usage de véhicules propres.

Le **Grand Port Maritime de Bordeaux** évoque la dimension plus internationale du trafic à travers deux images fortes, sortes de néo-paysages industriels vus par anticipation : « Des trains chargés arrivent et partent de Grattequina, pendant que de longues et minces pales d'éoliennes quittent le terminal par le fleuve. Le port de la rive gauche connaît une activité importante grâce à cet immense pôle multimodal. La dimension maritime a enfin toute sa place dans la mobilité des hommes et des marchandises ».

« Le Verdon-Sur-Mer. Entre océan et estuaire, des navires attendent une place à quai, d'autres chargent ou déchargent leurs marchandises sur le port. La darse est magnifique. L'Aquitaine a enfin son hub. »

Nombreux sont ceux qui s'accordent à dire qu'il est urgent de développer la dimension internationale, incarnée par son aéroport, dans le but de développer l'activité économique et l'attractivité de la métropole au regard des investisseurs. L'**Aéroport de Bordeaux** affirme lui-même : « L'internationalisation croissante de l'aéroport peut pleinement jouer la complémentarité avec les transports ferroviaires et faciliter davantage l'ouverture de la grande métropole au monde et servir ses ambitions à l'horizon 2030 ». « Mais pour cela, il faut également que des personnes se chargent d'animer des réseaux internationaux susceptibles de faire "exploser" le réel potentiel patrimonial et économique de la métropole », ajoute l'association **Bordeaux Connexion**.

## Accessibilité pour tous

La mobilité est partout et d'abord dans nos modes de vie, souvent guidés voire contraints par des mutations familiales ou professionnelles. Appliquée à l'habitat, elle peut être une manière de redynamiser l'accès au logement, ainsi que le proposent les **services de la CAF** à l'image des échanges qui se pratiquent au Québec, favorisant une mixité équilibrée. Cette perspective reste cependant à nuancer aux yeux de certains acteurs de l'habitat social, car elle repose sur l'adéquation entre la taille des logements disponibles et les besoins des familles, ce qui est rarement le cas et suppose de mettre en place de véritables parcours résidentiels.

La mobilité physique peut être complétée par la mobilité virtuelle grâce au développement des technologies de communication, à la condition que soient mis en œuvre des moyens d'accès au réseau très performants et dans un large maillage. « Relations personnelles et professionnelles ne passent plus systématiquement par une mobilité physique », nous disent les services d'**EDF**, tandis que la **Commune de Blanquefort** voit dans ces nouvelles mobilités un bouleversement de « l'intimité du quotidien ».

L'accessibilité sociale rejoint les enjeux de solidarité évoqués précédemment. Et ce sont les **Restos du cœur** qui en font le diagnostic le plus clair : « Condition essentielle pour permettre aux démunis d'accéder à l'emploi, les transports doivent être accessibles à tous et permettre une mobilité non seulement vers le centre de l'agglomération mais aussi entre les différentes communes périphériques ».

# Une métropole renouvelée et revégétalisée

La métropole bordelaise n'échappe pas aux défis du renouvellement urbain, notamment sur la rive droite de la Garonne. Ce renouvellement s'opère par une reconquête de l'espace public et de la nature en milieu urbain. La nature et le fleuve sont plébiscités comme des éléments essentiels du développement métropolitain pour les prochaines années. La nouveauté est cependant que l'on ne parle plus seulement de protection mais désormais de création, d'espaces verts notamment, de redynamisation du fleuve et des espaces publics, de (re)constitution de réseaux et de trames vertes et bleues.

« Il est essentiel de renforcer la présence du végétal partout dans la ville, soutient l'APEEF, pas uniquement par la création de trames vertes et de grands aménagements paysagers mais également par une présence plus diffuse. Le végétal peut prendre la place qu'on ne lui offre pas toujours. »

## Refaire la ville, une ardente obligation

La rive droite de l'agglomération est emblématique des opérations de renouvellement qui ont marqué la décennie écoulée, en grande partie grâce aux liaisons amenées par le tramway, accompagnées d'opérations de réhabilitation du bâti, ainsi que de créations d'équipements. C'est ce que souligne le GPV Rive Droite, insistant sur la nécessité de poursuivre cette dynamique aujourd'hui et demain. L'enjeu est de ne pas laisser à l'écart de ce « processus vertueux » certains quartiers, ce qui conduirait inévitablement à produire de « nouveaux espaces de relégation sociale ». Accomplir le renouvellement urbain devient donc une « ardente obligation si l'on souhaite rendre pérenne la requalification globale du territoire ». De fait, le GPV préconise de mettre en œuvre des opérations à moins grande échelle, qui, si elles n'ont pas l'ampleur des précédentes, ont l'avantage de garantir la poursuite de cette cohésion pour les quartiers encore fragiles.

Plus largement, quand il s'agit de « refaire la ville sur elle-même », nous dit le Conseil de développement de Pessac, une maîtrise foncière mieux partagée entre villes et métropole devrait permettre d'éviter toute densification anarchique et urbanisation non maîtrisée. Par exemple, la Commune de Bègles traduit en actes cette inscription dans la stratégie de l'agglomération. Elle compte à ce jour 45 % de son territoire en mutation, avec déjà des réalisations innovantes comme sur le site des Terres-Neuves, pépinière d'agences et d'entreprises créatives en lieu et place d'anciens entrepôts militaires.

## La (re)conquête des espaces

Le réemploi des anciennes friches industrielles ou commerciales représente un potentiel de taille en matière de surfaces constructibles, sous réserves d'une dépollution efficace des terrains. La place des « vides » conservés ou maintenus au sein du territoire urbain est aussi à prendre en compte. D'un côté, il convient d'exploiter l'espace pour y bâtir des logements, des équipements ; de l'autre pourquoi ne pas conserver au titre de la trame verte des « espaces de "Nature", éventuellement sans intervention humaine pour leur développement », nous dit la Préfecture de la Gironde/ADEME. Sur le modèle des aires d'accueil pour les gens du voyage, l'ADAV 33 étoffe cette idée et propose de penser des espaces vides, ou bénéficiant d'un aménagement minimum, pour accueillir selon la période de l'année des populations de migrants ou des groupes de façon temporaire.

Plus largement, c'est la question de la redistribution des espaces publics et privés qui se pose. Les villes se seraient-elles trop développées à partir des intérieurs privés ? À l'avenir, les lieux de vie sont à reconquérir dans tous les espaces publics intermédiaires, entre le foyer, la rue, la place et le reste de la ville, pour les enfants et les citoyens. « Optimiser les lieux de rencontre : jardins publics avec « maisons de quartier » attenantes pour mixité des générations et culture ouverte et accessible aux populations précaires » constitue une des propositions soulevées par le Collectif CAUSE. Point de vue partagé avec les jeunes de l'Association du Bureau des Anciens Volontaires d'Unis-Cités

qui imaginent que « les lieux de loisirs seront des lieux publics, où toute la population pourra se retrouver. Les lieux de détente et d'échange seront plus confidentiels, plus intimes, plus restreints, plus propices aux échanges (exemple : jardins sur les toits) ».

Rien n'empêche d'imaginer des espaces qui réconcilient la minéralité urbaine avec ses proches alentours. L'atout fédérateur de l'agglomération reste la grande diversité de son patrimoine, riche en cours d'eau, en paysages viticoles, dont certains se situent à l'intérieur des communes, sans oublier la variété des architectures domestiques ou issues des activités humaines.

## Éco-cité, Bio-Métropole : structurer un réseau vert

Pour organiser la nature en ville, la trame verte est l'élément structurant de la politique métropolitaine. Complétée de réseaux de circulations douces, de parcours touristiques ou simplement de détente, circuits pédestres, boucles vertes, germe alors l'image séduisante d'une « éco-cité » (GPV Rive Droite), d'une « Bio-Métropole » (Commune de Pessac). Le développement durable se confirme de nouveau comme une valeur en soi, qui devient un indicateur de modernité. En se projetant à l'horizon 2030, plusieurs communes voient leur épanouissement urbain dans cette intégration du patrimoine naturel. Bouliac transforme sa plaine en « poumon » de l'agglomération, plaine reliée par surcroît à un futur « réseau métropolitain de parcs agro-sylvicoles », autre idée tout à fait séduisante. Il en va de même pour Floirac qui, grâce à sa localisation et à son « esprit nature », devient très convoitée. Eysines va même jusqu'à imaginer, sur le modèle nord-américain, « une ville sans clôture où les maisons seraient séparées d'espaces verts publics. » Cette idée d'un réseau vert est mise en avant par le Conseil général de la Gironde, rappelant que le territoire girondin s'ouvre dans la continuité de la métropole, sans obstacle infranchissable, et ces trames ont un rôle de liens à jouer au-delà des limites de l'agglomération.

La Commune Ambarès-et-Lagrave exprime dans son poème la symbiose entre la nature et l'urbain : « *Ville à la campagne, Riche de ses espaces naturels et de sa diversité, Encore à dimension humaine, Ville paisible qui n'opresse pas, Ambarès-et-Lagrave, Entre Marais et coulée du Gûa.* »

## Faire entrer la nature dans les quartiers

La trame verte structure et valorise les espaces naturels déjà abondants sur le territoire métropolitain puisqu'à l'heure actuelle ils occupent 50 % de sa superficie. De la préservation à la valorisation de la nature en ville, c'est toute une chaîne de compétences qui se dessine avec à la clé « un vivier d'emplois de proximité » aux yeux de la Commune de Pessac.

Pour que la nature s'impose à la ville sans nuire à son développement, dans un souci de bien-être partagé, faut-il aller jusqu'à imaginer des systèmes de coefficient de biodiversité obligatoire ?

Dans une vue à 2014, la Commune de Blanquefort imagine que ce coefficient est devenu « aussi rigide que le nombre de places de parkings ! », avec en substance l'idée d'une « nouvelle hiérarchie des normes ». En résumé, la conception de l'aménagement urbain s'inverserait, pour aller de l'environnement vers la voirie en passant par le bâti.

Au fil des contributions s'exprime ce rapport entre la nature, le quartier et l'habitation de chacun. Comment concevoir des espaces, à l'image des éco-quartiers, avec une plus grande porosité ? Comment faire entrer la nature dans le quartier et le logement ? « Passer de la pelouse au paysage », a-t-on résumé lors de la Conférence départementale des organismes sociaux pour l'habitat de la Gironde, « refuser le tout-minéral », comme si malgré l'importance du patrimoine naturel qui nous entoure, la sensation de minéralité restait indissociable de la ville et de l'urbanité. Partout, des espaces tampons sont nécessaires à notre équilibre.

## Le fleuve, colonne vertébrale de la métropole

La Garonne n'est-elle pas cet espace majeur qui s'est réenchante pour une très grande majorité de citoyens ? Présence millénaire de l'axe fluvial et de son port, lui-même symbole d'une économie et d'un imaginaire par l'ouverture infinie qu'il déploie sur le monde... Pour un très grand nombre d'acteurs interrogés, l'appropriation des rives aménagées de ce grand paysage intra muros est capitale. « La Garonne ne doit plus être un obstacle à la cohésion de la métropole, résumant bien les services de la CAF, la construction de nouveaux ponts vise à y contribuer. »

Pour 2030, on espère des passerelles piétonnes et cyclistes, des navettes fluviales acheminant les riverains de part et d'autre, on envisage des habitations ou des commerces installés sur des péniches. Le fleuve doit être attrayant et vivant, la Commune de Bègles en fait « la colonne vertébrale irradiante » du projet métropolitain. Convivialité, culture, économie, même l'écologie y a sa place, la Commune d'Artigues-près-Bordeaux rappelant que le fleuve est lieu de travail et de vie et suggérant d'exploiter avec des éoliennes la force du vent qui se déploie certains jours dans le couloir de la Garonne.

Dans ces perspectives tout à fait stimulantes, il reste à prendre en compte la gestion des risques naturels dont on peut supposer qu'ils sont amenés à augmenter ces prochaines années. Se déplacer en harmonie avec son environnement repose sur l'intégration d'« outils innovants » pour organiser l'espace et cela à l'échelle du département, en ne s'arrêtant pas aux frontières de l'agglomération.

« L'enjeu majeur est de mettre en place une prévention et une vigilance du risque inondations » précise la Commune de Villenave d'Ornon avec notamment un recensement et diagnostic des digues et ouvrages hydrauliques présents sur la Garonne.

Néanmoins, ces aspects-là contrôlés, le fleuve représente à lui seul un horizon de possibles. Il a cet autre atout potentiel de repositionner Bordeaux sur un axe souvent peu abordé, celui de la jonction vers le sud-est. Sur le plan de la ressource en eau, l'Agence Adour Garonne illustre les bénéfices de restaurer ces liens, en particulier avec la « rivale » occitane de Bordeaux : « La métropole en 2030 conjugue ses efforts avec ceux de Toulouse, notamment, pour une gouvernance harmonieuse de l'axe Garonne en cultivant avec les métropoles de l'amont une véritable solidarité amont-aval pour la gestion de la ressource en eau. » Et l'on se plaît à imaginer d'autres ramifications encore, commerciales, sportives, culturelles...

## Une réflexion en marche

Cap sur 2030, les priorités	p. 24
Des domaines à approfondir	p. 25

---

# UNE RÉFLEXION EN MARCHÉ

---



À travers leur grande diversité, les contributions produites dans le cadre de Bordeaux Métropole 3.0 traduisent néanmoins un certain nombre d'attentes dont certaines reviennent très manifestement. Le logement, les problématiques sociales, la place de la nature et la gouvernance illustrent ces grandes priorités de la métropole de demain.

Malgré la richesse des thèmes abordés, quelques-uns, pourtant fédérateurs, sont absents ou abordés marginalement. Autre fait surprenant, l'échelle territoriale n'est pas toujours aisément perçue, a fortiori dans les connexions auxquelles elle invite. Des sujets aussi incontournables que les nouvelles technologies ou le développement durable sont également en-deçà des attentes qu'ils présupposent. Tous sont appelés à être approfondis dans les mois qui viennent pour compléter cette projection de la métropole en 2030.

# Cap sur 2030, les priorités

## Bâtir sans démesure

L'urgence en matière de logements – répondre au plus grand nombre – va de pair avec la qualité de vie et en premier lieu une plus forte mixité sociale. Si l'accélération de la construction de logements supplémentaires est perçue comme favorable, notamment pour endiguer l'étalement urbain, le parc doit nécessairement se renforcer en logements collectifs. Mais une plus grande densité ne doit pas signifier automatiquement des hauteurs démesurées. Par ailleurs, la nécessité d'agir sur le parc existant se fait plus manifeste, que ce soit en matière de rénovation énergétique ou d'accès à des logements vacants. Les enjeux du logement de demain sont aussi son adaptabilité, sa modularité pour répondre aux évolutions de la famille et des personnes : vieillissement, familles recomposées, monoparentalité... Le point sensible qui préoccupe les esprits des métropolitains reste à bien des égards la carence de logements pour les plus défavorisés.

## La solidarité à l'impératif

Les inégalités et la précarité suscitent de multiples réactions spontanées. La métropole « millionnaire », au sens du million d'habitants, ne doit pas exclure de son développement vertueux une partie de la population. Cet impératif de solidarité est très souvent fixé comme un signal d'alerte ou la condition sine qua non d'une métropole souhaitée. Pour cette raison, la dynamique métropolitaine est parfois perçue comme une menace à un certain équilibre social, voire comme un accélérateur potentiel des disparités.

De nombreux acteurs engagés dans ce domaine proposent toutefois des réponses innovantes, notamment en matière de logement. La mixité sociale à l'échelle du quartier apparaît comme le moyen de lutter contre les phénomènes de gentrification. Enfin, la précarité des exclus, sociale, énergétique, est aussi abordée avec des propositions concrètes d'actions publiques visant à alléger les charges contraintes dans le budget des plus pauvres.

## La voiture, et après ?

Se projeter dans la métropole de demain c'est encore revenir sur la question des déplacements. Contrainte quotidienne pour chacun de nous, elle suscite logiquement des réactions à la quasi unanimité. Cette problématique est généralement appréhendée sous l'angle du développement des transports en commun, notamment en esquissant la réalisation d'un réseau avec des liaisons circulaires. La place de la voiture dans les zones centrales – et sa disparition à terme – est finalement assez timidement évoquée. Le développement des modes « doux » est encouragé mais il ne trouve souvent comme seule alternative que le vélo – la marche, par exemple, est très peu mentionnée... D'une manière générale, plus qu'un idéal ou un modèle de déplacement métropolitain, la thématique est abordée au travers de solutions techniques, de projets d'infrastructures et de mise en réseau avec des propositions concrètes. De façon plus transversale, on entrevoit néanmoins la nécessité de repenser l'aménagement du territoire et de faire évoluer les modes de vie (consommation, déplacement).

## La nature, l'eau et la Garonne

Dans ce contexte, la nature émerge donc comme un axe de développement indispensable à la métropole bordelaise, et ce en dépit de la faible participation des acteurs « environnementaux ». Les atouts de la métropole bordelaise en matière d'espaces verts appellent à la constitution d'un réseau, d'une trame, qui sous-tend la nécessité de relier les espaces entre eux, et plus seulement d'en assurer la protection isolément.

L'autre élément charnière de ce capital naturel est l'eau. Elle représente d'une part une ressource vitale qui impose l'exemplarité d'une utilisation plus raisonnée. C'est d'autre part l'attraction pour le fleuve qui doit être investi de nouvelles fonctions économiques et urbaines. À l'instar du tramway, la Garonne apparaît comme un vecteur identitaire pour la métropole bordelaise de demain.

Une réappropriation est désirée, à l'image d'« une métropole recentrée sur son fleuve rayonnant » (Pact Habitat). Le Grand Port Maritime de Bordeaux axe aussi sa contribution sur le fleuve et l'estuaire plus globalement, plaçant la Garonne en 2030 comme une véritable polarité de la métropole.

## La métropole pour réinventer la gouvernance

L'exercice de se projeter dans le long terme a incité une grande partie des contributeurs à évoquer la problématique de la gouvernance. Cette dernière est très souvent présente en conclusion des réflexions pour réaffirmer que la métropole bordelaise ne pourra s'épanouir qu'au travers d'une nouvelle gouvernance « au service du plus grand nombre » (Institut des Deux Rives), une « gouvernance politique énergique » (Collectif CAUSE), « une gouvernance élargie et souple » (GPV Rive Droite), une « gouvernance territoriale renforcée » (SNCF), une « gouvernance simplifiée » qui s'ouvre au plus grand nombre (citoyens, associations).

Dans sa contribution, la Commune de Pessac résume bien l'enjeu : « La Métropole pourrait affirmer son rôle de garant d'un développement plus partagé et plus régulé des ressources. Pour cela, elle doit se doter d'un système d'évaluation et imaginer des indicateurs de progrès économiques fondés sur la mesure du bien-être et de l'impact écologique et sanitaire des activités de son territoire. »



# Des domaines à approfondir

## L'emploi

L'emploi n'est paradoxalement que très peu apparu dans l'ensemble des premières contributions, alors même qu'il est très souvent évoqué comme l'une des priorités des ménages français. C'est en outre l'un des objectifs de la politique économique de La Cub dans les prochaines années, dont les lignes de force sont inscrites dans le Schéma Métropolitain de Développement Économique. Corollaire des priorités évoquées précédemment, la problématique de l'insertion professionnelle, notamment pour les jeunes et les personnes en difficultés est esquissée par le CIJA ou les Restos du Cœur. Par ailleurs, les communes abordent plus systématiquement la question de l'emploi et de l'insertion professionnelle.

A contrario de l'industrie, la place des activités tertiaires et leur impact dans le fonctionnement métropolitain sont très peu abordés. En fait, les activités présentiels sont très souvent abordées notamment dans une volonté de proximité et de relations humaines. En revanche, les activités tertiaires métropolitaines (sièges sociaux, finances, SSII/numérique, négoce international), cibles notamment de Bordeaux Euratlantique, sont quasiment absentes.

## L'Université

Autre fait à noter, la recherche et l'université ne ressortent pas comme un enjeu fondamental, malgré la présence de près de 80 000 étudiants. Les acteurs économiques et le Conseil de développement de Pessac ont toutefois mis en avant cette problématique à deux niveaux : d'une part en externe, au travers d'une plus grande coopération avec le reste du monde ; d'autre part en interne, avec une meilleure articulation à trouver entre le campus et la ville. Les communes impactées directement par la présence de l'université en font un levier essentiel de l'avenir métropolitain.

## La culture et les loisirs

La culture, bien que partiellement évoquée, est sous-jacente dans de nombreuses contributions, notamment sous l'angle de « l'économie créative ». Il est certain que dans la perspective de 2030 elle continue à représenter un vecteur social entre citoyens, mais l'absence de contributions artistiques n'a pas permis de mettre en avant la dimension créative de façon plus spécifique.

Curieusement, le sport est le grand absent, à l'exception de la contribution du CIJA. C'est d'autant plus surprenant quand on sait les valeurs qui sont communément attribuées à sa pratique, tant sur le plan du bien-être que de la convivialité, sans compter le lien que génèrent les grands équipements, toutes classes confondues d'ailleurs.

D'une manière générale, les loisirs et le temps qui leur est consacré dans une journée en 2030 sont peu abordés. On observe cependant une distinction de moins en moins marquée entre le temps de travail et le temps « privé ».

## Les relations avec nos voisins

Esquisser la métropole de 2030 semble appeler spontanément les liens avec les territoires voisins ou les autres métropoles. Ceux-ci ne sont pourtant que très vaguement avancés. Les relations avec les territoires limitrophes (Libourne, le Bassin d'Arcachon) sont parfois abordées, mais le plus souvent dans un souci de solidarité que de complémentarité. Seuls le Conseil général de Gironde et la SNCF rattachent les responsabilités métropolitaines au reste du territoire.

Plus étonnant encore, c'est la quasi absence des relations à tisser avec les autres métropoles françaises et européennes. Toulouse est davantage évoquée pour ses liens avec la Garonne, le Pays Basque et l'Espagne sur le plan des transports. La proximité de Paris, à deux heures de train, ne semble pas avoir d'effets dans la métropole de demain !

## Des tendances lourdes minimisées

Autre paradoxe, les nouvelles technologies n'apparaissent que très timidement dans les contributions, à l'exception notamment de celle de Bordeaux Euratlantique. Bien que motrices des mutations de ces dernières décennies, elles sont difficilement identifiées par les contributeurs, qu'il s'agisse des TIC (Internet, téléphonie mobile), de la domotique (nouvelles technologies dans l'habitat) ou des smart grids (réseaux de distribution d'électricité « intelligents »). Chaque individu s'apparente à un nomade volontaire ou virtuel, géographique ou social, et la métropole devient à son tour un « hub » de réseaux physiques ou virtuels. Le lien entre le développement d'une ville « intelligente » et les questions des libertés individuelles sont peu abordées.

Autres pierres angulaires des sensibilités contemporaines, le réchauffement climatique, la raréfaction des ressources et leurs conséquences au quotidien dans la métropole ressortent faiblement, même si l'augmentation de la température ou la montée des eaux de la Garonne sont parfois évoquées. Les ressources énergétiques ou la gestion de l'eau apparaissent dans les contributions des spécialistes (Préfecture de la Gironde/ADEME, EDF, Agence de l'eau Adour-Garonne) mais disparaissent globalement des contributions transversales. Pour les spécialistes de la prospective, membres du Conseil scientifique, cette absence interroge et doit nécessairement être intégrée dans le débat du projet métropolitain.

## Débats et contradictions pour demain

Densifier : un objectif partagé, des moyens discutés	p. 28
Centralité(s) métropolitaine(s)	p. 30
Métropole de quartiers ou métropole cosmopolitaine?	p. 31
Hospitalité mais maintien des identités locales	p. 33
2030 : continuité ou rupture?	p. 34

---

# DÉBATS ET CONTRADICTIONS POUR DEMAIN

---



Le croisement, l'analyse des contributions ont fait émerger un grand nombre de valeurs communes pour la métropole bordelaise en 2030. La matière première, la charpente et les fondations de son avenir sont donc globalement dessinées autour de grands principes tels que la solidarité, le développement durable, la mutualisation, ou encore l'innovation. Toutefois, la fabrique de cette métropole souhaitée pose encore des questions sur le choix, les assemblages et les outils qui lui permettront de devenir réelle. Comment densifier sans perdre en qualité de vie? Comment équilibrer le développement métropolitain sur l'ensemble du territoire? La proximité, l'échelle du quartier trouveront-elles leur place dans une métropole mondiale? Comment accueillir 250 000 nouveaux habitants tout en conservant les identités locales? La métropole de 2030 doit-elle s'appuyer sur ses acquis, son histoire ou rompre radicalement avec le passé et le présent?

# Densifier : un objectif partagé, des moyens discutés

**Plus encore que dans d'autres agglomérations françaises, la densification est l'une des clés du débat de la métropole bordelaise, en raison de son territoire fortement étendu, historiquement peu dense et doté de capacités foncières.**

**Les conséquences de l'étalement urbain sont désormais connues de tous et inacceptables : intensification des déplacements en voiture, relégation sociale des ménages les plus pauvres en périphérie, banalisation des paysages péri-urbains...**

**Pour répondre à ces enjeux, la métropole millionnaire à horizon 2030 est donc parfaitement légitimée par les acteurs locaux qui préconisent la nécessité d'augmenter sensiblement la production de logements.**

## Mieux définir la densité urbaine

Cette rupture avec l'étalement urbain, tendance lourde des cinquante dernières années, l'est-elle réellement? Les précautions prises par de nombreux contributeurs relativisent cette appréciation : « habitations collectives de 2-3 étages », « sans retour vers la réalisation de grands ensembles collectifs ». Globalement, le consensus se dessine en faveur d'une « densité urbaine raisonnée », mais cette dernière reste à définir en termes de moyens, notamment en matière de logement collectif et singulièrement de hauteur d'immeuble. Quel est le degré d'acceptabilité pour cette densification?

Elle se perçoit comme un ajustement à la marge, sans brutalité, une petite concession qui ne doit en aucun cas altérer la qualité de vie des métropolitains. Hormis les professionnels (Pact Habitat et Développement, Conférence départementale des organismes sociaux pour l'habitat de Gironde) qui soulignent la nécessité de faire évoluer fortement les manières de fabriquer le logement, la problématique d'habiter autrement nécessitera d'être approfondie.

En outre, la question de la densité ne se limite pas à celle du logement. Une ville plus dense offre de nombreuses valeurs ajoutées, en matière de services à la population et aux entreprises, de transport, de mixité des populations et d'offres d'emplois... Cet aspect apparaît en filigrane de quelques contributions mais reste insuffisamment traité.

« La future métropole s'inscrit bien évidemment dans un ensemble de réseau urbain, de l'échelle du quartier à celle de la région. Ce dernier offrant de nombreux avantages à ses résidents, en termes de services, de mobilité et d'accessibilité », résume ainsi le C2D de La Cub.

## Densifier, oui...

Si « le chemin semble étroit pour densifier la ville », nous dit la Commune d'Artigues-près-Bordeaux, soulignant la complexité de cet enjeu, c'est en même temps la condition nécessaire pour répondre de façon efficace à la demande en logements. Les centres-villes ou « quartiers centraux » peuvent accueillir l'augmentation de l'habitat, à condition d'être bien desservis par les transports. Cette densification de la population est notamment rappelée par la Commune de Bordeaux exprimant « sa volonté d'accueillir 100 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030, soit entre 50 et 60 000 logements » pour lutter contre l'étalement urbain et pour un renforcement mutuel de la ville-centre et de la métropole.

Rapprocher plus de logements les uns des autres signifie aussi augmenter les exigences en matière de confort (qualités acoustiques), maintenir des superficies décentes. À l'extérieur, les espaces communs doivent être gérés avec une grande rigueur. Surtout, afin d'éviter une sensation de densité contre-productive, il convient de réserver suffisamment de place à des parcelles communes végétalisées, en lien avec les trames verte et bleue.

Du côté des bailleurs sociaux, ces perspectives de densification sont perçues comme nécessaires et cohérentes. Il reste cependant à veiller à une harmonie générale avec les proches limites de la campagne girondine, dans un équilibre entre urbanisation douce et revitalisation de certaines zones en les raccordant au périmètre communautaire.

Au fond, c'est un « modèle alternatif puissant à l'habitat pavillonnaire dispersé » qui reste à inventer, résumant les organismes sociaux pour l'habitat de Gironde. D'où le souhait des professionnels du logement de participer très en amont à la réflexion du développement de la ville. Toutes les formes d'éco-quartiers trouvent un écho certain parmi ces modèles à inventer.

## ... mais raisonnablement

De fait, en matière d'urbanisme, la primeur est donnée aux habitations collectives n'excédant pas deux à trois étages, pourvues de rez-de-chaussée équipés en services et commerces. Les tours démesurées ont fait l'objet d'un rejet massif dans les interviews menées par le **C2D de La Cub** de même que, d'une façon générale, le retour aux grands ensembles collectifs. Les **Restos du Cœur** invitent à poursuivre les démarches actuelles de destruction des « grands blocs HLM » si l'on veut supprimer les phénomènes de concentration et de « ghettos », tout en s'assurant que ces nouvelles résidences à taille humaine restent accessibles aux familles les plus modestes.

Cette attente est communément partagée par différentes communes, dans ce que l'on pourrait résumer sous un même concept de densité urbaine « raisonnée », la qualité de vie de l'agglomération restant l'un de ses atouts, aujourd'hui comme à l'horizon de 2030. **Bordeaux Gironde Investissement** évoque ainsi la force « d'une métropole qui s'est affirmée comme le noyau central d'un réseau de villes en partenariat, basé sur la complémentarité et l'échange et conférant à son territoire d'influence "naturel" un équilibre fondamental ».

À l'image de **Bouliac**, **Eysines** ou **Mérignac** parmi les communes qui se sont exprimées, chacune souhaite apporter sa pierre à l'édifice métropolitain, tout en préservant le maintien de ses spécificités, qu'elles soient topographiques, historiques, sociales. Bien souvent, une croissance démographique mesurée est le corollaire d'un habitat mieux maîtrisé. En outre, précise-t-on à **Blanquefort**, « la taille des ménages ne cessant de continuer à chuter, une nouvelle maison ne représente souvent en définitive qu'un habitant de plus ».

En même temps qu'est mis en avant le respect des équilibres et de l'identité des quartiers, l'échelle de l'agglomération reste la plus admise pour planifier et anticiper ces enjeux.

« La métropole 2030 doit s'interroger quant à la mise en place d'outils fonciers (de type établissement public foncier local) pour contenir cette hausse des prix et permettre la mise en oeuvre sur l'ensemble de son territoire d'une politique de parcours résidentiel complet et homogène », poursuit ainsi la **Commune de Bègles**.

## Les nouveaux lieux de densification

Quels sont les espaces les plus à même d'accueillir cette densité nouvelle et raisonnée? On les situe plus logiquement à proximité des réseaux de transport en commun, sur des axes structurants et desservants, ce qui inclut certaines anciennes friches industrielles du paysage de l'agglomération. La **Commune de Bordeaux** évoque ainsi les « nouveaux » territoires de Brazza, au débouché du pont Bacalan-Bastide, terres d'accueil historiques des activités portuaires et industrielles. En permettant le désenclavement de toute une partie de la rive droite, au-delà de Bordeaux, l'ouverture du pont va dans le sens de ces nouvelles connexions.

Pour autant que ces friches soient attractives en matière de foncier, les **organismes sociaux pour l'habitat de Gironde** invitent à considérer d'autres espaces. La densité peut être en effet réinvestie dans certains quartiers; dans le même temps l'habitat individuel n'est pas forcément à proscrire d'autant que la demande reste forte. Ce sont plutôt « l'émiettement pavillonnaire » et la « dispersion » qui sont à revoir.

Le logement social reste le dénominateur commun de ces objectifs de densité, d'autant qu'il peut se décliner sous différentes typologies. Une ville basse, pourquoi pas, si son architecture intègre des échelles intermédiaires.

# Centralité(s) métropolitaine(s)

Les enjeux de densité vont de pair avec la problématique récurrente de la polarité et de la centralité. Quelle organisation territoriale envisager pour l'agglomération en 2030? Cette question a été souvent abordée sous l'angle de la création ou du renforcement de centralités métropolitaines dans un souci d'équilibre global. Néanmoins, la définition reste très subjective même si les contributions s'accordent autour de la mixité et de la diversité des fonctions de la ville (services, habitat, emploi, transports).

## Centralité et pôles périphériques...

La ville centre de Bordeaux n'est pas remise en cause et c'est plus souvent le devenir des pôles secondaires qui émerge. Pourtant, ces centralités évoquées demeurent assez floues et il est parfois difficile d'établir la distinction entre des centres-villes communaux renforcés, des quartiers redynamisés ou l'émergence de véritables centralités métropolitaines (qui génèreraient attraction, gravitation et flux d'échanges). Le fleuve est évoqué comme une polarité structurante de la future métropole bordelaise. La création de centralités véritablement nouvelles est cependant peu abordée, y compris dans le cadre de l'opération Euratlantique pourtant de grande ampleur.

Logiquement, la *Commune de Bordeaux* plaide pour le maintien dans son centre des grandes fonctions métropolitaines (commerces, institutions administratives, pôle tertiaire, université), tout en précisant que le centre peut désigner un territoire compris entre la Place Stalingrad – le nouveau « centre » de la Bastide – et, à l'opposé, le quartier de Mériadeck. Les projections démographiques à l'horizon 2030 peuvent encourager toutefois à renforcer en parallèle l'essor de centres « secondaires ». La *Commune de Gradignan* expose ainsi la notion de « polarité périphérique » conjuguant une offre commerciale dense et riche au développement de l'habitat durable.

## ... vers une métropole en archipel

Dans la mouvance des réflexions sur le développement d'une ville archipel, quelques contributeurs préconisent l'essor et le maintien de ces centralités connexes, parfois hors de La Cub comme à Libourne. Elles constituent des centres de vie à part entière, permettant de ne pas concentrer l'ensemble des flux et des échanges sur un seul pôle.

C'est l'une des conditions pour favoriser un développement harmonieux de la métropole, offrir et garantir un accès aux services à la population.

Les *services de la CAF* vont plus loin et projettent que la métropole de demain puisse être « polycentrée » autour des centres actuels des villes de La Cub, mais aussi développée autour d'autres points centraux au sein de la métropole. Pour être efficiente, cette multi-centralisation doit s'accompagner d'équipements culturels, de commerces et d'endroits de convivialité, à l'image des jardins. C'est aussi l'idée émise par l'association *Autocool* : il reviendrait à la collectivité de mettre en œuvre des pôles « multifonctions » – travail, écoles, loisirs, logements –, limitant les déplacements, mais à la condition impérative que ces espaces soient accessibles financièrement au plus grand nombre.

« L'agglomération doit être une métropole qui rayonne à partir de ses villes, résultante des forces que représentent ses villes, dit ainsi la *Commune de Pessac*. L'agglomération désirée en 2030 est humaine, innovante, ouverte, urbaine, sociale et post-carbone. C'est un ensemble multipolaire constitué de lieux de vie, d'activités, d'expression, d'épanouissement, de rencontre et de solidarités. »

## Des horizons qui évoluent, au-delà de La Cub

Le fleuve, dès lors qu'il ne constitue plus un obstacle infranchissable, incarne l'un de ces espaces de centralité. Historiquement, Bordeaux a longtemps été une ville tournée vers la Garonne dont témoignent son architecture et ses quais. Ceux-ci, désormais réaménagés, ramènent incontestablement une large part de ses habitants sur ses rives consacrées à des activités plus touristiques, aux loisirs et à la détente.

La *Commune de Blanquefort* cite quant à elle des nouveaux lieux de vie qui s'avèrent être des lieux d'intermodalité, en exemple les villes du Japon qui peuvent nourrir des projections sur le territoire métropolitain.

En 2030, seraient interconnectés des commerces, des antennes des services publics, des relais de co-voiturage ou encore des espaces de livraison destinés autant à l'agriculture de proximité qu'à des grands groupes commerciaux – « qui ont [en 2030] un quart de leur activité en e-commerce ».

Quant aux polarités hors de La Cub, le *Conseil général de la Gironde* en donne une cartographie tout à fait intéressante à l'horizon 2030. Premièrement, des bassins de vie limiteraient les déplacements à l'intérieur du département – à l'inverse de tous les trajets pendulaires entre lieu de vie et travail qui convergent actuellement vers des pôles d'activité concentrés à proximité des grandes zones urbanisées. Ce qui suppose en retour de mettre en place des pôles économiques spécifiques aux compétences des territoires, à leurs savoir-faire, complémentaires des entreprises basées dans la métropole. « En 2030, une stratégie multipolaire d'aménagement est ainsi mise en place, reposant sur des filières porteuses : matériaux composites dans le Médoc, logistique en Libournais, éco-construction et filière bois en Sud Gironde. L'artisanat, les commerces de proximité et des services publics assurent un développement complémentaire entre la métropole et les territoires girondins, et la densification de pôles urbains tertiaires. »

Les *services de la SNCF* établissent quant à eux les bénéfices d'une périurbanisation des systèmes de transports. « En effet, l'agglomération bordelaise se caractérise par l'excentration de la gare centrale (Bordeaux Saint-Jean) par rapport à la zone de concentration des salariés (quadrant nord-ouest) (...). La périurbanisation consistera dès lors à proposer à ces usagers un service direct en s'appuyant sur les fonctionnalités du réseau ferré (l'existence d'une voie de ceinture quasi "bouclée") ou en rétablissant celles des fonctionnalités qui peuvent l'être de façon simple, mais aussi en s'appuyant sur l'introduction progressive et judicieuse de la technique tram-train, laquelle allie les capacités du tram à s'inscrire dans un contexte urbain dense et celles du train à relier rapidement des zones périurbaines, vastes et peu denses. »

# Métropole de quartiers ou métropole cosmopolitaine ?

La question des échelles de la métropole est une préoccupation qui revient fréquemment. Un double visage se dessine aux facettes différentes mais pas pour autant contradictoires. Pour une part des contributeurs, le quartier doit être à la fois un vecteur de proximité et le garant de la qualité de vie. En même temps, d'autres avancent que la métropole doit être plus mondialisée, connectée avec le reste du monde, notamment aux yeux des acteurs économiques. Au fond, c'est davantage l'articulation de ces deux attentes qui pose parfois débat, et singulièrement l'absence d'une échelle intermédiaire dans les projections.

« Il convient d'éviter le cercle vicieux de l'attractivité de La Cub qui, dans le cadre de son développement démographique, va attirer de nombreux jeunes, rappellent ainsi les services du CIJA. Vont alors être plus aigus les problèmes de transport, d'emploi, de logement. Tout est lié. La nécessité d'une écoute et d'un accompagnement sera de plus en plus grande. Il faudrait mettre en place des structures de services dans la proximité. »

## Les quartiers, nouveaux villages de la métropole ?

Pour conforter ces nouvelles centralités tout en conservant le fil rouge d'un lien humain à préserver, la notion de quartier s'affirme comme un échelon fondamental. Si ses limites et son échelle ne sont pas réellement décrites, la proximité, l'accessibilité aux services et aux commerces et le lien social y sont attendus. En un mot, la primeur est donnée à l'échelle qui favorisera le plus la sociabilité. « La métropole de 2030 s'appuierait sur la diversification des formes urbaines, indiquent ainsi les services de la CAF, l'idée étant d'alimenter des formes de "villages" afin que la densité démographique ne génère pas d'impression d'impersonnalité, de solitude dans la multitude. »

La nécessité d'améliorer et de tisser des liens forts au sein de la métropole, avec parfois un « vivre ensemble » qui pourrait être perçu comme un peu trop exclusif, laissent peu de place à la nouveauté. Sans parler de métropole autarcique, il est parfois difficile de percevoir la place et les dispositions prises pour accueillir les nouvelles populations, les nouvelles entreprises, les nouveaux élèves. Les bases de cette métropole sont le quartier, la proximité, la qualité de vie et, de fait, les priorités invoquées sont les services à la personne pour l'économie, les infrastructures de transport en commun interne à La Cub, la solidarité locale, les espaces verts.

## Du dynamisme et de la proximité

Le quartier semble être la bonne unité, la bonne échelle à condition qu'il offre une qualité de vie, "un esprit de village", surtout dans un contexte dense. C'est d'une certaine manière le point de départ de l'échelle urbaine, celui sur lequel doivent s'appuyer les réalisations à venir. Au-delà de la construction de logements, les organismes sociaux pour l'habitat de Gironde en font le garant d'une attractivité et d'une mixité sociale et générationnelle.

Pour les acteurs du secteur associatif, c'est dans les quartiers que peuvent être mises en place des structures d'aide individualisée. « Il faudrait raisonner en termes de quartiers intégrés comprenant les services nécessaires. Il faut du dynamisme, de la convivialité », résume la Commune de Floirac.

Plus largement, la métropole en 2030 doit être en mesure d'incarner à la fois ce dynamisme tout en étant proche de ses habitants. Fonctionnalités urbaines, lien social au travers d'activités publiques ou privées, marchandes ou non, lieux ou espaces pensés pour favoriser ces activités... L'enjeu est d'éviter tout risque de « fracture » propice à créer des quartiers « sanctuarisés », dans un sens comme dans l'autre d'ailleurs : que les espaces soient ceux des populations modestes ou a contrario ceux des franges plus privilégiées qui évolueraient alors dans de véritables « musées ».

« Aucun des trois amis ne travaillait à plus de vingt minutes à pied de la résidence. Ils appréciaient d'autant plus cette proximité que dans le même espace ils pouvaient

trouver tous les services publics et toutes les offres commerciales dont ils avaient besoin. En somme, l'ancrage dans ce petit territoire local leur convenait. C'était le havre stable depuis lequel ils pouvaient dialoguer avec le reste du monde. À tout instant, au gré de leurs désirs et de leurs intérêts, ils rejoignaient les lieux intenses de la Métropole où les occasions de rencontres les attendaient. » À travers cette vue idéalisée d'une journée en 2030 telle que l'a dépeinte Bordeaux Euratlantique, le ressort néanmoins cette articulation recherchée, avec l'idée forte que la préservation du « local » n'enlève rien à l'ouverture.

Reste encore, pour prétendre y parvenir, à imaginer de nouvelles échelles de vie territoriales. Non des quartiers au sens traditionnel, mais plutôt en termes d'espaces « différenciés », peut-on conclure avec l'ADAV 33.

## Une métropole cosmopolitaine ?

Dans les esprits, la métropole de 2030 est-elle prête à jouer son rôle d'interface ? Cette question de l'intégration dans un environnement beaucoup plus vaste, national ou international, est curieusement assez absente des contributions. Hormis la Garonne et l'Estuaire, peu d'autres grands espaces environnementaux apparaissent. Il en va de même pour le mouvement inverse, au niveau de l'aire urbaine : la coopération sur le plan économique avec les intercommunalités voisines, la solidarité entre communes attenantes de La Cub, les interconnexions de déplacement...

L'attractivité de la métropole est abordée par de nombreux acteurs et soulève très souvent la question de l'accessibilité : un aéroport de Mérignac mieux connecté au reste du monde, un port de Bordeaux avec de nouvelles dimensions et une université également plus ouverte. Les relations avec la Chine sont évoquées assez fréquemment mais on retrouve aussi le renforcement de liens avec des partenaires historiques comme le Québec. Étonnamment, l'Espagne, le Pays Basque, la Région Aquitaine, le Grand Ouest de la France sont faiblement présents renforçant l'idée que cette métropole se développe en interne et échange avec le reste du monde, les coopérations avec les territoires voisins étant quasi absentes. Au niveau de l'organisation territoriale interne de la métropole, la quasi-absence d'évocation des communes est symptomatique aussi de l'articulation délicate des échelles. Au même titre, le passage à deux heures de Paris ne semble pas être une dimension qui bouleverse le quotidien des citoyens de La Cub de demain.

Pour les acteurs du monde économique, tel [Bordeaux Gironde investissement](#), la métropole de 2030 doit relier en permanence son territoire et les métropoles internationales avec lesquelles elle collabore, fédérant par ses actions des valeurs communes. C'est dans cet échange, nourri du reflet des expériences menées en Europe et au-delà, que l'agglomération bordelaise trouvera la matière à exploiter de nouveaux ressorts utiles à son développement. Tous les contextes sont différents, singuliers, mais des lignes de force peuvent éclairer nos propres interrogations.

## Un Sud Ouest européen

Certains acteurs regrettent que Bordeaux prenne davantage Paris comme référence – un « Nord » aux contours mal définis –, plutôt qu'elle ne puise dans son héritage et son histoire gasconne. Bordeaux ne doit pas oublier qu'elle est « occitane et atlantique à la fois », nous dit ainsi [Bordeaux Connexion](#). En filigrane c'est toujours cette image de capitale décentralisée que représente Bordeaux à l'égard des autres villes de sa région. Une sorte de recentralisation dans la décentralisation qui peut parfois faire redouter que ce phénomène s'accroisse encore dans la perspective d'une métropole millionnaire. S'orienter vers son « sud » a cette dimension symbolique que la ville centre n'occulte pas les autres par son rayonnement.

Le [Conseil général de la Gironde](#) montre que le préalable à un développement ouvert et équilibré passe dans les liaisons qui peuvent être concrètement déployées sur les territoires. « C'est parce que l'agglomération a su s'appuyer sur des infrastructures de premier ordre (Aéroport, LGV, Euratlantique, Université, Grand Port Maritime de Bordeaux, fret ferroviaire) qu'en 2030 elle se situe au cœur des échanges régionaux, nationaux et internationaux du Grand Sud Ouest européen. »

## Des compétences éclectiques et internationales

L'autre pôle dont on attend qu'il joue un rôle moteur dans les vingt prochaines années est l'université. C'est par définition un creuset d'innovations et un levier d'échanges internationaux. L'agglomération bordelaise a ce visage étudiant lui donnant un dynamisme certain que les acteurs économiques voient idéalement se concrétiser à travers les filières de la recherche.

De la santé aux enjeux climatiques, du design aux matériaux « intelligents », l'avenir se forge ainsi à travers des formations mieux en phase avec le monde de l'entreprise, dans une addition de compétences transversales, « éclectiques, internationales, multilingues, interactives et flexibles », résume [Bordeaux Gironde Investissement](#).

Cette question du brassage planétaire interroge plus fondamentalement notre rapport aux autres. Pour lancer des passerelles aux quatre coins du globe, il faut déjà que s'équilibrent les différences au sein même de l'agglomération, que la norme de vie soit elle aussi à l'image d'une mosaïque accueillante et chaleureuse. Cette confiance « intra muros » semble être le préalable d'un rayonnement plus large. Au fond, l'un des défis pour la métropole souhaitée est d'assumer dans son identité une créativité plus affirmée.



# Hospitalité mais maintien des identités locales

Accueillir de nouveaux habitants, augmenter la construction de logements sont des axes partagés. En revanche, tant du point de vue des communes que des autres acteurs, la croissance démographique doit s'accomplir sans modifier ni dénaturer les identités locales. Le « profil » des nouveaux habitants et leur intégration au sein de la métropole sont rarement évoqués. Le Conseil scientifique de Bordeaux Métropole 3.0 a noté la nécessité d'avoir des valeurs d'hospitalité, d'accueil et d'ouverture. Les ambitions d'une métropole millionnaire s'inscrivant dans un système mondialisé ne sont pas toujours perceptibles.

Ainsi on retrouve dans nombreuses contributions les expressions de « brassage culturel », « d'ouverture », de « melting pot d'expériences et de cultures », de « mosaïque d'identités »... autant de désirs d'une métropole dynamique ouverte aux diversités.

## De nouveaux habitants ?

La Commune de Blanquefort avance qu'en 2030 l'un des traits marquants est une croissance métropolitaine s'effectuant surtout au profit des populations les plus jeunes, avec en toile de fond une population beaucoup plus âgée. D'où la nécessité d'anticiper dès à présent sur les fractures à éviter, et admettre, jusque « dans l'inconscient des responsables politiques », que le modèle familial avec deux adultes actifs élevant deux enfants aura définitivement vécu.

Être accueillant, nous dit ainsi Bordeaux Gironde Investissement, c'est faciliter l'accès à la langue, à la connaissance ou tout simplement aux rouages des démarches administratives. Pour partager des valeurs communes, il faut déjà que la solidarité soit partagée au quotidien.

Cette question des identités locales à préserver se décline sous différentes formes. La Commune de Floirac souhaite conserver « son caractère ouvrier, populaire », tout en accueillant de nouveaux habitants, et pour cela éviter que les prix de l'immobilier n'augmentent. Celle de Bègles, dont on connaît également l'histoire ouvrière, met l'accent sur la notion de patrimoine qu'il soit naturel, bâti, ou lié à l'héritage des activités humaines.

Quant à la Ville de Gradignan, elle prolonge cette idée d'une identité métropolitaine qui se définit à travers le prisme d'une signature urbanistique différenciée, s'appuyant sur un « terreau très riche de lieux de vie aux identités complémentaires ».

Cette mosaïque est bien une force du territoire métropolitain qui doit en faire le cœur de son projet, sous peine autrement de la diluer dans une uniformité territoriale en contradiction avec ses aspirations.

# 2030 : continuité ou rupture ?

En définitive, comment la métropole bordelaise de 2030 se positionne-t-elle en regard d'aujourd'hui ? La réponse ne peut être réellement tranchée mais il semble admis que des évolutions soient nécessaires en matière de comportements, de modes de vie. Plus que des ruptures franches, des tendances sont à infléchir, avec une accélération souhaitée de l'innovation, tant sociale, environnementale, que technologique. Pour employer une image, il s'agit de prendre le train du changement et de progressivement devenir une locomotive : habitat participatif (Chambre Régionale de l'Économie Sociale et Solidaire d'Aquitaine), ville rendue aux vélos (Vélocité, Vélophonie), partage et mutualisation des équipements (Autocool)... À ces expérimentations s'ajoutent d'autres valeurs plus traditionnelles, en premier lieu le bien-être. Il démarre dans nos assiettes, sur les marchés, avec ce souci de maintenir une agriculture de proximité et de soutenir les circuits courts, comme le rappelle la Commune de Saint-Vincent-de-Paul. La notion de développement durable donne cette inclinaison modelée par le « bon sens ».

À tous les niveaux, la métropole bordelaise en 2030 a comblé son retard et elle est devenue une référence mondiale dans certaines expérimentations.

Toute aspiration au progrès a son revers plus conservateur, qui peut prendre une forme nostalgique devant des mutations aux contours incertains. L'attrait pour la viticulture, si chère à Bordeaux et sa région, revient en leitmotiv et traduit ce positionnement plus hésitant. Le désir d'un retour aux sources s'illustre également dans des évocations de la Garonne et des activités qui ont pu s'y pratiquer. L'industrie, la faible densité de l'habitat dont l'emblème reste les échoppes, voire la langue occitane, sont aussi considérées comme des valeurs, des piliers de la métropole bordelaise de demain.

Pour répondre à la raréfaction des ressources et préserver les richesses pour les générations futures, des changements comportementaux sont indispensables. Néanmoins, hormis quelques exceptions (les déplacements), on ne perçoit pas de changement radical dans les modes de vie projetés en 2030. Des mesures contraignantes sont parfois proposées pour influencer sur ces comportements ou les faire évoluer grâce à des incitations financières (les déplacements reviennent encore). A contrario, les contributeurs proposent un panel d'actions de mutualisation, de partage et d'échanges qui s'appuient sur la volonté de chacun.

Assurément, l'avenir métropolitain se jouera dans ses valeurs collectives.





# REGARD DU CONSEIL SCIENTIFIQUE



## L'avis des experts sur les contributions

Le Conseil Scientifique, composé d'une quinzaine d'experts reconnus dans leur domaine de compétences, travaille sur toute la durée de Bordeaux Métropole 3.0. Co-animé par l'a-urba, Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine, il apporte un regard extérieur et qualifié sur la production de Bordeaux Métropole 3.0 ainsi que sur les éléments de méthodologie.

Ce groupe d'experts s'est réuni le 11 février 2011 autour de l'analyse des contributions à la démarche prospective de Bordeaux Métropole 3.0. Sa lecture critique et constructive porte aussi bien sur la méthode de recueil et sur le contenu de ces contributions que sur le premier travail d'analyse réalisé à partir de ce matériau. A cette fin, les experts réintègrent le débat dans un cadre théorique plus large ; ils en pointent les apports et les limites. Ils permettent ainsi de dégager quelques éléments forts et des pistes d'amélioration pour poursuivre la construction du projet métropolitain.

### Composition du Conseil Scientifique

- **Christophe Bergouignan** est démographe et directeur de l'IEDUB (Institut d'Études Démographiques de l'Université Bordeaux IV).
- **Hélène Budzinski** est chimiste de l'environnement, directrice du laboratoire physico-toxico-chimie à l'Institut des Sciences Moléculaires (Université Bordeaux I – CNRS).
- **Nadine Cattan** est géographe et directrice de recherche au CNRS. Ses travaux concernent principalement la mobilité et l'échange.
- **Francis Cuillier** est urbaniste, spécialiste en planification urbaine et régionale, transports et projets urbains. Il a reçu le Grand prix de l'urbanisme en 2006
- **François Dubet** est sociologue, professeur à l'Université Bordeaux II et directeur de recherche à l'École des hautes études en sciences sociales (EHESS). Il est l'auteur d'une vingtaine d'ouvrages. Ses principaux thèmes de recherche sont : l'école, l'exclusion scolaire, les lycéens et les institutions.
- **Isabelle Farbos** est docteur en génétique et en biologie moléculaire spécialisée en santé environnementale (Université Bordeaux II). Elle est co-fondatrice de l'association Habitat Santé Environnement (HSEN).
- **Fabienne Goux-Baudiment** est prospectiviste, directrice d'études à Futuribles International, directrice de la société proGective.
- **Luc Gwiazdzinski** est géographe, maître de conférence à l'Institut de Géographie Alpine, Université Joseph-Fourier de Grenoble.
- **Gilles Le Blanc** est spécialiste en économie industrielle, directeur du Centre de recherche en économie de l'École des Mines de Paris.
- **Marie-Thérèse Letablier** est sociologue, directrice de recherche au CNRS, affectée au Centre d'Études pour l'Emploi (CEE) et à l'Université Panthéon-Sorbonne Paris I. Ses principaux thèmes de recherche sont : l'emploi des femmes, l'individualisation des droits sociaux, l'articulation entre travail et vie familiale.
- **Jacques-François Marchandise** est directeur de la recherche et de la prospective de la FING (Fondation Internet Nouvelle Génération).
- **Olivier Mongin** est directeur de la revue Esprit.
- **Maria Muhle** est philosophe, assistante académique à l'Université Bauhaus de Weimar.
- **Guillaume Pouyane** est docteur en sciences économiques, maître de conférences à l'Université Bordeaux IV-GREThA (Groupe de Recherche en Économie Technique et Appliquée). En 2004, il soutient sa thèse « Forme urbaine et mobilité quotidienne ». Ses principaux thèmes de recherche sont : l'étalement urbain, la ségrégation urbaine, la « ville compacte », l'accessibilité, la dépendance automobile...
- **Françoise Taliano-des Garets** est professeur d'histoire contemporaine, chercheuse associée au laboratoire SPIRIT à Sciences Po Bordeaux. Spécialisée en histoire politique et culturelle, elle a travaillé sur les politiques culturelles des métropoles régionales et sur l'histoire culturelle de Bordeaux à l'époque contemporaine.
- **Jacques Theys** est prospectiviste, directeur du centre de prospective de la Délégation au développement durable, responsable de la Mission Prospective du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer.

# LA DÉMARCHE DE RECUEIL DES CONTRIBUTIONS

## Retour sur la méthode

Les nombreuses contributions présentent des formes diverses et traitent d'espaces, d'échelles et de représentations sociales très différentes. Cet ensemble hétérogène a vocation à servir de grande boîte à idées. Il peut affirmer un socle commun sur ce que les gens souhaitent dans la métropole bordelaise – même s'il ne faut pas oublier qu'il existe nécessairement une vision implicite derrière chaque contribution.

Par ailleurs, d'autres réflexions sont apparues tout au long de la démarche Bordeaux Métropole 3.0, notamment dans le cadre du cycle de conférences et de journées thématiques, sans pour autant qu'elles soient directement mises en dialogue avec les contributions. Il y a donc là, en dehors, quelques idées à faire mûrir, à assembler.

## Aborder le souhaitable : les limites

Il est complexe de définir un souhaitable en 2030, car on peut le confondre avec un souhaitable contemporain. Les idées, notamment celles qui traitent du volet social, proposent finalement ce que devrait être aujourd'hui; il y a une confusion entre ce qui pose problème aujourd'hui et ce qui posera problème demain.

À travers la vision du « positif », du souhaitable, les contributions tendent parfois à être trop idéalisées.

Ainsi, d'un point de vue méthodologique, on aurait pu aborder les choses par « le négatif » ou pousser la réflexion sur les besoins de la métropole en 2030, ce qui la fera fonctionner. On amènerait ainsi plus de limites pour canaliser la pensée. D'autre part, dans la démarche de Bordeaux Métropole 3.0, il est aussi question d'un souhaitable et non de plusieurs souhaitables. On se retrouve alors devant ces visions idéales, sans choix, sans alternative.

## Le problème de l'ouverture : le rapport institution/acteurs

La démarche semble s'être plutôt tournée vers le haut, vers les institutionnels. Il en découle un problème de communication entre la société civile et les institutions, alors que l'objectif est de rapprocher ces deux mondes pour aider la société civile à s'inventer. Il aurait été intéressant, dans certains domaines, de « descendre la focale » pour avoir une approche spécifique et aller questionner des publics plus divers. Pour la culture par exemple, il aurait été pertinent d'aller voir ce qui se passe réellement dans la ville - bien différemment de la culture institutionnelle.

Ainsi, les artistes n'apparaissent pas dans l'analyse proposée; la démarche méconnaît aussi les réseaux plus alternatifs. Cependant il n'est pas trop tard. La démarche de construction d'un avenir partagé n'est pas achevée. La Fabrique métropolitaine qui s'ouvre au premier semestre 2011 peut être un bon terrain pour aller plus loin et approcher les acteurs qui ont jusque là été trop silencieux.



# LE CONTENU DES CONTRIBUTIONS

## Des apports positifs

### Que nous apportent les nombreuses contributions au projet Bordeaux Métropole 3.0?

Les experts du Conseil Scientifique ont soulevé de manière unanime la qualité et la grande richesse des contributions qui oscillent entre idéal (métropole souhaitable) et opérationnel avec des propositions d'actions souvent très innovantes. Il y a en effet beaucoup d'éléments favorables et complémentaires au sein des diverses thématiques traitées.

### Quels éléments extraire de cette masse de contributions?

Les notions de flexibilité, d'adaptabilité, de modularité qui irriguent la métropole de demain, sont remarquablement mises en valeur, ainsi que l'idée de mutualisation. On retrouve beaucoup la thématique de la santé abordée tant d'un point de vue physique que psychique. Les contributeurs font clairement le lien entre santé et urbanisme : favoriser la proximité et l'appropriation de l'espace public, bouger son corps dans la ville, et prévenir les maladies en adoptant des modes de vie plus sains.

L'agriculture (sans pesticide), les jardins familiaux, les commerces de quartier pour avoir une alimentation plus fraîche, sont des sujets émergents. On retrouve aussi la question de la qualité de l'air intérieur du bâti, sa température, des toits végétaux et du rapport entre eau et santé.

Finalement, peu de contributions mettent en avant une véritable rupture, une idée derrière laquelle mettre en marche tout un nouveau système. Les propositions sont effectivement plutôt consensuelles. Toutefois certaines sont vraiment originales, par exemple dans le domaine des transports avec l'idée de partager plutôt que posséder.

## Des contributeurs absents et des thèmes à développer

Le Conseil Scientifique pointe avec regret le grand absent de la démarche, l'Université. Le secteur économique, le monde de la culture, des loisirs, des sports, les acteurs de la santé ou encore les syndicats ne sont pas ou trop peu représentés. Bien que la société civile apparaisse partout, certaines populations sont invisibles, comme les habitants des quartiers sensibles ou périphériques; on fait apparaître le cœur de la métropole mais peu sa périphérie.

Par ailleurs, au sein des contributions le rapport au monde et le « hors-les-murs » apparaissent peu. Qu'en sera-t-il à l'avenir des relations avec la région, le Sud, Paris? La métropole va-t-elle vider les espaces qui l'entourent, travailler avec eux? Où seront les autres centralités? Quelle gouvernance par rapport à ces enjeux d'échelles? La métropole apparaît comme une puissance centrée sur elle-même, dans une position presque insulaire, alors que les flux en sont une dimension importante. D'ailleurs l'hospitalité et les nouveaux habitants sont très peu mentionnés.

On ne pose pas assez la question de l'image, de ce qui est attrayant dans la métropole, de la séduction qu'elle pourra exercer. Il faut aborder son événementiel, ses rendez-vous métropolitains, la fabrique des cultures ou encore la mise en tourisme de la métropole.

La question du travail, du productif et du créatif, n'est pas suffisamment prise en compte. Quelle ville du travail veut-on? Quels financements met-on en place? On parle parfois dans les contributions de l'innovation, mais toujours selon le modèle traditionnel. Comment intègre-t-on une innovation qui se déplace vers une forme plus disséminée de petits « écosystèmes de l'innovation »?

Les espaces et les temps de la métropole mériteraient également d'être davantage approfondis. Comment s'organisent les temps sociaux, sont-ils synchronisés ou désynchronisés? De quels points de vue se place-t-on pour imaginer la métropole de Bordeaux? On pourrait par exemple adopter davantage le point de vue du piéton, et s'interroger sur les représentations du paysage et du patrimoine vécu. On notera aussi l'absence de vrai débat sur le numérique, qui se traduit de manière univoque : tout est numérique et tout va bien, alors que cela pourrait devenir un véritable cauchemar. L'égalité d'accès n'est pas non plus évoquée. Une évolution à deux vitesses va-t-elle perdurer pour chaque innovation numérique?

Enfin on parle souvent d'égalité des âges, mais on ne se penche pas directement sur le vieillissement de la population, alors que c'est une importante problématique de la prospective aujourd'hui en France. D'une manière générale, des données chiffrées pour chaque thématique.

## Les éléments de débat intéressants à creuser

### Les contradictions

Malgré des propositions nombreuses et assez consensuelles, diverses contradictions émergent. Il s'agit de les traiter et de les dépasser pour aboutir sur quelques grands sujets. L'innovation naît justement du dépassement de ces oppositions.

L'objet le plus discuté est la densité.

Mais comment discerner densité urbaine et densité humaine? Comment densifier et organiser cette densité tout en conservant, ou en créant, des espaces peu denses et des espaces verts? Une forte densité avec peu de végétation peut entraîner un risque sanitaire, notamment durant les canicules. La ville de Nantes par exemple après une modélisation thermique, a adopté le modèle d'une ville blanche avec des espaces verts pour ne pas garder la chaleur en ville.

Il serait intéressant de densifier tout en maintenant les qualités actuelles des quartiers, notamment le caractère poétique, presque « champêtre » de certains.

Mais comment s'articulent la grandeur de la métropole et la relation de proximité? Une des contradictions majeures se joue entre l'agglomération millionnaire et le village. On veut à la fois croître en population et rétrécir en territoire vécu. La figure du quartier est réinventée, idéalisée, surchargée de symboles. Le terme de « quartier métropolitain » n'est-il pas, en lui-même, une utopie?

Si l'idée du « vivre-ensemble » domine, il ne faut pas oublier les tensions entre individualisme et besoin de solidarité.

Les personnes de 18 et de 65 ans souhaitent-elles la même métropole? De même dans la gestion du temps et la souplesse : on souhaite conserver un fort individualisme, mais il faut synchroniser au minimum certains services de façon collective, les transports par exemple. Comment réfléchir à la mutualisation ou à l'éclatement des temps de la ville?

### La question de la gouvernance

La gouvernance urbaine actuelle est certainement vouée à évoluer. Comment sera gouvernée la métropole du futur? Quels en seront les nouveaux acteurs? On peut faire l'hypothèse d'une future hybridation des pouvoirs entre le public et le privé, mais aussi d'une nécessaire adaptabilité, voire d'une malléabilité, pour intégrer de nouvelles problématiques urbaines.

Il faut particulièrement poser la question de la répartition des rôles entre les institutions et la société civile. On peut institutionnaliser certaines choses, comme le covoiturage par exemple. Mais tout ne peut pas être institutionnalisé. Il faut reconnaître à la société une capacité à s'autogérer. Si elles étaient gérées par le haut, certaines actions perdraient leur essence et il y a des réponses aux problèmes quotidiens qui sont amenées sans intervention des pouvoirs publics. C'est cela aussi, l'idée de la « ville intelligente » : il ne s'agit pas seulement de transposer des technologies performantes types, mais de fabriquer, avec tous, une ville adaptée à son contexte singulier. La métropole de demain deviendrait alors un lieu hybride où le « co » serait mis en valeur : co-location, co-voiturage, co-production...

## Prolonger la réflexion

### Organiser les éléments...

Parmi ces contributions très hétérogènes et riches, on peut identifier trois types de contenu abordés : des visions systémiques idéalisées, des codes de principes et de valeurs, et des programmes d'actions.

On se situe donc entre deux extrêmes : des idéaux réalisés sans programme et des programmes sans résultat.

Un juste milieu serait à définir reposant sur la complémentarité des approches.

On peut agréger les idées issues des contributions en deux scénarios-types : une écométropole formée d'un ensemble de quartiers à dimension humaine, ou organisée de façon polycentrique autour de plusieurs bourgs-centres ; et une métropole généreuse et solidaire, mais à laquelle il manque une certaine profondeur et des attributs d'une capitale. Comment organiser, concilier ces visions ? Quels éléments doit-on avant tout retenir ?

Différentes idées développées jusqu'ici favorisent la réflexion pour la construction d'un projet métropolitain. Les contributions sont riches d'idées mais pas toutes réalisables. C'est vers un projet co-construit qu'il faut maintenant s'orienter pour arriver à bâtir une ambition partagée par tous les acteurs de la métropole.

A cette fin le conseil scientifique donne encore ici quelques clés pour avancer dans ce chantier.

### ... pour construire le projet métropolitain

Les changements possibles dépendent beaucoup de l'évolution des systèmes de valeurs et des représentations sociales. L'action publique a son rôle à jouer là-dessus, par exemple pour faire évoluer la notion de propriété relative aux transports ou encore repositionner la question de la densité afin de ne pas rentrer dans un « faux débat ». La densité est en effet aussi une représentation sociale. Il ne faut pas s'enfermer dans des modèles d'urbanisation extérieurs, mais bien prendre en compte la possibilité d'une densification « à la bordelaise ». L'agglomération, avec Bordeaux Euratlantique, les Bassins à flot et la rive droite, est en mesure de se densifier. Il faut également rattacher la réflexion sur la densité à la thématique des temporalités et à la notion d'intensité, mais aussi replacer les questions du social et de ségrégation urbaine au cœur de la problématique du dense et de l'étalé.

Sur le sujet de l'organisation urbaine, on constate aujourd'hui un hyper centre fort et des faibles centralités périphériques. Sur le plan démographique, il est intéressant de se pencher sur le fait de maintenir un centre fort mais qui tendrait à s'élargir. Il manque aujourd'hui des « spots » métropolitains à penser.

Un autre enjeu de taille est de faire naître « le désir métropolitain », l'ancrage de tous dans le territoire. Il y a la question de l'hospitalité : le nouvel habitant, qui s'installe dans un quartier, doit y trouver des repères et des services qui répondent à son état d'« arrivant ». Il y a l'ancrage de l'habitant mais aussi celui de la famille. La ville doit aussi intégrer la place des enfants, savoir garder les familles dans un espace urbain dense : cette densité ne doit pas rimer avec métropole stressée. Enfin, il faut se pencher sur le sens de la politique culturelle, qui joue un rôle important dans la construction d'un imaginaire collectif. Quel sens donner à une politique culturelle ? Les champs de la ville intelligente et la ville créative seraient aussi probablement à consolider.

Le regard du Conseil Scientifique sur les contributions recueillies et analysées dans le cadre de Bordeaux Métropole 3.0 est particulièrement stimulant et apporte une réelle valeur ajoutée à la démarche. Tout en soulignant la richesse du matériau assemblé et son importance dans le processus de construction du projet métropolitain, ce groupe d'experts encourage à aller plus loin et donne des conseils pour y arriver : ouvrir la réflexion plus largement c'est-à-dire associer d'autres acteurs, aborder de nouveaux thèmes, englober des horizons spatiaux « hors-les-murs ». Mais aussi, poser les vrais débats, dépasser les contractions, les résoudre tout en soulignant l'importance des systèmes de valeurs et de représentations sociales. Ce sera par ces moyens que naîtront les sujets forts du projet métropolitain bordelais.



# CONTRIBUTION DE L'INTA



---

## L'INTA : un regard international sur la métropole bordelaise

---

Du 28 novembre au 4 décembre dernier, un panel de l'INTA - association internationale du développement urbain - était invité, par La Cub, dans la métropole bordelaise. L'enjeu de cette semaine? Apporter une contribution sur les conditions de développement et de réussite de la métropole à l'horizon 2030, en prenant en compte la diversité des visions du futur et la complexité des jeux d'acteurs locaux.

La restitution complète de l'INTA se base sur les hypothèses de développement urbain les plus vraisemblables aux yeux des 13 panélistes mobilisés. Ils viennent d'Europe, des Etats-Unis ou d'Asie, leurs expertises sont diverses : sociologues, urbanistes, architectes, aménageurs, consultant. La diversité de leurs regards leur permet de proposer un point de vue ancré dans le territoire local, mais aussi nourri d'expériences internationales.

« L'extérieur ne peut décider du futur de la métropole bordelaise, mais ne pas s'ouvrir à l'apport de l'extérieur peut conduire à une inertie face aux changements » : c'est dans cet esprit que doivent être compris les constats, défis, leviers et opportunités identifiés par l'INTA, en vue d'éclairer les choix stratégiques et politiques futurs.

Au fil de la contribution, des « principes de précaution » émergent de même que des préconisations pour le développement de la métropole bordelaise : « approche par phase », « intensification mesurée », « adaptation à des nouveaux usages et à des usages mixtes ». Autant de conseils qui peuvent inspirer les décideurs locaux.

# LES DÉFIS GLOBAUX DE LA MÉTROPOLE DE DEMAIN

**L'INTA commence par rappeler un certain nombre de défis globaux auxquels toute métropole sera confrontée dans les prochaines années : « certains d'entre eux sont avérés, d'autres sont probables ».**

- Le monde change, il se globalise et cette globalisation n'est pas sans conséquences pour l'action publique et les valeurs qu'elle se doit de préserver, parmi lesquelles la responsabilité, la solidarité, l'équité, la créativité ou l'urbanité (le « vivre ensemble »).

Cette mondialisation s'accompagne d'un phénomène de métropolisation à plusieurs échelles : des métropoles mondiales comme Paris et Londres, des métropoles continentales comme Madrid, Bruxelles, Amsterdam, Barcelone, Milan ou Francfort, et enfin des métropoles intermédiaires, comme Valencia, Bilbao, Malmö, Lyon ou Lille. Ces dernières nécessitent une taille critique pour développer des infrastructures et services performants et installer des fonctions métropolitaines supérieures.

Cette métropolisation bouleverse l'organisation interne des villes et des agglomérations et oblige à en repenser les modes de gouvernance. Elle impose de rechercher une meilleure synergie entre la métropole et son hinterland, ainsi qu'une mise en réseau avec les autres métropoles de taille identique.

- Les grands centres urbains ont engendré une fragmentation sociale et spatiale dans de nombreuses métropoles en créant une « ville à trois vitesses », avec un centre prospère où vivent les classes supérieures – c'est le phénomène de gentrification – puis des quartiers périphériques où se concentrent les exclus, souvent issus de l'immigration ; au-delà se situent des territoires périurbains où se concentrent les classes moyennes.

Le modèle urbain évolue : on passe d'une ville « mono-centrique » à la notion de « ville multi-polaire » ou « ville-archipel », faite de centres denses, répartis sur le territoire et pas nécessairement hiérarchisés. Le défi sera notamment que ce nouveau modèle de développement ne génère pas de nouvelles formes de ségrégation socio-spatiale. « La ville permet des expériences de l'urbanité extrêmement diverses, au risque d'une société « archipel », loin de l'idéal démocratique et du mythe fondateur de la « cité ». » Il faut donc retisser du lien social en ville, dont la mixité sociale et fonctionnelle constitue le meilleur levier.

- Dans un contexte de forte concurrence, la question de l'attractivité devient vitale pour les métropoles. Elles doivent être capables de générer et de soutenir une économie fondée sur l'innovation, le savoir, l'information, une économie fondée sur le capital humain en général, mais aussi sur le lien social. Pour être une métropole attractive, il s'impose aussi d'offrir des loisirs, des activités culturelles et un enseignement supérieur de haut niveau.

- Les défis écologiques et énergétiques appellent à une meilleure efficacité des systèmes techniques urbains pour les transports, l'eau, l'énergie ou encore les déchets. Ils réclament également de valoriser les tissus urbains anciens, de densifier le long des axes et des points d'interconnexion, de prendre en compte la nature comme référentiel de l'espace public, d'améliorer l'environnement intérieur des constructions pour garantir confort, modularité et santé.

Prendre en compte le défi écologique nécessite aussi de promouvoir les mobilités atypiques ou encore d'inciter à la sobriété économique et plus globalement de faire évoluer les comportements individuels.

- Le vieillissement de la population, entraînant un déséquilibre entre seniors et actifs, aura un impact fort en termes d'habitat et de services. Il sera nécessaire de l'anticiper en développant notamment les innovations dans le domaine des services et la domotique.



# OPTIMISER LE TERRITOIRE BORDELAIS

## Le vert, squelette de la métropole

La Cub possède une immense réserve naturelle, avec des parcs et jardins, des terres agricoles, des zones maraîchères, des espaces fluviaux et zones humides... Ce territoire reste fragile et menacé, mais c'est autour de lui que peut se faire le retournement de la logique d'aménagement et la mise en cohérence des projets de développement. « Le vert relie la ville » : c'est dans cette optique que l'on pourrait préférer la valorisation de la structure verte de l'agglomération à celle de la structure bâtie, autorisant ainsi une diversité d'espaces et d'échelles, la mise en valeur d'une nature de proximité, le respect de l'écologie urbaine.

Au-delà de la structuration d'un réseau vert comme armature de la métropole, le Panel de l'INTA préconise aussi de repenser le « vert » dans la conception et l'intégration des nouvelles zones urbaines : « optimiser et articuler les franges naturelles [...] plutôt que de définir une bordure urbaine forte ».

## Intensifier les centres urbains et les quartiers

Un enjeu majeur dans les prochaines années sera donc l'optimisation de ce territoire métropolitain et la définition d'une logique de développement basée davantage sur l'intensification du territoire que sur l'expansion horizontale continue. Cela passe par une « recomposition des territoires suburbains de basse intensité », par un renforcement des centralités secondaires où le transport public est une alternative forte à l'automobile et où le rayon de déplacement à pied ou à vélo fixe l'étendue du développement. Il existe effectivement, sur le territoire de Bordeaux Métropole, des centralités actives, dynamiques : centres commerciaux, parcs d'affaires dispersés, zones logistiques, université isolée sur son territoire. Le rôle et la performance de beaucoup d'entre elles mériteraient d'être renforcés.

Il faut donc intensifier et optimiser ces centres urbains secondaires. Des projets nouveaux tels que « 50 000 logements », ou le développement du commerce de proximité, devront répondre aux besoins des nouvelles populations, régénérer et densifier ces pôles urbains, tout en garantissant mixité sociale et multifonctionnalité. L'INTA propose également de nouvelles formes d'habitat, basées sur la mutualisation et la mixité générationnelle, à l'image de ce qui se passe notamment en Europe du Nord.

Le Panel insiste aussi sur l'idée d'inventer de nouvelles relations entre l'école et la ville. Le besoin de 1 000 nouvelles classes à l'horizon 2030 constitue une opportunité formidable pour réfléchir à d'autres usages pour ces équipements publics, dans une logique de mutualisation et de rapprochement intergénérationnel.

## Se donner du temps

Il ne serait pas inutile d'échelonner les projets d'aménagement et d'introduire du temps dans l'urbanisation de quelques sites majeurs. On pourrait aussi mobiliser rapidement des emprises foncières pour y introduire des activités temporaires et réversibles. De manière générale, il faudra rechercher le meilleur usage possible des ressources

disponibles : paysage et nature, foncier, transport, équipements de loisirs ou culturels, réseaux énergétiques. Il sera également nécessaire d'interconnecter les projets et les fonctions en cherchant à éviter les projets isolés. La gestion intelligente des capacités existantes est une priorité.

## Transports : un meilleur usage pour une plus grande mobilité

La métropole verra sa mobilité interne et externe transformée par les grandes infrastructures comme la LGV, le TER, le tram, et par de nouveaux modes de déplacement aussi, comme l'auto-lib ou le transport à la demande. L'offre de transports nécessitera d'être dense, fiable et compétitive. Dans ce cadre, la recherche d'une stratégie globale, partagée entre tous les acteurs du transport est une nécessité. Cette stratégie devra également impliquer les acteurs de la recherche et de l'innovation par le biais de pôles de compétitivité.

La mise en service de la LGV Paris/Bordeaux et son prolongement vers Toulouse d'une part, l'Espagne de l'autre, va rapprocher Bordeaux de villes à l'identité affirmée : Toulouse, Bilbao. Ces villes vont (re)découvrir leur proximité et prendre conscience qu'elles forment un réseau au positionnement singulier : il s'agira donc de penser les complémentarités entre métropoles du grand sud-ouest.

Le panel indique la nécessité de ne pas marginaliser l'aéroport de Bordeaux, ce dernier pouvant être fragilisé par l'arrivée de la LGV. Ceci implique de penser une profonde réorganisation s'appuyant sur des liaisons rapides et efficaces, en transports en commun, avec le centre urbain (gare St Jean), ainsi qu'une réflexion sur de nouvelles liaisons aériennes à l'international en lien et complément avec Toulouse, Biarritz et le pays basque espagnol. La question du positionnement du port de Bordeaux doit également être prise en compte à travers une réflexion sur la recherche de création de valeur, mais également en améliorant la coopération avec d'autres ports et avec l'hinterland.

En matière de transports en commun, une structure de réseau s'est construite et se renforce avec le prolongement du réseau tramway, qui a su atténuer la ségrégation spatiale, mais aussi grâce à l'augmentation des fréquences, la réutilisation des anciennes lignes de train, l'intermodalité et la connexion des deux rives de la Garonne. Pour l'avenir il s'agira d'optimiser l'usage de la structure existante plutôt que de développer de nouvelles infrastructures.

Par ailleurs, il serait intéressant de permettre l'accessibilité de tous en libérant la mobilité de ses rigidités techniques, en repensant par exemple la conception même de la rue ou en imaginant d'autres modèles de véhicules urbains.

Des projets simples pour améliorer le développement et l'usage des circulations douces pourraient être mis en place, à l'instar du Vcub qui a prouvé son efficacité.

## Une identité à affirmer, une gouvernance à inventer, des synergies à trouver

Les grands projets d'aménagement abondent : Campus, Euratlantique, Rive droite, Bassins à flot, Aéroparc... mais il manque une perception claire des priorités, des interactions entre eux, de leurs effets économiques, sociaux, culturels sur le territoire, et de leurs capacités d'évolution dans le temps. Tirer le meilleur parti de chaque investissement demandera une mise en synergie de l'ensemble de la métropole autour de ces différents pôles de développement.

Les limites de la métropole bordelaise étant floues et mouvantes, la coopération des différents acteurs doit pouvoir s'envisager en fonction d'objectifs communs bien identifiés. Dans ce cadre, la gouvernance et la maîtrise d'ouvrage apparaissent comme des enjeux majeurs. La mise en place d'instruments ad hoc issus d'innovations réglementaires, institutionnelles et politiques (développement de l'intercommunalité, invention de partenariats constructifs avec le secteur privé, passage d'une

culture technique à une culture du projet) permettraient de s'affranchir de l'inévitable inadaptation des structures institutionnelles (difficilement réformables) et du temps public (lent).

Repenser les modes de gouvernance implique de faire évoluer les processus de décision en les ouvrant notamment à une plus grande responsabilité citoyenne.

# FOCUS SUR DES TERRITOIRES À FORT POTENTIEL

## Bordeaux Euratlantique : « souplesse et innovation, conditions de réussite »

Bordeaux Euratlantique apparaît comme une opération particulièrement ambitieuse s'articulant autour de programmes de logements, bureaux, commerces et services. Pour ce projet « à ne pas manquer », considéré comme central pour le projet métropolitain et s'inscrivant sur plusieurs décennies, il convient de conserver un maximum de souplesse pour s'adapter aux inévitables et imprévisibles évolutions futures. La démarche doit associer les habitants, notamment à travers des outils participatifs.

Bordeaux Euratlantique sera également l'occasion d'encourager de nouvelles synergies entre le campus et les activités économiques, de développer le secteur de l'économie de la connaissance, d'introduire des équipements liés aux fonctions universitaires comme une très grande bibliothèque couplée à un « learning center », d'explorer des formes alternatives de promotion de l'innovation.

## Campus : « s'ouvrir » et fertiliser la métropole

De nombreux pôles d'excellence sont d'ores et déjà installés sur les 260 hectares du campus, certains s'appuyant sur les pôles de compétitivité nationaux labellisés en Aquitaine : Aerospace Valley, Route des Lasers, Xylofutur, Prod'Innov. Le Campus a un rôle majeur à jouer dans le dynamisme économique bordelais et aquitain. Il doit se positionner comme un acteur incontournable : portage d'une image d'excellence scientifique à l'international, offre de formation contribuant à l'attractivité régionale, lieu privilégié de rencontres et de partenariats économiques, essaimage de compétences à haute valeur ajoutée.

Il faut trouver sur le campus bordelais des espaces ouverts aux acteurs socio-économiques, comme la cité de l'ingénieur, des plates-formes de R&D industrielle, des guichets de formation tout au long de la vie, des services aux entreprises... C'est seulement ainsi que le projet Campus sera innovant et structurant pour le territoire. De manière générale, il conviendra d'ouvrir le campus à des activités plus urbaines ou sociales, et de réfléchir à l'intégration de ses différents sites dans le renouvellement urbain, notamment en direction des quartiers comme Euratlantique ou les Bassins à flot.

---

## Rive droite : « Avoir l'ambition de retrouver densité et qualité dans un environnement post-industriel »

---

Le grand potentiel de la rive droite implique de penser son développement de façon globale et séquencée avant de l'engager. La réflexion doit être guidée par l'ambition de retrouver densité et qualité dans un environnement post-industriel. A court terme, ceci implique peut-être d'être sélectif dans la définition du programme, d'éviter de développer partout et en même temps. A moyen terme, de penser des usages temporaires, réversibles : logements étudiants, pépinières d'artistes ou d'artisans dans des containers, mise en culture des friches industrielles sous forme d'arboretum, de parcours botanique ou pourquoi pas de labyrinthe végétal.

---

## Bassins à flot : « préserver le potentiel futur en évitant d'aller trop vite »

---

Comme pour la rive droite, il s'agit de préserver le potentiel futur en évitant d'aller trop vite, et en misant sur un programme plus sélectif. Les grands objectifs pourraient être de penser un prochain cycle d'aménagement autour de « habiter la Garonne », de limiter la patrimonialisation pour conserver la réversibilité des aménagements, de développer des programmes temporaires mettant l'accent sur l'eau avec un ou plusieurs espaces publics flottants couplés avec un programme culturel et touristique, ou encore de créer des espaces publics modulables et connectés autour d'un univers maritime.

Avec, selon les termes de l'INTA, le « choc de la métropolisation » - c'est-à-dire la crise, les ruptures et les changements - le caractère spécifique de la métropole bordelaise, son art de vivre, son mode de vie lié à sa taille et sa morphologie, pourraient être contraints d'évoluer. Cette nouvelle donne implique aussi de mieux prendre en compte l'environnement extérieur et notamment les territoires situés au delà des limites de la coopération institutionnelle : l'arc charentais, Toulouse, BAB San Sebastien, Saragosse, Bilbao; ce sont certes des concurrents, mais ils peuvent aussi aider à la constitution d'une aire métropolitaine du sud-ouest européen.

Cette vision hors-les-murs, cette ouverture, permettrait aussi de renforcer le caractère cosmopolite de la métropole bordelaise, aujourd'hui peu développé, en dépit de la proximité de l'Espagne et du Portugal; une piste de développement pour la métropole pourrait être de devenir une porte d'entrée de la péninsule ibérique et de l'Amérique latine.

L'approche étape par étape, proposée par le Panel INTA, concerne autant l'occupation de l'espace que les politiques sectorielles. Les nouveaux développements urbains pourraient être plus ciblés, concentrés sur des projets bien cernés, et laisser l'avenir répondre aux questions de l'évolution des besoins et des conditions de développement.

Le processus de développement des villes en Europe est caractérisé par deux mouvements simultanés et opposés : la croissance et le rétrécissement.

Cela impose à la métropole de prêter attention aux territoires en croissance, mais aussi aux territoires fragiles.

La métropole bordelaise peut éviter que les inégalités urbaines et sociales ne compromettent son dynamisme de croissance et de transformation, comme il arrive trop souvent dans de nombreuses villes.

**L'INTA** (Association internationale du développement urbain) est une association française à vocation internationale accueillant décideurs et praticiens publics et privés qui partagent connaissances, expériences et savoir-faire pour un développement urbain intégré. L'INTA rassemble des milliers de membres, associés et partenaires dans près de 100 pays.  
www.inta-aivn.org

**Le panel** s'est rendu dans la métropole bordelaise du 28 novembre au 4 décembre 2010 pour y effectuer une visite détaillée de terrain, des entretiens et ateliers avec les principaux acteurs locaux (60 personnes auditionnées).

#### **Composition du panel international :**

- **Margarita ANGELIDOU**, architecte urbaniste, Thessalonique
- **Lola DAVIDSON**, urbaniste, INTA
- **Arkaitz FULLAONDO**, sociologue, Bilbao
- **Paul GERRETSEN**, urbaniste, Rotterdam
- **Werner HEINZ**, consultant, Cologne
- **Jorge HONORIO**, aménageur public, Lisbonne
- **Kanako IUCHI**, architecte urbaniste, Japon
- **Christine LOR**, INTA, Paris
- **Bert MCCLURE**, architecte urbaniste, Philadelphia, Paris
- **Willie MILLER**, architecte, Glasgow
- **Kah-ping SEOW**, aménageur public, Singapour
- **Michel SUDARSKIS**, politiste, secrétaire général de l'INTA
- **Jonathan WOODROFFE**, architecte, Londres et Amsterdam



# VISIONS DES SCOLAIRES





---

## Ils seront les citoyens de 2030

---

Dans le cadre de la démarche prospective « Bordeaux Métropole 3.0 », il était indispensable d'interroger les enfants d'aujourd'hui qui seront les adultes de demain, pour leur demander d'imaginer et de dépeindre la métropole bordelaise souhaitable pour 2030. Un travail de mobilisation et d'information des établissements scolaires sur La Cub a été réalisé en partenariat avec l'Inspection académique. Questionnaire pour les élèves, mode d'emploi et guide d'accompagnement pour les enseignants, le dispositif s'est mis en place afin de permettre aux enfants de formuler leur vision de la métropole souhaitable pour 2030. Quatre établissements scolaires ont répondu à l'appel à contributions de La Cub : le collège Manon Cormier de Bassens (2 classes de quatrième SEGPA), le lycée Victor Louis de Talence (2 classes de seconde), les lycées Magendie (2 classes de première) et Montesquieu (1 classe de seconde patrimoine) de Bordeaux. Au total, 7 classes soit plus de 200 élèves ont participé à la démarche de prospective. Certains ont abordé la problématique à l'échelle de l'agglomération, d'autres comme le lycée Montesquieu ont appuyé leur réflexion sur un quartier précis, en l'occurrence le devenir de Bacalan.

Au travers d'un questionnaire individuel, accompagné parfois d'un débat collectif en classe, les élèves, qui auront autour de 35 ans en 2030, nous font part de leur vision concernant l'habitat, les déplacements, l'emploi, la famille ou encore les modes de communication dans l'agglomération bordelaise de demain. Ils nous parlent de leurs espoirs et de leurs craintes pour l'avenir, de ce qu'ils aiment, de ce qui devrait changer. Les « copies » rendues sont diverses : les questionnaires assortis parfois d'un récit libre ou d'un montage photographique sont porteurs d'un savant mélange de bon sens, de réalisme, d'utopie, et parfois de science fiction. Une riche matière qui vient compléter et interroger les contributions des adultes acteurs de la société civile.

# ► L'HABITAT

## le quartier : l'échelle de la qualité de la vie

D'abord, tous ces jeunes aiment l'agglomération bordelaise. Comme le résume le lycée Magendie, « Bordeaux est une ville très attachante. Peu d'élèves souhaitent la quitter ou s'y sentent mal. La qualité architecturale et de mode de vie y est très appréciée ». Les élèves interrogés s'expriment aussi sur les changements dans la ville, sur ce qui doit être « refait », avec un grand souci d'esthétisme. Autant d'éléments indiquant que les futurs adultes de La Cub n'ont pas l'intention de laisser le patrimoine à l'abandon !

Les jeunes, cependant, n'habitent pas seulement une agglomération, mais aussi et surtout des quartiers. Ils apprécient la tranquillité, le calme de ces espaces et souhaitent avoir une certaine intimité – plusieurs élèves du lycée Montesquieu regrettent l'inconfort des maisons « trop proches de celles des voisins ». Mais ils désirent tout autant une vie de quartier riche et animée (boutiques, city-stades, jardins, lieux de culture...), où les liens sociaux n'auraient pas disparu, où les lieux publics seraient redevenus lieux de rencontres.

Des élèves du lycée Montesquieu expriment ainsi leurs souhaits et leurs inquiétudes : « je n'aimerais pas que [...] les personnes vivent comme des machines et que le contact humain soit de moins en moins présent ». « Dans mon quartier, j'aimerais qu'on ouvre des restaurants, des marchés, des petits endroits où l'on pourrait se retrouver, ce serait sympa. » Les jeunes sont attachés à leur quartier et sensibles à la qualité de vie en son sein, comme cette élève du lycée Montesquieu : « ma plus grande crainte, c'est que le projet prévu pour Bacalan lui enlève tout son charme, et que Bacalan se dégrade ».

Un élève de ce même établissement résume « j'aimerais que l'agglomération de demain soit riche en architecture et que les personnes se retrouvent toutes ensemble dans les lieux publics ».

La place de la nature dans la ville est aussi prégnante dans la vision qu'ont ces jeunes de l'avenir. Ils craignent la destruction des sites naturels, la disparition du végétal, les nuisances et la pollution.

Les jeunes souhaitent beaucoup de petits espaces verts soignés, de petits jardins près de chez eux. Du « petit », ils en veulent partout. Sans doute parce qu'ils espèrent trouver dans le quartier, espace de proximité, un espace de vie à leur échelle, plus que dans l'immense métropole et ses grands projets.

Comment voient-ils leur maison, espace à soi, espace d'intimité, en 2030 ? « Quand je fais mon entrée dans une pièce les murs s'illuminent de mille couleurs et quand je marche, le carrelage s'allume » rêvent les élèves du collège Manon-Cormier. Globalement, ces jeunes souhaitent une maison « agrandie » par rapport à celle de leur quotidien, faite à leur goût, avec un grand jardin et parfois une piscine – voire des cours de tennis et bassins pour se baigner sur les toits des immeubles modernes. Dans l'espace personnel de ces jeunes, le « grand » devient donc prédominant ; mais ils n'oublient pas une seconde que « malheureusement, pour avoir tout cela, il faudrait être riche ». La cherté du foncier peut être un véritable obstacle à leur rêve d'habitat, ainsi que le soulignent les élèves du lycée Magendie.

## ► LA FAMILLE

### Un modèle familial « traditionnel » qui devient idyllique

Comment les jeunes voient-ils la famille en 2030? Même si le divorce est omniprésent dans la description de la réalité familiale, et même s'ils voient autour d'eux la diversité des familles recomposées – qui apportent aussi certains avantages dans la richesse des liens par exemple – c'est souvent le modèle du couple et de la famille traditionnelle qu'ils espèrent pour leur avenir. Ainsi, les élèves du lycée Victor-Louis « apprécient les familles unies, surtout quand elles affrontent les problèmes ensemble ». Le collègue Manon-Cormier résume assez bien l'avis général : « dans 15 ans, j'espère être marié et avoir des enfants. Je souhaite que notre amour soit éternel, mais si les choses se passent mal, je ne suis pas contre le divorce ».

La structure familiale reste le socle, les racines, les gens que l'on « retrouve », avec pour certains un attachement sincère au « nom de famille ». Elle est le lieu où s'expriment les sentiments, où l'on fait attention aux individus.

Petit bémol tout de même, et c'est là que demeure le paradoxe, la famille ne doit pas peser sur la liberté de ses membres mais plutôt leur laisser faire ce qu'ils veulent. « J'ai remarqué que moins je les (mes parents) vois, plus j'ai de plaisir à les retrouver » résume un élève du collège Manon-Cormier.

Reste que pour ceux qui se projettent dans l'avenir, le modèle familial parfois « agrandi » par rapport à celui d'aujourd'hui – « si certain de mes potes ne veulent qu'un ou deux enfants, d'autres en veulent plein » déclare une collégienne – reste le noyau dur des relations humaines et sociales. Comme l'affirme une des élèves du lycée Montesquieu : « Je voudrais avoir des liens forts avec mes enfants et mon mari ».

Mais il y a aussi des contraintes qui pèsent sur les projets familiaux. Contraintes financières : « je ne veux pas fonder de famille si je n'ai pas de travail et assez d'argent pour les loger et les élever » déclarent les collégiens

de Manon-Cormier ; mais « il se peut aussi que certains d'entre nous soient homosexuels. Aujourd'hui, ils ne peuvent ni se marier, ni avoir d'enfants. J'espère qu'à l'avenir les lois seront moins strictes pour qu'il y ait plus d'égalité », remarquent les mêmes collégiens. Pour que la vie familiale puisse s'épanouir, certains élèves pensent que les pouvoirs publics devraient faciliter la vie de famille, avec notamment une multiplication des crèches, mais ils comptent aussi sur l'aide intergénérationnelle, en particulier celle des grands-parents. La solidarité entre voisins est aussi évoquée, comme dans ce récit du lycée Magendie : « je vais confier ma fille à ma voisine, une jeune retraitée de 65 ans qui sera ravie de m'aider. En effet, de nos jours, les personnes âgées sont beaucoup plus actives, et comme elles sont en bonne santé, elles sont ravies de rendre service ».

## ► LA MOBILITÉ

### Vers une mobilité plus fluide, plus douce, plus solidaire

Les enfants se déplacent beaucoup dans La Cub, parfois trop, trop longtemps ou trop loin à leur goût. Ils souffrent de la congestion des transports : trop de monde sur les routes, dans certaines rues même parfois, trop de monde dans les tram et les bus aux heures de pointe! Les élèves du lycée Victor-Louis soulignent que le manque de transports en commun correspond pour eux à un manque d'autonomie : ils les souhaitent donc plus fréquents et plus étendus jusque dans les zones moins urbanisées. D'ailleurs, si une majorité utilise les transports publics, ce n'est pas le cas de tous : cela montre

bien la limite de la desserte dans les villes périphériques. Certains pointent aussi que les transports publics devraient être réellement adaptés aux personnes à mobilité réduite, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Ils aiment marcher. Une lycéenne de Montesquieu dit ainsi « je me sens bien dans ma peau, car en marchant, je sais que je ne pollue pas cette planète ». Ils apprécient aussi le vélo (et le Vcub) pour le sport, le plaisir et le sentiment d'autonomie qu'il procure. Un élève du lycée Magendie imagine qu'en 2030,

« l'expansion des tramway et Vcub a engendré une épuration des voitures dans le centre-ville, si bien que Bordeaux peut quasiment être qualifiée de ville piétonne ».

Enfin, ils n'oublient pas de rêver pour l'avenir à des modes de transports sans contrainte : outre la téléportation, les chaussures-aérogilisseur et la planche à voile urbaine, ils suggèrent de développer voitures volantes et taxis-hélico. S'ils reconnaissent le manque de moyens technologiques actuels, ils n'en étudient pas moins toutes les possibilités pour réduire la pollution!

## ► L'EMPLOI

# Le travail, une nécessité source d'angoisse

Les jeunes se montrent plutôt pessimistes quant à leur avenir professionnel. Le souci de l'argent est très présent dans leur esprit : ainsi les élèves du collège Manon-Cormier déclarent que « ce qui est important dans le travail, c'est le salaire. Sans lui, on ne peut pas vivre. » Les jeunes ont certes des idées et des envies pour leur travail à l'avenir : beaucoup rêvent de travailler dans le domaine scientifique ou informatique, dans le domaine social, ou voudraient exercer un métier créatif comme celui d'architecte ou de styliste. Mais ils pensent que le chemin pour y arriver ne sera pas facile. Il faut avoir la motivation d'apprendre, obtenir de bonnes notes au collège et au lycée ; la réussite scolaire reste clairement perçue comme indispensable à la réussite professionnelle. Une élève du lycée Montesquieu se projette : « il faudra que je fasse de longues études et que je travaille pour les payer, donc je finirai tard et j'aimerais passer du temps avec ma famille mais je la verrai peu ». Près de la moitié des élèves du lycée Victor-Louis pense qu'elle devra entreprendre des études difficiles pour obtenir l'emploi de leur choix. La peur du chômage, ou d'un salaire trop bas, se fait sentir.

Les jeunes constatent avec regret que le monde du travail peut être éprouvant, voire abrutissant, et s'inquiètent de la mauvaise ambiance qui y règne parfois. Ils en observent l'effet sur le moral des adultes autour d'eux. Une élève du lycée Montesquieu le résume comme cela : « je n'aime pas le fait que les gens autour de moi soient tout le temps stressés, fatigués, et fassent de longues journées, ils ne sortent plus, ils ne profitent plus, ce qui est triste ». Une vie professionnelle épanouie est celle qui permet de ne pas s'ennuyer, d'avoir des conditions de travail agréables et de bonnes relations avec ses collègues, de « rencontrer des gens et des idées ». Une distance domicile/travail raisonnable est également un facteur de bien-être, comme l'affirme un élève du collège Manon-Cormier « [je voudrais] un métier qui me plaise et ne soit pas loin de chez moi ».

## ► LA COMMUNICATION

### Le numérique tous azimuts, mais qui n'évincera pas l'indispensable « face et face »

Les jeunes ne se voient pas occuper leur temps libre différemment à l'avenir, mais espèrent seulement que les contraintes financières, familiales et professionnelles leur permettront encore d'en profiter. Aujourd'hui, tous ou presque sortent avec leurs amis, pratiquent un sport, écoutent ou font de la musique, passent du temps sur l'ordinateur ou les jeux vidéos. La lecture et autres activités culturelles ont aussi, dans une moindre mesure, leur place. Certains jeunes réclament plus de structures de loisirs, comme des terrains de sports, des parcs ou des médiathèques.

L'ordinateur et la console sont omniprésents, plus encore que la télévision. Les élèves déclarent qu'ils « ne pourraient pas vivre sans écran! ». Cela concerne avant tout la communication, car la très large majorité utilise le téléphone portable et Internet/Facebook, devenus indispensables comme en témoignent les élèves du lycée Victor-Louis. Ces outils sont plébiscités car ils sont rapides, directs et pratiques. « J'aime pouvoir parler à n'importe lequel de mes amis, n'importe quand, peu importe où il se trouve » confirme un collégien. Les élèves du collège Manon-Cormier imaginent dans leur récit de fiction sur 2030 : « Aujourd'hui, tout s'achète et tout se vend par internet. Les écrans sont partout. Incrustés dans les murs ou dans les miroirs ».

Beaucoup préfèrent cependant la relation face à face, comme cette lycéenne de Montesquieu : « je n'aime pas le fait de ne pas voir la personne à qui je parle ». Pour la plupart, il n'y a pas de risque que le virtuel absorbe le réel : les jeunes semblent considérer ces deux sphères comme des éléments complémentaires de leur vie. Certains, au contraire s'inquiètent un peu de l'addiction que peuvent susciter les écrans de tout type : « on s'enferme sans trop le savoir, on ne vit pas, on reste de notre côté et il se peut aussi que l'on ne sorte pas de toute la journée » disent des élèves du lycée Montesquieu.

## ► LES ESPOIRS

### Parmi leurs plus grands espoirs pour la métropole de demain

« La ville sera devenue plus agréable grâce à plus d'espaces verts, des transports en commun nombreux, rapides et propres, une diminution de la pollution et une mise en valeur du patrimoine. A créer : un zénith, une piscine sur la Garonne, le stade Chaban-Delmas restructuré en amphithéâtre... »  
lycée Magendie

« J'espère surtout que les prix de l'immobilier n'augmenteront pas. Je souhaiterais habiter près d'une grande ville, dans laquelle je peux rencontrer de nouvelles personnes et vivre de grands événements, mais dans un quartier calme. »  
Collège Manon-Cormier

« Les élèves ont l'espoir d'un développement écologique, d'un développement durable urbain avec des lignes de tram partout, même loin du centre-ville; mais aussi plus de lien social, la création de groupes écologiques de jeunes... et enfin une alliance entre architecture moderne et patrimoine historique. »  
lycée Victor-Louis

« Mon plus grand souhait est que tous les projets entrepris aujourd'hui pour le quartier de Bacalan se réalisent enfin, pour ramener un peu de vie dans ce quartier en friche. »  
lycée Montesquieu



# CONTRIBUTION DES SERVICES DE LA CUB





---

## Enjeux et pistes d'action

---

Alors que les communes, les partenaires institutionnels, la société civile organisée et les scolaires travaillaient à l'élaboration de leur contribution à Bordeaux Métropole 3.0, les services de la Communauté urbaine de Bordeaux, de leur côté, ont également mené un travail interne de réflexion collective.

Plusieurs ateliers de travail réunissant une quarantaine de cadres issus de différents services communautaires se sont déroulés. Ils ont permis de faire émerger une quinzaine d'enjeux qui sont apparus fondamentaux pour construire la métropole bordelaise de 2030. Le travail des services de La Cub a ensuite consisté, sans se contraindre par des limites territoriales ou thématiques, à décliner ces grands enjeux en pistes d'actions afin de répondre à la question : qu'est-ce que La Cub – et ses partenaires – pourraient mettre en place pour relever les défis identifiés ? Ces priorités d'actions, au nombre de 8, se traduisent par des leviers ou des propositions concrètes, soit déjà engagés, soit qui pourraient l'être à l'avenir. Les leviers et pistes identifiés ne sont bien entendu pas exhaustifs et encore moins définitifs.

La contribution de La Cub repose sur le travail interne technique de différents services mais elle s'appuie également, de façon très importante, sur le matériau recueilli tout au long de la démarche Bordeaux Métropole 3.0 : cycle de conférences, réflexions des experts (Conseil Scientifique, travaux du panel de l'INTA - Association internationale du développement urbain). Tous ces échanges et réflexions ont croisé, nourri, éclairé et fait écho à la contribution des services de La Cub.

La contribution Cub est l'une des contributions à la démarche Bordeaux Métropole 3.0 mais elle a également une place un peu particulière en ce qu'elle relie l'ensemble des contributions recueillies, met en lumière des points de convergence, ceux qui font débat ou qui font rupture.

Elle alimentera, comme tous les éléments assemblés dans le cadre de la démarche Bordeaux Métropole 3.0, l'élaboration du projet métropolitain.

# 16 ENJEUX POUR L'AVENIR

**Ces enjeux transversaux sont de natures diverses mais restent fortement interdépendants. Ils sont souvent communs aux destins des métropoles, parfois plus spécifiques au territoire bordelais. Ils se recoupent et se complètent. Ils visent à remplir les conditions d'émergence d'une métropole qui pourrait être définie de la façon suivante : une métropole évolutive, une métropole en réseaux, une métropole (à dimension) humaine et une métropole compétitive.**

## Une métropole évolutive

### L'adaptabilité pour accompagner les mutations

Les changements tant technologiques que sociaux sont beaucoup plus rapides, éphémères, parfois radicaux que les modifications de la ville, son organisation, ses aménagements. Afin de permettre à l'agglomération de répondre, d'intégrer, voire d'anticiper ces changements, il est nécessaire d'intégrer la notion de flexibilité, de réversibilité, de polyfonctionnalité et de provisoire dans la conception et la gestion de l'habitat, des équipements, des transports... La place laissée aux usagers dans la conception, l'appropriation ou le « détournement » de certains lieux doit aussi être prise en compte dans l'aménagement de la ville.

### Des équipements multi-usages, multi-publics

Il s'agit de concevoir, d'aménager, de développer des équipements qui vivent toute la journée, toute l'année. Ces lieux repères cristallisent les activités collectives et la vie sociale. Ils deviennent ainsi de véritables lieux de centralité urbaine. Par la multiplicité de leurs fonctions, les équipements ouverts au public (écoles, universités, centres culturels, hubs de transports...), dont l'investissement est alors clairement optimisé, accueillent toutes les catégories de la population, multipliant les occasions de rencontres et de créations de nouveaux usages et de nouveaux emplois. Des espaces productifs (zones d'activités ou centres commerciaux) peuvent aussi s'inscrire dans cette logique multi-usages.

### L'innovation dans la ville

L'enjeu est de faire de l'agglomération bordelaise une métropole innovante tant d'un point de vue technologique que social. C'est-à-dire une métropole qui favorise l'émergence, par des porteurs de natures diverses, de projets, d'initiatives, de méthodes et de process audacieux que l'on vient voir d'ailleurs. L'innovation doit être faite pour et par les habitants ; elle devient le moteur de la ville. Dans ce cadre, la notion de « living lab », c'est-à-dire de laboratoire d'usages à l'échelle réelle est une piste précieuse. Des lieux pour la naissance et la diffusion de l'innovation et de son corollaire, la créativité, sont également à imaginer.

### Mutualisation et vie quotidienne

Les pratiques et les attentes des citoyens tendent vers une volonté de concilier besoin de consommation et besoin de régénération des relations humaines (mise en commun, solidarité). Pour consommer mieux et contrebalancer l'individualisme, le développement des usages partagés liés à la vie urbaine peut être stimulé, accompagné, soutenu ou valorisé. Dans de nombreux domaines de la vie quotidienne, la mutualisation, l'usage partagé, la co-propriété ou l'usage sans propriété vont tendre à se développer - logements, bureaux, déplacements, biens de consommation, jardins... - favorisant ainsi l'émergence de nouveaux réseaux, de nouvelles relations humaines et de nouveaux métiers. Ces pratiques innovantes intègrent bien évidemment les technologies de l'information et de la communication.

### Les temps de la ville

L'enjeu est celui des rythmes de la ville, qui permettent à chacun de trouver le sien, qui favorisent l'adéquation bien-être collectif et individuel. La métropole bordelaise doit pouvoir jouer tous les rythmes de vie pour ses habitants : ville apaisée (diminution du stress, fluidification des déplacements...) et ville agitée (bouillonnement d'initiatives, événements...). Elle pourra permettre aussi de concilier harmonieusement les différents temps de la vie : familial, professionnel, temps libre...

La métropole bordelaise saurait alors simultanément se caler au temps du reste du monde (le fonctionnement international continu), et trouver son propre rythme constitutif de son identité, tout en ayant pour ambition d'être en avance sur le temps par le biais de l'innovation. La forme de la ville, l'ouverture des lieux et des services publics, le temps consacré aux autres et l'intégration des nouvelles technologies sont autant de pistes de réflexion à creuser.

## Une métropole en réseau(x)

### Des espaces publics à vivre : la ville comme lieu de rencontres

Il s'agit de redonner à l'espace public, essence de la ville, sa vocation de lieu de la rencontre, d'interconnexion, d'échange et de friction. La conception et l'aménagement de ces espaces en font des lieux reconquis par les habitants et les passants et développés pour le « vivre ensemble ». Cette approche concerne des lieux emblématiques à l'échelle de la métropole, des espaces naturels, comme des espaces de proximité dans les quartiers, qui deviennent de véritables « haltes urbaines ». Elle s'applique, en premier lieu, à l'échelle de la rue qui peut devenir un espace apaisé où une logique urbaine se substitue à une seule logique routière.

### Vie métropolitaine et vie de proximité

Il s'agit de dessiner une organisation urbaine qui permette de conserver une qualité de vie dans les deux niveaux qui structurent la vie urbaine : la vie métropolitaine et la vie de proximité. A travers cette double lecture de la ville, l'enjeu est de resserrer la trame des lieux de proximité pour proposer des fonctions urbaines diversifiées (logement, éducation, certains types d'emplois...) dans un univers quotidien, et de créer ainsi de nouvelles polarités. En complément, la vie métropolitaine permet l'accessibilité et l'usage de certaines fonctions (bassins d'emplois) et d'équipements qui contribuent au rayonnement de l'agglomération (culture, sports, certains types de commerces, infrastructures de transports, événements...). Les connexions entre les centralités, les échelons, et l'extérieur de l'agglomération participent largement aux défis à relever dans le cadre de cet enjeu.

### Ville mobile/vie nomade

Un des enjeux de l'agglomération bordelaise de demain est que chacun puisse se déplacer dans toute la métropole, quels que soient son revenu et le motif du déplacement, dans une logique de fluidité et de rencontres. Le défi est probablement de se déplacer mieux, plutôt que moins ou plus vite. A cette fin, il convient d'optimiser les déplacements choisis et de réduire les déplacements subis. Cet enjeu trouvera des réponses dans l'optimisation des infrastructures existantes ou en développement, en jouant notamment sur les hubs (plates-formes de correspondance) et les réseaux physiques et numériques qui seront le socle des nouvelles mobilités. Les leviers d'actions seront aussi à explorer dans la conception même de la ville avec le rapprochement de certaines fonctions urbaines (habitat/emploi par exemple), la recherche de nouvelles polarités, l'aménagement des espaces publics (« marchabilité » de la ville) et la recherche de densité urbaine. Cette nouvelle mobilité prendra également tout son sens dans la modification des comportements et des usages. Le citoyen-usager nomade a un rôle central à jouer dans la mise en œuvre de cette nouvelle mobilité.

### La ville connectée

Si l'on prend en compte le fait que l'urbain est désormais numérique autant que matériel, l'enjeu pour demain est de construire une métropole bordelaise connectée aux autres territoires, aux individus, à l'information et au savoir, tout en respectant l'intimité et la liberté de chacun. La connexion repose bien entendu sur les infrastructures physiques et numériques. Pour devenir une « ville intelligente » au service de la qualité de vie et du développement durable, les champs d'intervention sont nombreux : transports, éducation, développement économique, économie de ressources... La connexion est aussi humaine dans une logique de solidarité, d'accès aux données, de participation citoyenne.

### La mise en réseau et l'intégration des espaces naturels et agricoles comme axes structurants

Le modèle de développement urbain du 20<sup>e</sup> siècle s'est fondé principalement sur une ville façonnée autour du réseau d'infrastructures de transport, des grandes opérations de logements et des grandes zones d'activités économiques. Ce développement a relégué la nature et les espaces agricoles comme composantes secondaires du projet urbain. Face à la pression urbaine de plus en plus forte, des mesures de protection et de préservation ont permis une sanctuarisation de ces espaces sans pour autant modifier sensiblement l'esprit des projets de territoire. Pour 2030, il s'agit de placer la nature comme une des valeurs fondatrices et structurantes de la métropole bordelaise. Afin de créer ce modèle, l'enjeu est multiple pour le devenir et l'usage des 50 % d'espaces naturels et agricoles qui composent le territoire de La Cub : poursuivre la protection et la valorisation des grands espaces périphériques, faire rentrer la nature en ville, tout en s'interrogeant sur la place à donner à l'agriculture.

---

## Une métropole (à dimension) humaine

---

### Qualité de vie et bien-être social

L'enjeu est de ne pas limiter l'ambition de la métropole bordelaise à la préservation du cadre de vie, mais de mettre au cœur des préoccupations publiques, la qualité de vie de l'ensemble de ses habitants : accès au logement, à l'emploi, à l'éducation et la formation, prévention des risques, santé environnementale et accès aux soins, sécurité...  
La prise en compte et la valorisation des arts de vivre dans leur diversité, et la réconciliation entre hédonisme individuel et bien-être collectif sont également des pistes de réflexion et d'action.

### Ville et inégalités

Fortement reliée à l'enjeu précédent, l'idée est de travailler à une ville inclusive, qui non seulement cherche à résoudre les problèmes économiques, sociaux ou sanitaires de ses habitants mais qui prend en compte, dans sa conception et sa fabrication, le point de vue des plus démunis, des exclus, des minorités. L'intégration des générations (les personnes âgées mais aussi les enfants), la mixité sous toutes ses formes, la capacité d'écoute des « sans voix », la forme de la ville, ses connexions et ses réseaux, le rôle des acteurs du territoire sont autant de réflexions et de chantiers à mener.

### Economie des ressources : comment construire sobre ?

L'enjeu est de construire une métropole bordelaise dans une logique d'optimisation, de maîtrise et de sobriété c'est-à-dire une ville qui consomme peu d'énergie tout en s'appuyant sur les énergies renouvelables, rejette peu de déchets et améliore leur traitement, consomme local pour réduire sa dépendance, occupe le minimum d'espace, protège ses ressources naturelles, économise l'eau. Une métropole qui se soucie de son environnement et de la qualité de vie de ses habitants (santé environnementale) est de ce fait beaucoup plus durable et plus attractive.

### L'homme et la ville : une métropole à dimension humaine

Tout en étant millionnaire, la métropole doit rester à taille humaine c'est-à-dire qu'elle doit permettre aux différents citoyens d'exister dans une volonté de préserver l'anonymat tout en favorisant les liens et les rencontres. Les pistes de réflexion sont nombreuses : renforcement de la participation à la vie publique, répartition des rôles entre les différents acteurs de la cité (politiques, associatifs, citoyens), bénévolat et engagement comme créateurs de valeur, proximité, notions de quartiers et de nouvelles polarités, accès à la connaissance, expressions. Dans ce cadre, la place de l'enfant et de la personne âgée en tant qu'usagers et prescripteurs dans la vie urbaine est un vrai défi.

---

## Une métropole compétitive

---

### Un système économique métropolitain bordelais basé sur l'économie « quaternaire »

L'enjeu pour la métropole bordelaise est d'opter pour un modèle de développement économique capable d'être attractif et compétitif dans les secteurs de pointe qui font son excellence au niveau mondial, tout en innovant au niveau local au travers d'un développement économique plus solidaire, responsable et bénéfique à la qualité de vie des métropolitains. Il s'agit de créer et d'interconnecter un système vertueux où les innovations technologiques, la production industrielle et une économie servicielle - à professionnaliser et à valoriser - bénéficient à l'ensemble des acteurs de la métropole : entreprises, salariés, habitants... tout en étant capable d'intégrer les économies alternatives à ce nouveau modèle.

### La métropole attractive, rayonnante, ouverte

La métropole bordelaise de 2030 ne sera métropole que si elle est ouverte sur les autres territoires - proches ou lointains -, les autres cultures, les autres idées. Dans ce cadre, la réflexion porte autant sur les coopérations, les échanges et les partenariats avec les territoires et leurs citoyens, que sur le cosmopolitisme ou encore sur l'innovation.

Cet enjeu englobe tous les précédents. L'identité, le positionnement et l'attractivité de la métropole reposeront en effet sur la manière dont elle aura su répondre à ces différents enjeux en apportant des solutions et initiatives audacieuses et cohérentes. La métropole ne saura être rayonnante et compétitive que si elle contribue à définir les nouveaux critères de développement et d'attractivité des villes.

# 8 PRIORITÉS D'ACTION POUR LA MÉTROPOLE BORDELAISE

Les 8 priorités, identifiées par les groupes de travail composés de cadres des services de La Cub, paraissent souhaitables pour répondre aux enjeux précédents et construire la métropole de 2030. Elles ne sont pas exhaustives et encore moins définitives.

La contribution de La Cub n'est pas un plan d'actions ou une feuille de route des services communautaires. Son ambition est de servir de grande boîte à idées, d'ouvrir des espaces de débat, de poser des bases pour la suite de la réflexion.

L'horizon temporel – 2030 – retenu dans le cadre de la démarche prospective Bordeaux Métropole 3.0, fait que la contribution de La Cub se détache de critères immédiats de faisabilité, mais le lien avec l'existant est pris en compte et montre que l'on reste dans le champ du plausible. Passer du plausible au faisable nécessitera d'approfondir plusieurs sujets qui apparaissent en pointillés dans cette contribution, notamment celui du modèle économique de l'investissement public souhaité dans les années qui viennent.

Une autre question prégnante sera celle de la gouvernance territoriale : l'ambition de La Cub à travers son projet métropolitain est de partager une ambition collective, d'engager une dynamique territoriale qui associe ses grands partenaires institutionnels (au premier rang desquels les communes), les citoyens et les partenaires privés.

Un nouveau modèle de gouvernance sera peut-être à inventer pour concilier au mieux vie de proximité et vie métropolitaine, pour construire le consensus autour des principaux axes de développement de notre territoire.

## « Des espaces publics à vivre »

S'appuyant sur l'expérience extrêmement valorisante des grands espaces publics rendus aux piétons et flâneurs, notamment le long de la Garonne et dans le centre de Bordeaux, cet axe d'actions vise à rendre à tous les habitants de la métropole des espaces publics conviviaux, sûrs, véritables lieux de rencontres, faciles à fréquenter par les modes doux de déplacement. L'idée d'optimiser l'articulation entre espace privé et espace public en conciliant volonté d'anonymat, intimité et lien social fait aussi partie des objectifs de cet axe.

Pour répondre à cette volonté de développer des espaces publics à vivre, les services de La Cub ont imaginé une trentaine d'actions ou pistes d'actions, par exemple ponctuer la métropole de « haltes urbaines » véritables lieux de vie

et de rencontre ; utiliser les espaces publics comme supports de la trame verte et bleue ; associer les riverains à la conception et/ou à la gestion des espaces publics de proximité ; ne pas systématiquement afficher une vocation finale et unique de ces espaces publics afin de permettre l'appropriation voire le détournement pas les usagers ; convertir certains espaces non occupés en espaces verts, même temporairement, le temps de réfléchir à leur usage futur ; transformer une part des voiries en zones de circulation apaisée ou zones de rencontre ; développer des espaces communs extérieurs partagés (toits des immeubles utilisés en sites de convivialité ou jardins potagers)... ou encore penser l'espace public en fonction de son usage pour les enfants.

## « Des logements pour tous et pour tous les temps de la vie »

La remontée de la production de logements à un niveau correspondant à la demande vise à offrir, au cœur de l'aire métropolitaine, à toutes les catégories de population, des logements adaptés à des prix compatibles avec leurs ressources. Elle répond à une nécessité de fluidification du marché liée essentiellement aux évolutions sociales (vieillesse, familles recomposées, paupérisation des ménages...) qui conduit les habitants à moduler leurs demandes en logements, en fonction de besoins évolutifs au cours de la vie. Le logement est le cœur de la vie en ville. Il est aussi le point de départ de nouvelles relations à la ville, de nouvelles pratiques de la ville et reste un champ d'innovations majeur notamment en matière de mixité sociale et générationnelle. Au-delà, les actions en matière de logements doivent contribuer à densifier l'aire urbaine pour limiter l'étalement et préserver l'espace, ressource rare.

Parmi la trentaine de pistes d'actions évoquées pour réaliser cet objectif, on peut citer la volonté de développer une offre de logement en accession à prix abordable ainsi que l'offre de logements sociaux sur l'ensemble du territoire, afin de répondre aux besoins d'habitat des plus démunis ; de fournir des logements aux personnes âgées en développant la cohésion inter-générationnelle (de type « 1 toit, 2 âges ») ; d'expérimenter une vraie mixité sociale mais aussi verticale en concevant des bâtiments ayant plusieurs fonctions ; de soutenir de nouveaux modes de logements partagés ou d'espaces partagés à l'intérieur des habitations ; de développer l'offre de logements dans les centralités secondaires ou encore de valoriser les délaissés fonciers tout en entamant une vraie réflexion sur la « hauteur » du bâti.

## « De nouvelles polarités »

La structuration de la métropole autour d'un réseau de pôles secondaires permet d'offrir une gamme étendue de services sur l'ensemble de la métropole, de conforter le réseau principal de transports en commun, d'offrir de nouvelles « adresses » pour l'attractivité de la métropole. Ces nouvelles polarités permettent d'assurer deux niveaux de vie de qualité : des lieux de proximité proposant des fonctions urbaines diverses et une vie métropolitaine.

Les services de la Communauté urbaine ont là aussi imaginé de nombreuses possibilités d'actions, notamment : concentrer le développement sur les points nodaux de la métropole en développant autour de ces points une offre conséquente de services publics-privés ainsi qu'une offre d'emplois ; concevoir les quartiers autour de la notion de proximité en privilégiant les déplacements à pied ; redynamiser les centres-villes et centres-bourgs avec des ambitions augmentées en termes d'espaces publics et de fonctionnalités urbaines ; développer des opérations d'aménagement (et de logements, du type « 50 000 logements ») autour des axes de transport en commun mais aussi renforcer l'attractivité et l'accessibilité du réseau des équipements publics (sportifs, culturels...) de niveau métropolitain.

## « Une mobilité métropolitaine, la métropole proche et accessible »

Vivre vraiment la métropole, c'est accéder facilement à l'ensemble des services, emplois et activités grâce à un système efficace de transports en commun, à un réseau bien géré de mobilité individuelle et à des services de mobilité adaptés aux besoins spécifiques ou émergents et s'appuyant sur les nouvelles technologies. C'est aussi pouvoir disposer d'un large choix de solutions de mobilité adaptées aux différents besoins et attentes des usagers.

Cette priorité a donné lieu à de très nombreuses propositions, qui relèvent pour partie du développement ou de l'optimisation d'infrastructures permettant de réduire les coupures par les franchissements, de mailler le réseau de transports en commun avec la rocade ferrée et la rocade routière ou encore de favoriser les transports en commun sur les trajets périphériques.

Mais elles touchent aussi à l'organisation de l'espace qui permettra de réduire les mobilités subies (trajets domicile-travail par exemple) et surtout au développement de nouveaux usages et comportements de mobilité : repenser la frontière entre modes de transports individuels et collectifs ; développer le co-voiturage et l'autopartage ; repenser certains modes de déplacement de proximité ; étaler les heures de pointe de trafic ; développer un système complet et en temps réel d'information sur les offres de mobilité ; développer les services « en route » pour permettre de « vivre » son déplacement. L'innovation en matière de tarification et de billetterie pour les transports en commun est également identifiée comme un levier pour changer les pratiques de déplacements.

## « Une métropole insérée dans son écrin de nature »

Dans la poursuite des réflexions engagées par La Cub autour de « Natures de villes », il s'agit d'inverser la place et le rôle de la nature dans la conception et la fabrication de la ville. La nature n'est désormais plus ce qui est défini et délimité par opposition à l'urbain mais elle est une des valeurs fondatrices et structurantes de la métropole. Une métropole « où l'on voit le ciel », parfaitement intégrée dans son écrin vert et bleu.

Pour cela, les groupes de travail internes à La Cub ont identifié des leviers d'action importants parmi lesquels : aménager des coulées vertes et créer des corridors écologiques permettant de constituer une trame verte continue ; valoriser et aménager des espaces de nature ayant différentes vocations (économiques, loisirs...) ; engager un projet d'ensemble pour la Garonne et réintroduire l'eau dans les espaces urbanisés. Afin de combiner intensité urbaine et qualité des espaces naturels sur tout le territoire, il semble intéressant de définir l'articulation entre ville et espaces naturels et de requalifier les lisières urbaines en les rendant

appropriables par les habitants. Le développement des espaces verts de proximité (inter-bâtiments, toitures...), le pré-verdissement temporaire de friches et la reconstitution des zones humides sont également des pistes d'action. L'agriculture péri-urbaine et urbaine n'est pas oubliée dans ces propositions avec la protection effective des grands espaces agricoles notamment les vallées maraîchères, le retour d'une agriculture de proximité, la promotion des jardins familiaux et des circuits courts... Relever les défis et les risques environnementaux et climatiques face auxquels La Cub est vulnérable, notamment par la mesure de ces risques, leur prise en compte dans les politiques sectorielles et la mise en œuvre de plans de prévention, est également un axe de travail essentiel.

## « La qualité de l'emploi au cœur de la stratégie de la compétitivité métropolitaine »

Il s'agit de développer une économie attractive permettant la création de richesses et de services en faveur de l'emploi et du développement du territoire.

La formation et l'amélioration des services qui facilitent l'accès à l'emploi ainsi que la conciliation entre vie professionnelle et vie personnelle font partie intégrante de cette stratégie de développement économique.

La contribution des services de La Cub considère que la compétitivité du territoire pourrait reposer sur le développement des pôles de compétitivité et des filières d'excellence ainsi que sur la mise en œuvre, dans la durée, d'un partenariat avec l'université permettant de valoriser la recherche et de développer des réseaux ou clusters. La mise en œuvre d'une stratégie touristique reposant sur une collaboration avec les acteurs de ce secteur pourrait également contribuer à renforcer l'attractivité du territoire. Plusieurs autres axes ont été développés dans cette contribution parmi lesquels : la professionnalisation

et la valorisation de l'économie résidentielle notamment les services à la personne, ainsi que l'optimisation de l'économie locale traditionnelle, sociale ou encore informelle ; l'innovation en matière de création d'emplois dans les filières émergentes comme l'économie verte ou l'anticipation de nouveaux métiers, dans le domaine de l'urbain par exemple ; l'adaptation de l'emploi aux modes de vie de la population et aux nouveaux arrivants (conciliation des temps de la vie, développement du commerce de proximité, mise en place de bâtiments mutualisés pour le travail...).

## « Des ressources durables »

Le projet est d'avoir une agglomération en forte croissance démographique qui contienne les nuisances induites et préserve ses ressources : une métropole qui consomme peu d'énergie, rejette peu de déchets, réutilise ses emballages, occupe le minimum d'espace et économise l'eau. Une métropole qui se soucie de son environnement et de la qualité de vie de ses habitants (santé environnementale). Une métropole qui a pris la mesure des défis énergétiques et environnementaux des 20 prochaines années est beaucoup plus attirante qu'une métropole forte consommatrice de ressources.

Pour cela, les propositions des groupes de travail internes de La Cub reposent sur une série de pistes d'actions permettant de gérer et de préserver de façon durable les ressources naturelles et énergétiques, en premier lieu en fixant des objectifs de réduction de la consommation énergétique et en engageant une stratégie globale d'approvisionnement sur La Cub, mais aussi en réduisant la production d'ordures ménagères, en repensant la politique de construction au travers de la gestion et de l'utilisation de matériaux (normes, recyclage des matériaux et approvisionnement...) et en développant l'habitat éco-responsable et sobre. Parmi les autres actions évoquées, on retrouve de façon importante

la thématique de l'eau avec la réduction des prélèvements de l'eau dans la nature, la reconstruction des nappes profondes ou encore l'amélioration du système d'assainissement ainsi que la réflexion sur le modèle économique de l'eau. Enfin, la nécessité de développer de nouvelles sources de production d'énergie avec, par exemple l'élaboration d'une stratégie énergie à l'échelle de la métropole, a également été abordée de même que différents leviers pour consommer de façon responsable l'espace et les biens matériels (mutualisation d'achats, usage partagé, consommation locale). L'ambition de réussir une ville post carbone a été au cœur de la contribution.



## « Accompagner l'évolution des modes de vie »

Lieu d'innovation sociale, économique, culturelle, sportive... la métropole bordelaise de demain devra offrir à chacun la liberté d'inventer son mode de vie, de créer et de développer ses activités professionnelles et de loisir, de croiser ses réseaux. Les acteurs publics et privés développent des services et des facilités permettant à chacun de tirer le meilleur parti des ressources disponibles sur le territoire et de concrétiser le « vivre ensemble » collectif. Dans le même temps, la métropole doit savoir s'adapter aux évolutions sociétales en renforçant ses services de proximité et en assurant un excellent accès aux réseaux numériques, nécessaires réponses à la demande croissante de flexibilité de l'offre et de connexion entre les hommes et entre les territoires.

Dans ce domaine les leviers d'action identifiés sont également nombreux et ne s'envisagent que sur des temporalités assez longues. Développer les potentialités d'occupation du temps dans les transports, optimiser les technologies de l'information et de la communication (TIC) pour soutenir l'usage partagé des biens et des services, proposer une ville à plusieurs temps sont parmi les axes étudiés. D'autres propositions sont également identifiées parmi lesquelles : développer les démarche de participation ou de co-construction, créer des lieux d'échanges entre acteurs publics et privés, développer les usages évolutifs en s'appuyant sur l'expérience, travailler sur l'accès aux services publics, développer les solidarités intergénérationnelles, proposer des nouveaux lieux et des temps de rencontres entre les habitants de la métropole. Le développement de lieux multi-publics et multi-usages est une hypothèse séduisante qui peut être poussée loin avec des concepts de « lieu unique » ou celui de lieu « semi-public ».

**La contribution des services de La Cub foisonne d'idées, de possibilités, de pistes de réflexion qui nécessitent d'être étudiées, amendées, hiérarchisées. Même si certaines d'entre elles sont déjà amorcées, elles ne peuvent être lues comme un ensemble de projets en cours ou de décisions actées par la collectivité. L'élaboration de cette contribution a été l'occasion d'un grand remue-méninges qui a permis d'ouvrir de nouvelles fenêtres sur la ville et sur l'action publique. Ce travail interne a pu être « confronté » avec les réflexions issues des contributions des partenaires et acteurs du territoire. Une mise en dialogue qui s'avère stimulante et qui permet de poursuivre le débat afin de faire émerger les ambitions et les grandes priorités pour construire la métropole bordelaise de demain.**



# LISTE DES CONTRIBUTEURS

## ► COMMUNES

Ambarès-et-Lagrave  
Artigues-près-Bordeaux  
Bassens  
Bègles  
Blanquefort  
Bordeaux  
Bouliac  
Eysines  
Floirac  
Gradignan  
Lormont  
Mérignac  
Pessac  
Saint-Vincent-de-Paul  
Villenave d'Ornon

## ► PARTENAIRES INSTITUTIONNELS

Aéroport de Bordeaux  
Agence de l'eau – Adour Garonne  
A'urba – Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine  
Bordeaux Euratlantique  
Bordeaux Gironde Investissement  
Caisse d'Allocations Familiales de la Gironde  
Conférence départementale des organismes sociaux pour l'habitat de la Gironde  
Conseil Général de la Gironde  
Etat – Préfecture de la Gironde  
Grand Port Maritime de Bordeaux  
Grand Projet de Ville Rive Droite  
PACT – Habitat et Développement de la Gironde  
SNCF Direction régionale Aquitaine Poitou Charentes

## ► COLLECTIFS ET ASSOCIATIONS

Association Bordeaux Connexion  
Association Départementale des Amis des Voyageurs de la Gironde (ADAV33)  
Association des amis de Cap Sciences  
Association Femme Avenir Gironde  
Association Horizons Bordeaux  
Association Petite Enfance, Enfance et Famille (APEEF)  
Association Vélophonie  
Association Vélocité  
AutoCool  
Bureau des anciens volontaires d'Unis-Cité  
Centre d'Information Jeunesse Aquitaine (CIJA)  
Collectif CAUSE  
Les Restos du Cœur

## ▶ ENTREPRISES ET ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES

Chambre des Notaires de la Gironde

Chambre Régionale de l'Économie Sociale et Solidaire d'Aquitaine (CRESS)

EDF – Délégation Régionale Aquitaine

## ▶ INSTANCES DE DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE ET LABORATOIRE D'IDÉES

Conseil Consultatif de Mérignac

Conseil de Développement Durable de l'agglomération bordelaise (C2D)

Conseil de Développement Durable de Pessac

Institut des Deux Rives

Romain Goeller – contribution individuelle

▶ **INTA** - Association internationale du développement urbain

## ▶ ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

Collège Manon-Cormier de Bassens (2 classes de 4<sup>e</sup> SEGPA)

Lycée Magendie de Bordeaux (2 classes de 1<sup>re</sup>)

Lycée Montesquieu de Bordeaux (1 classe de 2<sup>de</sup> patrimoine)

Lycée Victor-Louis de Talence (2 classes de 2<sup>de</sup>)

## ▶ LES SERVICES DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX

Conception graphique

Franck Tallon,  
Pauline Pillot,  
Florent Larronde

**LEBIG**

Bureau d'Intervention  
Graphique de la direction  
de la Communication  
de la Communauté urbaine  
de Bordeaux.

Rédaction

Christophe Dabitch,  
Benôit Hermet,  
Sonia Moumen,  
direction de la Communication  
et direction des Stratégies  
métropolitaines et de l'Innovation  
de La Cub.

Crédit photographique

Arthur Péquin

Impression

Korus édition, Eysines

mars 2011

**Bordeaux Métropole 3.0**

Communauté urbaine de Bordeaux  
Esplanade Charles-de-Gaulle  
33076 Bordeaux cedex

mission2025@cu-bordeaux.fr