

Compte rendu du 1^{er} forum de concertation sur le PLU 3.1

11 octobre 2011 à La Faïencerie, Bordeaux

Destinataires :	CUB
Sujet :	Compte rendu de synthèse du 1 ^{er} forum de concertation PLU 3.1
Auteurs :	Res publica
Date :	11 octobre 2011

cr111010 1er forum de concertation sur la révision VF

Sommaire

1.	INTRODUCTION	2
1.1.	CONTEXTE DU 1 ^{ER} FORUM DE CONCERTATION	2
1.2.	PRESENTATION DES ENJEUX PAR MICHEL LABARDIN, VICE PRESIDENT EN CHARGE DE LA VILLE DE DEMAIN.....	3
2.	CONTRIBUTIONS DES PARTICIPANTS	6
2.1.	SE DEPLACER.....	6
2.1.1.	Constat des participants.....	6
2.1.2.	Propositions des participants.....	7
2.2.	VIVRE ENSEMBLE	8
2.2.1.	Constat des participants.....	8
2.2.2.	Propositions des participants.....	8
2.3.	UN URBANISME DURABLE	10
2.3.1.	Constat des participants.....	10
2.3.2.	Propositions des participants.....	10
2.4.	LA NATURE ET L'ENVIRONNEMENT AU CŒUR DU PROJET.....	12
2.5.	LE BESOIN DE LOGEMENTS	12
2.5.1.	Constat des participants.....	12
2.5.2.	Propositions des participants.....	12
2.6.	TRAVAILLER DANS LA CUB.....	14
2.7.	GOVERNANCE	14
3.	CONCLUSIONS	15

1. INTRODUCTION

1.1. CONTEXTE DU 1^{ER} FORUM DE CONCERTATION

Près de 200 personnes se sont réunies à la Faïencerie de Bordeaux, le 11 octobre 2011, pour venir prendre connaissance des objectifs et discuter du Plan Local d'Urbanisme 3.1.

Après une introduction de Michel Labardin, Vice Président de la CUB en charge de la Ville de demain, sur les enjeux de la révision du Plan Local d'Urbanisme, Jean-Baptiste Rigaudy, Directeur de l'urbanisme de la CUB et Catherine Le Calvé de l'A'URBA (Agence d'urbanisme de Bordeaux) ont présenté les grands objectifs du PLU 3.1.

Sophie Guillain de Res publica animait les débats.

Quel est l'objectif du 1^{er} forum de concertation ?

Le forum d'ouverture de la concertation sur le PLU 3.1 avait pour objectif de présenter et expliquer le Plan Local d'Urbanisme 3.1, ainsi que la démarche de concertation qui l'accompagne. Avec un temps de travail par table, il s'agissait également d'entendre les participants sur leurs expériences communales et sur leurs attentes dans le cadre de la révision du PLU.

Comment débat-on ?

Le débat prend la forme d'un cabaret : 24 tables rondes, autour desquelles 8 à 10 participants s'installent et répondent collectivement aux questions. Après ce travail, les tables restituent en plénière à toutes les autres le fruit de leur réflexion.

Quelles sont les suites ?

Après ce premier forum s'engagera une première session de réunions dans les communes qui permettra de discuter localement des enjeux et des projets de chaque territoire. Les contributions des résidents et des acteurs des communes viendront nourrir la réflexion en cours avec les partenaires et institutionnels. La CUB, in fine, tient la plume du document de PLU 3.1, mais elle le fait avec le concours des communes, des acteurs, de la société civile et des habitants.

En février 2012 un forum intermédiaire fera la synthèse des contributions issues des réunions communales et sera l'occasion de présenter le projet de PADD, le Projet d'aménagement et de développement durables, la partie stratégique du PLU 3.1

Au 1^{er} semestre 2012, une deuxième session de réunions dans les communes mettra en discussion la traduction spatiale du projet de territoire.

1.2. PRESENTATION DES ENJEUX PAR MICHEL LABARDIN, VICE PRESIDENT EN CHARGE DE LA VILLE DE DEMAIN

Michel Labardin, Vice Président en charge de la ville de demain, a introduit la réunion par une présentation des enjeux de la révision du Plan Local d'Urbanisme.

Le PLU 3.1., de quoi s'agit-il ?

Le PLU, approuvé en juillet 2006 entre en révision et intègre désormais dans son élaboration les enjeux croisés de l'Urbanisme, de l'Habitat et des Déplacements.

Jusque là, le PLU 2006 répondait au Programme d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui réunit les orientations stratégiques permettant de déterminer la règle qui s'applique ensuite dans le PLU.

En 2006, le PLU intégrait déjà cette dimension stratégique intégrant de manière transversale l'urbanisme, l'habitat et les déplacements. Mais désormais, le PLU 3.1, qualifié Grenelle II, prend en compte les dispositions les plus récentes du Grenelle de l'Environnement et marque plus fortement que jamais, la croisée des enjeux qui seront ensuite déclinés sur les différents territoires. Le Plan des déplacements urbains (PDU) et le Programme Local de l'Habitat (PLH) sont notamment intégrés au document du PLU 3.1

La question de l'habitat a pour objectif de trouver des lieux d'ancrage, de territorialisation et de quantification de l'habitat afin de diversifier l'offre de logement. Il s'agit d'introduire la question de la densité et de l'intensité urbaine au service de la mixité sociales et générationnelles des populations, mais aussi de trouver des formes urbaines qui permettent des conditions d'accession privée, conventionnée, sociale pour organiser le parcours résidentiel des habitants et développer la solidarité et l'équité par le logement.

La question des déplacements urbains et des différents usages (voiture, vélo, piéton) renvoie aux besoins, au niveau de l'agglomération, de transports collectifs : les infrastructures de demain, les usages de transports collectifs et leur localisation.

Le PLU 3.1 intègre aussi **les dispositions les plus récentes du Grenelle de l'environnement** qui sont autant de contraintes et d'opportunités pour l'avenir de l'agglomération :

- Lutter contre l'étalement urbain, à l'intérieur et à l'extérieur de la communauté ;
- Eviter la consommation excessive des espaces en privilégiant la reconstitution de la ville ;
- Lier et subordonner l'urbanisation au développement des transports collectifs ;
- Lutter contre l'usage excessif de la voiture, à la fois coûteux et dégradant pour l'environnement, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre ;

- Valoriser, affirmer et le cas échéant reconquérir les espaces naturels qui constituent la charpente paysagère – la trame verte et bleue – au service d'un cadre de vie qui améliore les conditions d'existence des citoyens et maintient autant que faire se peut les corridors écologiques qui sont la trame de la vie préexistante, que l'urbanisation ne doit pas oublier.

Ces enjeux doivent venir conforter l'ère métropolitaine, lui donner une nouvelle attractivité, rapprocher les habitants des bassins d'emploi et réduire l'ensemble des déplacements.

L'agglomération est riche de sa ville centre mais aussi de ses territoires périphériques, ces centralités urbaines qui constituent l'armature de la Métropole et qui sont le lieu d'expression des identités culturelles et sociologiques des villes ; qu'il s'agit de conforter puisque la ville s'organise également autour de ces différentes polarités.

La Communauté Urbaine de Bordeaux produit de nombreux dispositifs sur les déplacements, le développement économique, les schémas d'organisation commerciale et sur des sites très caractéristiques de l'emploi et de l'activité de demain comme le site d'Euratlantique à Bordeaux. Ainsi, le PLU 3.1 doit se saisir de tous ces enjeux pour en cristalliser à la fois la localisation, le devenir et les conditions nécessaires pour y parvenir.

Si la concertation a aussi pour but de parler de la conception de la ville, son concept et sa stratégie, il faut aussi penser aux modalités opérationnelles :

- Quelle est la ville que nous souhaitons ?
- Quelle est l'agglomération que nous souhaitons promouvoir ?
- Quelles sont, dans le cadre des enjeux croisés – urbanisme, déplacement, habitat – les règles dont nous devons disposer ?

Le règlement du PLU est la référence pour tous : services des villes, techniciens, associations, particuliers, etc. L'important est que ces règles viennent s'adapter à la nature des projets que nous voulons promouvoir. Nous devons ainsi connaître et qualifier nos territoires urbains, identifier et maîtriser les réserves foncières nécessaires pour les activités de demain, avoir les bons outils d'aménagement, etc. Tout cela est porteur d'une perspective d'avenir, d'une vision de l'agglomération. Derrière, il faudra afficher les moyens d'y parvenir.

Un caractère opérationnel concret : penser les réalités du terrain

De quoi avons-nous besoin en matière de logement, de déplacement, d'habitat, de mobilité ; de structures commerciales, économiques, d'emplois pour faire une ville qui soit attractive et qui permette au projet métropolitain de trouver sa concrétisation ?

Lors des débats menés sur l'ensemble des territoires ces derniers mois dans le cadre de la fabrique métropolitaine, les citoyens se sont préoccupés de questions centrales et essentielles : habiter, se déplacer et trouver du travail restent les nécessités fortes d'aujourd'hui que la ville doit promouvoir dans son organisation spatiale.

Ces concertations sont essentielles pour que les paroles et préoccupations d'habitants viennent rejoindre une vision globale et partagée. Pour faire de la métropole un lieu vivable, désirable et attractif pour les citoyens d'aujourd'hui et ceux de demain.

2. CONTRIBUTIONS DES PARTICIPANTS

Après avoir répondu individuellement à des questions, et en avoir débattu entre eux, les participants réunis par tables de 10 ont restitué à l'assemblée le fruit de leurs échanges. La restitution et la lecture des fiches de contribution remises à la fin de la réunion font ressortir les constats et préoccupations suivants. Les termes employés sont des verbatim extraits des restitutions ou le plus proche possible des expressions utilisées par les participants.

Les questions étaient les suivantes :

- Parmi les thématiques du PLU 3.1, lesquelles vous concernent le plus dans votre vie quotidienne ?
- Selon vous, quels sujets devraient en priorité faire l'objet d'actions concrètes au niveau de l'agglomération ?
- Quelles idées de niveau communautaire souhaiteriez-vous voir inscrites dans le PLU 3.1 ?

2.1. SE DEPLACER

2.1.1. Constat des participants

Les participants ont posé les constats suivants :

- Des difficultés de déplacement pour relier habitat et lieu d'activité.
- Des problèmes de transports en commun : les gens continuent à utiliser la voiture car ils ne sont pas satisfaits de la qualité des transports en commun.
- Une recherche de qualité des services de transports en commun : il y a eu un effort en termes d'intermodalité et un renforcement des liaisons très lointaines mais il y a aussi un constat de diminution de la fréquence.
- L'accroissement de la circulation dû au mode de vie et à la densification dans des quartiers peu desservis en transports collectifs.
- Les difficultés liées au stationnement résidentiel des vélos, notamment dans l'hyper centre.
- Quid des autres modes de transports plus doux?
- Des nuisances olfactives dues aux bus dans le centre, notamment pour les cyclistes.
- Un problème de respect des règles de circulation et de la vie en communauté: problème notamment de vols de vélos.

2.1.2. Propositions des participants

Les participants ont formulé des propositions, présentées ci-dessous en sous-catégories.

- **Transports collectifs et liaison inter-communes**

Améliorer l'efficacité des transports : la fréquence des transports en commun est perfectible

Envisager un renforcement des transports publics : développer les navettes notamment pour rejoindre plus rapidement des sites en périphérie.

Etablir un plan de transport irriguant tous les secteurs de la CUB de manière périphérique.

Travailler sur la connexion entre les différents modes de transports en commun (ou améliorer l'intermodalité).

Développer le maillage interne de transport pour limiter l'utilisation de la voiture et améliorer la liaison avec la ville du quart d'heure.

Analyser les besoins avant d'entreprendre ou promettre des modes de transport chers et donc rares.

Permettre l'accès à l'aéroport en tram ou en train en moins de 15 minutes: s'inspirer de l'exemple strasbourgeois.

- **Circulation**

Adapter les voies existantes aux moyens de déplacement : voiture, bus, tramway.

Désenclaver la rocade : ville du quart d'heure.

Développer une "CUB 30", faire des vraies zones 30 en centre ville pour améliorer la qualité de l'air, la qualité de vie.

Eviter d'élargir de 9 à 16 mètres les voies importantes - véritables "autoroutes urbaines » - qui convergent vers Bordeaux en traversant les communes : cela crée des expropriations et a des grosses perturbations sur les gens : bruit, qualité de l'air, accidents, etc. (exemple: avenue de la Marne à Mérignac).

Anticiper le fait qu'il va y avoir un développement du commerce électronique, donc prévoir des infrastructures pour ces futurs livreurs.

- **Stationnement**

Augmenter le nombre de places dans les parcs relais.

Trouver une solution concrète pour un meilleur stationnement en ville.

- **Modes alternatifs et accessibilité**

Développer les pistes cyclables semble indispensable.

Créer des autoroutes à vélos, sans discontinuités.

Généraliser le stationnement vélo dans la CUB avec différentes formes possibles (centre ancien, quartiers, communes périphériques).

Rehausser les normes de stationnement vélo dans l'habitat et les bureaux (capacité, sécurisation).

Sécuriser les divers moyens de déplacement y compris les pistes cyclables.

Favoriser le covoiturage en créant un dispositif de défiscalisation variable.

Développer le transport fluvial.

Mettre en place la "ceinture ferroviaire" rive gauche: on en parle depuis des années et aucune réalisation effective pour l'heure.

Mettre plus de sanisettes dans les centres ville pour permettre les déplacements longs des piétons.

Améliorer les déplacements des personnes handicapées.

2.2. VIVRE ENSEMBLE

2.2.1. Constat des participants

Les participants ont posé les constats suivants :

- Un manque de lieux de rencontres que constituent les petits pôles de proximité avec squares, commerces de proximité,...
- Regret du manque de mixité sur Bordeaux, en priorité pour les étudiants et les seniors

2.2.2. Propositions des participants

Les participants ont formulé des propositions, présentées ci-dessous en sous-catégories.

- **Lien social et qualité des espaces publics**

Mettre l'homme au cœur du projet (et pas que la nature): la concertation, la mixité et l'intergénérationnel.

Donner la priorité à la dimension humaine dans la ville: dynamiser la ville à l'échelle de l'homme, c'est-à-dire appliquer le principe de la ville du quart d'heure en développant les pôles de proximité et la maîtrise des pôles commerciaux.

Développer la qualité de vie plutôt que davantage de monde.

Créer des zones de rencontres citoyennes : salles de spectacles, terrains de sports, etc.

Agir en faveur du mieux vivre ensemble.

Favoriser la solidarité intergénérationnelle et lutter contre l'isolement.

Mettre le mode de vie au cœur de la démarche avec la programmation d'espaces publics et d'espaces d'échanges.

Lutter contre les inégalités : ne pas favoriser un type de populations et développer des solidarités urbaines.

Permettre une mixité d'accès : handicap, déplacement, habitat.

Maintenir du lien social local : "le quart d'heure bordelais et le favoriser dans les quartiers grâce à la proximité : commerce, culture, associatif (le lien social est évoqué 8 fois)

- **Lutte contre les nuisances**

Lutter contre les bruits divers (autoroutes, aéroports) et réaliser une carte sonore afin de mettre en évidence l'analyse des points « névralgiques » de la CUB: carrefours, voies routières, voies ferrées.

2.3. UN URBANISME DURABLE

2.3.1. Constat des participants

Les participants ont posé les constats suivants :

- Comment accueillir davantage de monde dans la communauté urbaine de Bordeaux ?
- Il existe déjà un stress hydrique, il n'y a pas d'autonomie alimentaire,... Comment gère-t-on l'eau avec plus de population ?
- Pourquoi bétonner alors que l'on a besoin de zones maraîchères ?
- Le 1 million d'habitants n'est pas réaliste au vu du problème de densité auquel se heurtent les communes périphériques : quelle qualité de vie ?
- Aujourd'hui il y a une déconnexion entre les zones d'habitation et les zones de travail.
- Maîtrise foncière : les coûts et le zonage urbain ont mal réparti emplois/habitations/nature/infrastructures sur le territoire. Il y a un besoin de mixité, de meilleure répartition des fonctions urbaines.
- Densité urbaine mal gérée. Près des bassins à flot : perte d'identité du quartier.

2.3.2. Propositions des participants

Les participants ont formulé les propositions suivantes :

- **La maîtrise foncière**

Limiter la spéculation foncière (bâti et terrain), maîtriser le coût du foncier.

Eviter de rendre inconstructible des terrains constructibles.

Utiliser les parkings comme un foncier visible et invisible. Sur le campus notamment, pourquoi détruire des espaces verts alors qu'il y a des immenses parkings qui pourraient accueillir du bâti.

Se doter d'un outil de gestion foncière.

- **La conciliation des échelles de planification et des ressources**

Conjuguer une vision métropolitaine et un travail local : travailler à la parcelle s'il le faut.

Adopter une vision de l'intercommunalité comme pyramide : les communes les plus périphériques seraient basses; plus on se rapproche du cœur d'agglomération plus on aurait le droit à de la hauteur dans les constructions.

S'assurer de la cohérence entre d'une part les projets de construction et d'aménagement et d'autre part les ressources utilisées et disponibles telles que les espaces urbains, matériaux de construction, espaces naturels existants ou à recréer

- **La densification équilibrée**

S'assurer d'une densification équilibrée : la ville centre ne représente qu'un tiers de la population de l'agglomération. La part que doit prendre Bordeaux doit ainsi être plus importante.

Veiller à ce que la densité se fasse de façon harmonieuse au niveau de l'agglomération: éviter que dans des dizaines d'années on se retrouve avec des poches de grands ensembles contre lesquels il faudra lutter plus tard

- **La mixité fonctionnelle**

Accompagner les questions de logement, transport et urbanisme par une réflexion sur les services publics pour les nouveaux habitants et ceux déjà présents : cela renvoie à la notion de décentralisation et de maillage des quartiers.

Mixer les zones d'emplois et les zones d'habitats pour éviter que les centres villes ne se retrouvent qu'avec des banques ou des agences immobilières.

Planifier les zones à urbaniser, les zones d'emplois et de loisirs ainsi que les zones vertes. Exemple: le grand contournement afin de réduire les gaz à effet de serre sur l'agglomération; le TRAM Gradignan-Pellegrin.

- **L'étalement urbain et l'identité locale**

Préserver l'identité urbaine par la réorganisation urbaine plutôt que par un coup d'arrêt à l'étalement urbain.

Respecter le cadre de vie: « Halte aux hauteurs, halte au bétonnage ».

Stopper l'étalement urbain et l'aménagement de zones commerciales en périphérie.

Arrêter de construire au raz du trottoir avec des balcons qui le recouvrent, élargir les rues. Donner du recul aux immeubles.

- **La sécurité**

Assurer la sécurité des villes en prenant en compte les formes d'urbanisme facteurs de sécurisation.

2.4. LA NATURE ET L'ENVIRONNEMENT AU CŒUR DU PROJET

Les participants ont formulé les propositions suivantes :

- Mettre en réseau et mettre en valeur les espaces verts et naturels de la CUB.
- Créer des espaces verts et naturels en ville en tant que lieux de rencontres.
- Conserver la nature et l'environnement (trop de minéral).
- Décliner les espaces verts au niveau communal.
- Améliorer le tri des déchets et notamment du verre : créer davantage de bornes.
- Maintenir les zones maraîchères.
- Prévoir un objectif quantitatif des préservations des espaces naturels dans les centres villes.
- Proposer des solutions d'isolation inscrites dans le développement durable (au-delà de la thermographie de la CUB).

2.5. LE BESOIN DE LOGEMENTS

2.5.1. Constat des participants

Les participants ont posé les constats suivants :

- Campus universitaire isolé de la ville : attente d'une intégration à Bordeaux et à Pessac.
- Manque de logements étudiants et de rénovation de l'existant.

2.5.2. Propositions des participants

Les participants ont formulé des propositions, présentées ci-dessous en sous-catégories.

- **Mixité dans l'habitat**

Lutter contre les inégalités sociales en offrant à tous la possibilité d'un loyer décent (x5).

Se doter d'un outil de gestion foncière pour lutter contre la spéculation et que la ville reste accessible à tous (x5).

Intégrer davantage les zones commerciales.

Favoriser la mixité dans toutes les communes pour créer un équilibre au sein de l'agglomération.

- **Intensité urbaine et respect de l'intimité**

Inscrire la conjugaison entre les espaces publics et les espaces privés dans la manière dont on fait le logement.

Rattraper le retard en logements PLAI

- **Créer une offre de logement pour répondre aux besoins, en limitant l'étalement urbain**

Etre en mesure de répondre à la demande de logements.

Densifier, en particulier dans les quartiers pavillonnaires.

Restreindre l'étalement urbain : être en proximité et permettre une qualité de vie.

Envisager l'aménagement de logements étudiants et de qualité en centre ville notamment pour les nouveaux arrivants qui ne trouvent pas de logements.

Développer les logements à côté des accès en transports en commun.

Eviter la production de logements neufs mal conçus.

Construire des aménagements d'habitats adaptés et décents pour les gens du voyage.

Lutter plus efficacement contre l'étalement urbain en interdisant la constructibilité au-delà de la rocade.

S'assurer d'une densification équilibrée : la ville centre ne représente qu'un tiers de la population de l'agglomération. La part que doit prendre Bordeaux doit ainsi être plus importante.

- **Préserver le patrimoine**

Préserver le patrimoine en respectant la mixité sociale.

Préserver le patrimoine car cela permet des développements économiques.

Préserver le patrimoine même s'il n'est pas classé : préserver les vieilles bâtisses en pierre.

- **Réhabiliter**

Créer de centres d'aides pour réhabiliter les logements (conseils techniques, subventions).

Réhabiliter les logements anciens, dégradés et insalubres.

2.6. TRAVAILLER DANS LA CUB

Les participants ont formulé les propositions suivantes :

- Anticiper la création d'emplois avant de mener des projets de constructions nouvelles.
- Favoriser la complémentarité habitat, emploi et activités professionnelles : que l'habitat soit proche de l'emploi et qu'on ne rejette pas les activités industrielles en dehors de la CUB.
- Développer l'activité économique, créatrice d'emplois
- Penser aux problèmes des secteurs d'emploi
- Recréer des centralités avec de l'offre d'emplois
- Agir sur le développement économique

2.7. GOUVERNANCE

Les participants ont formulé les propositions suivantes :

- Densifier oui mais comment mesurer l'impact sur la vie ? Les problèmes de stationnement, de circulation, congestion des rues : réfléchir à l'échelle globale et ne pas laisser les PLU communaux se charger de cette réflexion.
- Aborder de manière transversale les sujets déplacements/logement/urbanisme.
- Mobiliser l'ensemble des acteurs économiques, sociaux, culturels avec la collaboration des citoyens pour valoriser le territoire et la mise en réseau.
- Communiquer et informer.
- Préserver l'identité et le patrimoine : Eviter la banalisation actuelle des villes périphériques et favoriser les évolutions douces sur la base des 4 P: Partenariat, Public, Privé, Population comme acteurs déterminants de la transition métropolitaine.
- Prendre en compte l'autonomie locale des territoires en agroalimentaire/eau/énergie, favoriser l'agriculture de proximité (forte demande des AMAP).
- Tenir compte des avis des particuliers et accepter des modifications du projet de PLU.
- Permettre une réelle cohérence entre les communes avec les différents projets communautaire.

3. CONCLUSIONS

Véronique Fayet, Vice Présidente de la CUB chargée du logement et de l'habitat constate que le logement a été une question centrale pour les participants, à la fois en soulignant la diversité des logements dont le territoire a besoin : pour les étudiants, les seniors,... mais aussi la nécessité d'accéder à des logements abordables : il a été question de solidarité et de précarité. La CUB sait qu'elle doit y être attentive.

Elle constate que la mixité sociale a aussi été un point fort. Cette question est une compétence de la CUB et des communes réunies : c'est ensemble qu'il faut décider de préserver cette mixité sociale au sens large. Il s'agit de permettre à des gens d'âges différents, de niveau de vie différents de vivre ensemble mais aussi de mixer les activités dans le quartier. Il a en effet été dit plusieurs fois qu'une attente existait en termes de proximité entre les logements, les commerces, les activités culturelles, les emplois, etc. Avoir tout à proximité, c'est la ville idéale.

Elle remercie l'ensemble des participants d'avoir été si attentifs et demandeurs d'un équilibre en termes de logement. La CUB veillera, dans le PLU 3.1, à être le plus en adéquation possible avec les propositions des participants.

Michel Labardin, Vice Président en charge de la ville de demain remercie tous les participants pour la qualité du travail, des échanges et la qualité de l'exercice de synthèse qui a été fait à chaque table. Il indique que les thématiques fortes identifiées donnent un éventail très intéressant et exploitable pour positionner au cœur du PLU 3.1 les préoccupations des habitants.

Il constate que des thèmes très forts ont été évoqués et ancrent bien la préoccupation quotidienne :

La question des transports apporte une réalité à la « Ville du quart d'heure » : les déplacements sont longs, difficiles, peu transversaux, les réseaux de bus sont organisés avec des pertes considérables. Aller d'un point à un autre de l'agglomération est compliqué. C'est extrêmement important de réconcilier la ville du quart d'heure avec cette réalité qu'il faut faire évoluer.

La question du logement avec cette demande de plus de logements accessibles pour tous, d'une offre plus importante, mixte, variée, localisée, etc. Ce souhait est parfois difficile à concilier avec l'aspiration à la tranquillité, interprété comme un besoin de moins de densité.

La question de l'emploi, des activités économiques. L'emploi doit être mixé à l'ensemble de la ville. C'est une préoccupation forte : la vie c'est l'autonomie qui passe par le développement de l'emploi. La prétention à accroître l'agglomération appelle ainsi la question du déplacement et de l'emploi car rien ne sert d'habiter si l'activité n'est pas garantie.

La question du cadre de vie et de la sécurité est une aspiration fondamentale : l'équilibre entre l'espace public et l'espace privé, avoir des espaces naturels et agricoles préservés, la sécurité qui renvoie à la façon de faire la ville, à la manière dont elle protège par exemple du bruit est souvent revenue dans les restitutions.

La ville millionnaire. Les thèmes soulevés par les participants poussent à aménager la ville et à densifier les infrastructures comme le cadre bâti. Dans le même temps, des questions sont posées sur le « 1 million d'habitants » : pour quoi faire ? Est-ce que ce n'est pas trop ? Est-ce tenable d'avoir 30% de population en plus ?

Au fur et à mesure que les débats municipaux se tiennent dans les communes, la « ville millionnaire » suscite beaucoup d'interrogations mais c'est une destination naturelle qui pose la question de l'échéance, des modalités, des paliers.

La ville n'a pas besoin de grossir, elle a besoin de grandir et d'offrir du service en plus. Des habitants ont besoin de logements, il faut réaliser ce besoin dans des conditions les plus intégrées possibles ; concilier une densité qui va peut être croître mais surtout une intensité de vie qui va concilier l'habitat, l'animation, le vivre ensemble ; en préservant les conditions de vie de ceux qui étaient là et de ceux qui arrivent. Il s'agit de trouver l'équilibre entre le besoin social d'habiter et le respect des autres, qui passe par le quotidien du vivre ensemble qu'il faut redéfinir. Ce n'est donc pas la quantité qui va compter immédiatement mais la qualité de ce qui sera réalisé, ainsi que la capacité à métaboliser le nouvel habitat pour que, progressivement, celui-ci soit intégré à l'existant. Il remarque que les participants ont bien relié les deux en évoquant « *la densité harmonieuse* », « *la densité accessible* », etc.

Il ajoute que la population croît, la sociologie des ménages évolue, en ce sens il faut une offre adaptée à la réalité de la vie. Comme il a été dit, c'est finalement le mode de vie qui commande l'organisation de la ville.

Ainsi, la question du « million d'habitant » doit être perçue comme une destination dont l'échéance n'est pas totalement maîtrisée et qu'il faut aborder avec sérénité sans exacerber les clivages, mais faire évoluer les choses tout en garantissant la qualité de la vie.

Cela a très bien été résumé par certains participants : « *L'homme au cœur du projet, la nature au cœur du projet, le lien social, la gouvernance, la participation,...* ». L'inconciliable peut devenir conciliable, c'est un travail patient de confrontation réciproque qui permettra d'avancer de façon partagée vers une meilleure prise en compte du besoin humain.

Il y a un travail qui se mène à deux échelles : la stratégie du projet métropolitain et la ville dans sa localité. Les deux ne s'opposent pas mais s'enrichissent mutuellement puisque la stratégie pousse à travailler finement ; et cette compréhension du « fin » permet d'élaborer des stratégies acceptables. C'est dans cet aller-retour entre la CUB et les communes qui défendent leur identité, que se trouvera l'ordre du raisonnable.