



Analyse et croisements des contributions BM 3.0

Rapport de synthèse

Préambule : une construction collective enclenchée ...

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 au travers d'une contribution écrite à formaliser pour la fin de l'année 2010 (début 2011). L'étape des contributions est le moment privilégié pour se projeter vers une vision souhaitée de la métropole bordelaise en 2030 en identifiant les enjeux et les défis que cette vision soulève.

Le présent document illustre les analyses et croisements des contributions. Cette construction collective du territoire souhaité pour 2030 s'appuie sur une quarantaine de contributions des communes de la CUB et d'acteurs de la société civile qui ont remis une contribution avant le 18 février 2011.

A/ Les auteurs des contributions à BM 3.0 ?

→ Les contributions des communes de la CUB (14 contributions)

A ce jour, la moitié des communes ont remis une contribution à la démarche BM 3.0. Néanmoins, toutes les communes de la CUB ont marqué un fort intérêt pour cette démarche. Elles seront fortement associées et impliquées dans le semestre métropolitain qui s'engage en 2011.

1. Ambares Lagrave
2. Artigues près Bordeaux
3. Bassens
4. Bègles
5. Blanquefort
6. Bordeaux
7. Bouliac
8. Eysines
9. Floirac
10. Gradignan
11. Mérignac
12. Pessac
13. St-Vincent de Paul
14. Villenave d'Ornon

- Lormont (en attente)

→ Les contributions des partenaires institutionnels et de la société civile (33 contributions)

▪ *Des partenaires institutionnels de la CUB (13 contributions)*

- Aéroport de Bordeaux
- Agence de l'eau – Adour Garonne
- A'Urba – Agence d'Urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine
- Bordeaux Euratlantique
- Bordeaux Gironde Investissements
- Caisse d'Allocations Familiales de Gironde
- Conférence des organismes sociaux pour l'habitat de Gironde
- Conseil Général de Gironde
- Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Gironde
- GIP-GPV RIVE DROITE
- Grand Port Maritime
- PACT Habitat et Développement de la Gironde
- SNCF Direction régionale Aquitaine Poitou Charentes

- *Des collectifs, des associations (13 contributions)*
 - Unis Cité et le bureau des anciens volontaires
 - Association Petite Enfance, Enfance et famille – APEEF
 - Collectif CAUSE
 - Association Horizons Bordeaux
 - Les Restos du Cœur
 - Centre d'Information Jeunesse d'Aquitaine
 - Association Vélophonie
 - Association Vélocité
 - ADAV33
 - Autocool
 - Bordeaux Connexion
 - Cap Sciences et les Amis de Cap Sciences (en cours d'intégration)
 - Association Femmes Avenir Gironde (en cours d'intégration)

- *Entreprises et organisations professionnelles (3 contributions)*
 - EDF – DÉLÉGATION RÉGIONALE AQUITAINE
 - Chambre des Notaires de la Gironde
 - Chambre Régionale de l'Economie Sociale et Solidaire

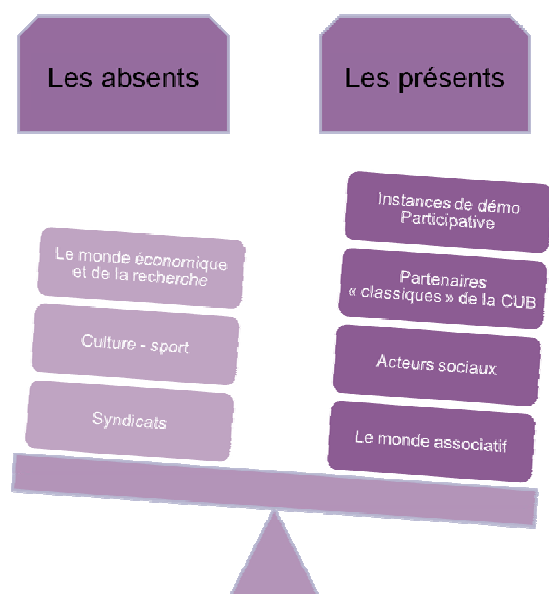
- *Instances de démocratie participative et laboratoire d'idées (4 contributions)*
 - L'Institut des deux Rives
 - Conseil de Développement Durable de l'agglomération bordelaise
 - Conseil de Développement Durable de Pessac
 - Conseil Consultatif de Mérignac

A cette quarantaine de contributions, 3 autres réflexions complètent le volet contribution de la démarche BM 3.0 et offrent de riches matériaux à l'élaboration du projet métropolitain.



→ Les acteurs, partenaires absents des contributions à associer aux prochaines étapes :

Malgré la mise en place d'un dispositif d'accompagnement des contributeurs (guides et séminaires méthodologiques) et une sollicitation à un large panel d'acteurs, on peut regretter l'absence d'un certain nombre de familles d'acteurs qu'il conviendra d'associer :



- les acteurs économiques
- les représentants syndicaux
- le monde des professionnels de l'éducation et de la recherche
- les acteurs culturels et sportifs

Les raisons de ces faiblesses sont multiples et spécifiques aux structures associées. Néanmoins, deux éléments peuvent être pointés : l'interférence avec les réflexions du SMDE où un grand nombre d'acteurs économiques se sont investis fortement et la faiblesse des moyens humains pour de nombreux syndicats et association (manque de structuration au niveau local) pour répondre dans les délais à une telle démarche.

B/ La forme et le contenu et des contributions :

Un dispositif spécifique a été mis en place par la CUB pour accompagner les acteurs dans l'élaboration de leur contribution notamment avec la mise à disposition d'un chargé de mission dédié à l'accompagnement et au recueil des réflexions. Deux séminaires techniques ont eu lieu en septembre et en novembre 2010. Un guide et des fiches méthodologiques d'accompagnement ont été élaborées. Par ailleurs, une vingtaine de réunions spécifiques (rencontres individuelles, présentation collective) ont eu lieu pour présenter la démarche, affiner les attentes ou encore accompagner l'animation du débat. Une espace collaboratif sur internet a été créée spécifiquement pour les contributeurs afin de faciliter les échanges d'information et d'idées.

De même pour les communes, des rencontres spécifiques avec les municipalités intéressées ont été programmées au cours du dernier semestre 2010.

→ Des méthodes d'élaboration collectives et participatives :

Les premiers retours et la richesse des contributions mettent en avant la diversité, l'originalité et le degré de participation des méthodes d'élaboration. En effet, à partir de cette vingtaine de contributions, **ce sont plus de 300 personnes qui ont contribué à cette réflexion au cours d'une ou plusieurs réunions.**

Par exemple, au Conseil de développement de Pessac, plus de quarante personnes ont contribué, une dizaine de salariés du PACT habitat et développement de Gironde et de la CAF, le collectif CAUSE a réuni huit responsables d'associations (Médecins du Monde, CIMADE, habitat et humanisme,...). Cap sciences et Unis Cité ont réuni réciproquement des associations connexes comme les « amis de Cap Sciences » et le Bureau des Anciens Volontaires. Le Conseil de Développement Durable de la CUB a interrogé 16 personnes profanes ou/et « sans voix ». Bordeaux Gironde Investissement et l'Institut des 2 Rives ont réuni à plusieurs reprises différents acteurs de l'agglomération bordelaise.

Les communes ont, pour leur part, très souvent réuni des groupes de réflexions mixtes entre élus et services en mobilisant le plus souvent des responsables d'urbanisme, des directeurs généraux et les services techniques. Des forums publics (Pessac), l'association de conseils de quartiers (Eysines), de conseils de développement (Pessac), ont été organisés par de nombreuses communes.

→ Des formes de rendus diverses et originales :

Cette diversité des approches et la pluralité des contributeurs ont fait émergé des contributions écrites de formes et de contenus très diverses : une majorité des contributions se situent entre 3 et 6 pages, quelques unes se cantonnent à 1 ou 2 pages, enfin certaines dépassent la dizaine de pages.

Une majorité des contributions s'inscrive sous forme de note stratégique « traditionnelle » identifiant et hiérarchisant les enjeux à horizon 2030. A contrario, de nombreux acteurs ont souhaité traduire leurs attentes sous d'autres formes plus littéraires (par exemple : Bordeaux Euratlantique, le Grand Port Maritime, les commune de Blanquefort et d'Eysines...), et / ou sous forme d'une journée type en 2030. Certains acteurs ont mobilisé des prestataires extérieurs pour accompagner et/ou rédiger la contribution. Décalées, créatives et audacieuses, quelques contributions abordent la métropole en 2030 par d'autres vecteurs (les profanes et les sans voix pour le C2D de la CUB ; la rétrospective en introduction de la contribution de la commune de Blanquefort), de l'utopie et du rêve (commune d'Ambares-Lagrave, de Bassens, Eysines,...).

→ Méthode et formes des contributions

Pour rappel, l'exercice demandé aux contributeurs était d'imaginer collectivement la métropole bordelaise en 2030 : son organisation, son fonctionnement, son cadre de vie, son rayonnement, ... Au travers de ces contributions, il s'agissait de préciser ce qui est souhaitable et d'argumenter ces choix. Si l'exercice ne consistait pas à détailler les différentes étapes pour arriver à ce futur souhaitable, nombreux sont ceux qui ont proposé des pistes d'actions plus ou moins concrètes (cf. partie 4). Ces dernières permettront d'illustrer les grands enjeux esquissés de la métropole de demain.

D'une manière générale, les contributeurs ont joué le jeu de la projection à long terme, à l'échelle de la métropole et dans l'ensemble des champs qui structure et façonne la Ville.

- **Un horizon à long terme** : Les contributeurs ont tenté de se projeter à long terme, à 2030 tout en admettant la difficulté de l'exercice de s'exonérer du présent. De nombreuses contributions se sont appuyées sur la poursuite de tendances lourdes (vieillesse, mondialisation, raréfaction des ressources) et la réalisation des projets en cours (notamment à partir du document Analyse et Projections 2030) pour se projeter. Néanmoins, le naturel revenant au galop, il faut admettre que certaines réflexions sont à court ou moyen terme. A noter qu'en décrivant une journée de 2030, quelques acteurs ont réussi à se projeter réellement à long terme. On peut notamment cité les contributions du Bordeaux Gironde Investissement, de Bordeaux Euratlantique, du Grand Port Maritime de Bordeaux ou encore de la CRESS Aquitaine.
- **un horizon métropolitain** : La réflexion à l'échelle de la métropole a été de fait bien comprise. Sans définir réellement le périmètre de la métropole et en restant quand même très souvent à l'échelle de la CUB, le territoire métropolitain a été abordé comme une entité à part entière. Rares sont les contributions qui se cantonnent à une échelle micro-locale. Les contributions des communes ont bien évidemment porté sur l'échelle de la commune tout en élargissant à l'échelle métropolitaine.
- **un large horizon de perspectives** : une réflexion de prospective territoriale n'a d'intérêt que si elle intègre la **globalité des questions, tous domaines confondus**, de manière transversale et systémique. C'était un des challenges et un des mots d'ordre pour ces contributions. Cela s'est avéré très complexe pour certains (pas légitime, compétent pour aborder ces questions) préférant restant dans leur domaine de compétence (SNCF, EDF,...). Pour d'autres, l'exercice prospectif et transversal a été réalisé du fait de la diversité de leurs membres et des méthodes de participation mises en place (Conseils de développement, Institut des 2 rives, Pact Habitat, CAF, Bordeaux Gironde Investissements, le Grand Port Maritime ...). Enfin, une majorité des contributions ont axé leurs réflexions sur leur domaine d'action tout en tirant les traits de l'analyse à des thèmes fortement interconnectés.

Une réelle dynamique et désir de participer à cette réflexion prospective sont apparus malgré la difficulté de l'exercice et les contraintes en terme de délais. Outre la forte volonté des contributeurs à participer à BM 3.0, nous avons ressenti un véritable plaisir de se réunir et de se projeter collectivement à long terme, de rêver et de dépasser ses limites, ses

champs d'action. Cet enthousiasme se traduit par des attentes fortes de retour de ces réflexions dans la suite de la démarche BM 3.0 et de sa traduction dans le projet métropolitain.

C/ Recommandations méthodologiques aux lecteurs de l'analyse croisée des contributions

Ce document est une analyse croisée de 44 contributions réalisée par l'équipe BM 3.0. Il ne constitue qu'un regard, une analyse partielle et synthétique de la masse de récits et de contributions. Une première lecture critique du Conseil scientifique de BM 3.0 a d'ores et déjà permis d'enrichir cette analyse.

Cette analyse croisée n'a pas vocation à faire ressortir l'exhaustivité du travail mais bien les éléments saillants des contributions. Les problématiques et visions retenues sont appuyées par un certain nombre de verbatim et citations des contributions.

Les contributions reçues révèlent une richesse des idées et un brassage des visions de la métropole de demain qui se traduisent par une multitude d'attentes, d'espoir, de craintes ou d'interrogations. Le présent document a pour vocation à ébaucher les premières analyses et croisement susceptibles d'enrichir la démarche Bordeaux Métropole 3.0. Le présent document se décompose en 4 parties :

1/ valeurs et visions métropolitaines
souhaitées et communes



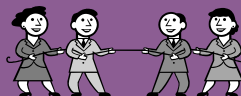
— Page 7

2/ les problématiques absentes
ou sous-représentées



— Page 35

3/ éléments qui font débat et les
contradictions



— Page 37

4/ Les pistes d'actions, les idées pour le futur

— Page 47



1/ valeurs et visions métropolitaines
souhaitées et communes



Le développement d'une métropole millionnaire à l'horizon de 2030 est semble-t-il un préalable « admis » par les contributeurs qui ont pris en compte la nécessité d'offrir de meilleures conditions d'accueil pour les nouveaux arrivants mais aussi et avant tout pour endiguer l'étalement urbain et maintenir les familles dans la CUB.

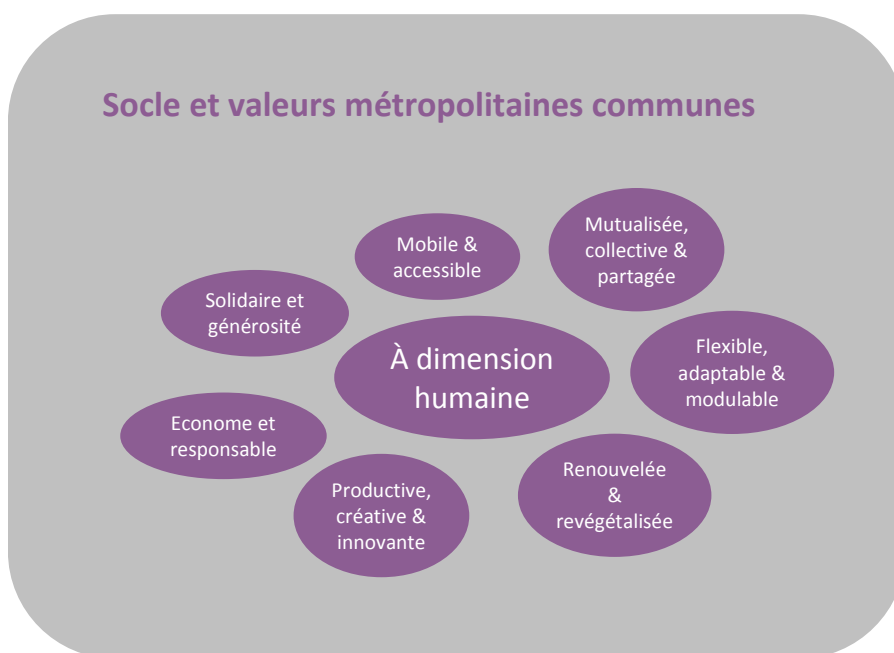
« Ces objectifs communs en matière de démographie, de correction des déséquilibres et de mobilité doivent, pour être atteints, s'accompagner de politiques volontaristes dans tous les domaines : celui de l'habitat, celui de l'emploi, celui du commerce, Ces politiques doivent s'intégrer à un schéma métropolitain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

A contrario d'une acceptation d'un développement démographique soutenu dans les 20 prochaines années, deux éléments ressortent très fortement de plusieurs contributions comme une crainte, ou tout du moins une recommandation : **les risques d'aggravation des inégalités sociales et la perte d'une qualité de vie actuelle sur le territoire métropolitain.**

En opposition à ces menaces, les contributeurs dessinent une métropole où l'homme est au cœur du processus de métropolisation, où **les notions d'urbanité et d'aménités urbaines prennent un sens primordial et deviennent les fondements, les valeurs de la métropole bordelaise de 2030.** A l'aube de 2030, la fabrique métropolitaine 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 » (a-urba).

« Notre principale surprise est venue de l'optimisme généralement manifesté par nos interlocuteurs. À des degrés divers, tous pensent que "la Ville n'est pas le problème mais la solution". Tous décrivent les conditions nécessaires à un aboutissement qui refuse la catastrophe qu'aucun n'exclut. Tous supposent résolues les questions de "gouvernance". Tous les jugent essentielles. » Bordeaux Euratlantique

Plusieurs valeurs fortement interdépendantes se dégagent des contributions. Elles constituent le socle commun et partagé de la métropole bordelaise souhaitée pour 2030 :





Une métropole à dimension humaine où l'homme doit être placé au cœur des enjeux

Placer l'humain au centre, au cœur de la métropolisation ressort très fortement des contributions et confirme une relative rupture avec un modèle de développement urbain où les attentes individuelles ne sont pas ou peu entendues, où l'individu trouve difficilement sa place. Cette valeur forte implique la mobilisation de nombreuses dimensions de la fabrique de la métropole et en premier chef en matière de démocratie participative, de proximité, de liens et d'offre de services publics. Ce qui est sous jacent dans cette hymne à la place de l'humain dans la métropole c'est bien évidemment la question de la qualité de vie.

*« Remettre l'homme au centre du jeu en faisant en sorte que les structures qui seront construites dans les 20 prochaines années partent des besoins, des envies ou encore des rêves des individus et non pas l'inverse » -
Institut des 2 Rives*

Démocratie participative : Associer le citoyen tout au long du projet

« Associer l'homme au cœur des réflexions et de l'action » **Les Restos du Cœur**

« A travers un objet de débat singulier le C2D a été amené à s'interroger sur la place du citoyen dans la métropole de 2030 en développant l'idée qu'une métropole réussie est une métropole où le citoyen a la parole. Aussi, il 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 ». » **C2D de la CUB**

« La métropole 2030 devra continuer à respecter ce principe et poursuivre son travail d'association des habitants, des structures associatives et représentatives sur la mise en oeuvre d'un projet commun (concertation, éducation, information). » **Commune de Bègles**

« La participation citoyenne et la consultation démocratique conduisent l'agglomération ainsi que les territoires girondins à mieux appréhender les besoins de chacun et ainsi à anticiper les changements pour mieux les accompagner. L'organisation d'exercices de consultation mais aussi l'évolution de l'organisation des services publics permettent de mettre en place les conditions d'écoute et de participation ouvrant la voie à une réelle prise en main par les citoyens de la vie publique. Chacun peut alors trouver sa place dans la vie des territoires comme dans celle de la métropole. C'est ainsi un vrai sentiment d'appartenance et d'identité qui prend place, identité métropolitaine mais 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. » **Conseil général de Gironde**

Urbanisme à échelle humaine » : habitat, modes doux

« La future agglomération doit poursuivre la démarche actuelle d'amélioration du cadre de vie, de destruction des grands blocs HLM où s'entassent les familles démunies et qui, concentrant toutes les difficultés sociales, ont abouti aux quartiers « ghettos ». Leur remplacement par des résidences à taille humaine est une évolution attendue mais il faut veiller à ce que ces nouveaux logements de qualité soient accessibles aux plus pauvres. » **Les restos du Cœur**

« L'habitat collectif ne doit pas oublier la question de l'échelle humaine : les unités de vie collective doivent restées à une échelle raisonnable (pas d'effet bloc), avec le maintien de la sensation d'être vraiment chez soi tout en étant avec les autres. » **Pact Habitat et Développement de Gironde**

« Nous habiterons dans des habitats collectifs autonomes en énergie et respectant la mixité de la population. Ces habitats permettront de diminuer les inégalités et la population sera plus hétérogène. » **Unis Cité**

« Cet urbanisme de qualité est également un urbanisme de proximité, renforçant les solidarités à l'échelle de la rue et du quartier. Ainsi pourraient se développer les pratiques sociales solidaires sur les espaces publics et verts au sein des quartiers. » **Commune d'Eysines**

« Pour autant la ville est faiblement dotée de « places publiques » et d'axes de circulation « agréables ». Axes en site propre, laissant une large place au déplacement pédestre et cycliste compensant l'hyperprésence de la pierre par une végétation urbaine invitant à la circulation, au stationnement et au plaisir de son environnement. La revitalisation de centre ville doit redonner à Bassens, la vie qui lui manque. » **Commune de Bassens**



« L'échelle humaine, celle du quartier, doit se mesurer selon le rayon des déplacements courts et de l'accessibilité aux équipements, commerces, services, emplois » **PACT Habitat et Développement de Gironde**

« Pour la vie dans les quartiers, les déplacements se feront essentiellement à vélo ou à pied. La technologie permettra de trouver dans tout cet espace à circulation limitée, à tout coin de rue, des vélos en libre service non tributaire de station fixe. Chaque rue sera équipée de stationnement vélo et l'on trouvera régulièrement des espaces de service pour cyclistes : stations de gonflage, service de lavage, de dépannage express en cas d'avarie (crevaison, lumière défectueuse, ..). » **Vélophonie**

« En 2030, sur l'agglomération bordelaise, la politique d'aménagement du territoire et la nouvelle politique foncière initiée 20 ans plus tôt commencent à porter leurs fruits : le « spectre des possibles » dans un rayon de 10 minutes à pied, à vélo ou en transport en commun s'est sérieusement agrandi. En effet dans ce rayon, 90% de la population ont accès à une salle de cinéma, une piscine ou un parc. Les voitures en libre-service se sont tellement développées (il y en a désormais 5 000 pour 100 000 utilisateurs sur l'agglomération) que le taux de motorisation des ménages est tombé à 0,8, chiffre impensable au début du siècle (Bordeaux était la ville d'Europe la plus motorisée !). » **AUTOCOOL**

Agriculture et commerce de proximité pour rapprocher l'emploi des lieux de vie

« Cette ville à l'échelle de l'humain s'appuierait également sur un changement de pratiques et de modes de consommation, ayant un impact sur la localisation des lieux d'achats et leur accessibilité. » **PACT Habitat et Développement de Gironde**

« Le marché pourrait être très présent dans la métropole 2030 (1 marché tout les 2 ou 3 quartiers). Cette façon de faire ses courses renforce le lien social, structure un quartier, renforce son identité, rend l'activité « faire ses courses » plus ludique. Ces marchés pourraient s'alimenter d'avantage en produits issus de l'agriculture locale dans une dynamique de partenariat et de solidarité territoriale (CUB, reste du département girondin). **Institut des 2 Rives**

« Tenant compte de cette situation, la proposition serait la suivante : prévoir au rez-de-chaussée de tous les immeubles à construire un « espace alimentaire » dans lequel ne seraient proposés qu'un assortiment de produits sains et utiles au bon équilibre alimentaire (y seraient proscrits tous les produits trop énergétiques qui nuisent à la santé ou encore tous les produits traités avec des pesticides). Cet espace alimentaire de proximité pourrait être géré par une coopérative d'habitants et serait de nature à limiter les déplacements et accessible facilement aux personnes âgées qui devraient représenter ¼ de la population de la métropole en 2030. » **Institut des 2 Rives**

« Dans tous les lieux de restauration collective et publique, 70% des denrées doivent ainsi être produites dans un rayon de moins de 70 km en moyenne. C'est bien sûr une moyenne, avec des écarts non négligeables : 20 km pour les légumes, 30 km pour les viandes, 500 km pour les fruits... Il y a donc en 2030, à peu près 150 agriculteurs à Blanquefort. Il y a aussi toujours 4 crus bourgeois. » **Commune de Blanquefort**

« Donner l'envie et permettre à de jeunes agriculteurs de venir s'installer sur ce territoire, afin de vivre décemment de leur activité. Les agriculteurs cumulent les difficultés : endettement lié au financement du matériel, difficulté de vente des produits. Aujourd'hui ce métier n'est pas attractif (moins bien payé qu'un ""vendeur"", retraite de 350 €/mois...). » **Commune St-Vincent de Paul**

« Plutôt que de miser sur une agglomération dotée à sa périphérie de centres commerciaux gigantesques, les souhaits se sont tournés vers le développement des commerces de proximité d'une part, pour leur praticité et leur convivialité, et d'autre part, des services. » **C2D Cub**

« Une échelle locale doit être trouvée pour repenser le travail et la production agricole et maraîchère autour de la métropole. Ainsi, une réhabilitation des commerces de quartier et des marchés pourrait être envisagée pour permettre des accès aux producteurs locaux, développer les AMAP, diminuer le transport automobile et créer de l'emploi. » **CAF**

Liens sociaux, échanges et transmission

« La ville « humaine » n'est donc pas seulement dessinée par ces formes urbaines, par son architecture, mais aussi par le territoire de l'entraide, du lien social, et de la solidarité » **Pact Habitat et Développement**

« Créer un sentiment d'appartenance à la même Cité- Ville pour rapprocher des citoyens de culture et de statuts différents. » **ADAV 33**

« Instituer « une politeia », c'est-à-dire constituer les citoyens en une collectivité véritablement unie, en dépit de toutes les différences opposant les uns aux autres en tant qu'individus. » **ADAV 33**

« Un service public local de proximité avec une approche humaine » **CIJA**



Capital humain

« Ville dortoir, belle endormie
Tu ne t'es pas vue grandir,
Encore des efforts pour casser ton image,
Encore des efforts pour trouver ton identité !
Ta richesse, c'est tes hommes et tes femmes,
Ta population diversifiée,
Tes espaces à construire
Sources de richesse, d'énergies,
Réservoirs d'initiatives » Commune d'Ambarès-Lagrange

« L'entreprise de services ou de production vit au centre d'un écosystème (des cellules qui naissent, vivent et se séparent) en fonction des besoins et est recentrée sur le « capital » humain » **Bordeaux Gironde Investissement**

« La métropole est un territoire d'intelligence collective, de coopération où chacun peut prendre part à la vie locale » – **Bordeaux Gironde Investissement**

« La Métropole se doit à la fois de réussir à attirer les entreprises citoyennes spécialisées dans ces nouvelles technologies et développer une nouvelle économie fondée sur l'épanouissement humain. » **Commune de Pessac**

Culture par et pour tous :

« Remettre de l'humain, l'art comme nécessité » **APEEF**

« Optimiser les lieux de rencontre : jardins publics avec « maisons de quartier » attenantes pour mixité des générations et culture ouverte et accessible aux populations précaires. Ces maisons de quartier auront des possibilités de manifestations associatives et diverses. » **Collectif Cause**

« L'accès à la culture et aux loisirs : La lutte contre l'exclusion ne peut être uniquement curative : une volonté de développer 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 ... » **Les Restos du Cœur**

« la culture est une dimension du développement urbain indispensable à la cohésion sociale et au développement de la Métropole. Elle favorise le vivre-ensemble, améliore la qualité de vie et l'attractivité de la ville en offrant aux différents groupes sociaux diverses formes de divertissement et des possibilités de rencontres, de participation et de créations toujours renouvelées. » **Commune de Pessac**

Place de l'enfant dans ville

« La ville s'est développée en oubliant l'espace public. Elle s'est construite à partir des logements, d'un intérieur privé au détriment d'un extérieur public. Les espaces restant entre le bâti, la rue, la place, doivent être des espaces de reconquête pour les enfants, de réapparition du citoyen [...] Les espaces prévus pour les enfants notamment les squares ressemblent plus à des « enclos » pour enfants avec des jeux standardisés et laissent peu de place à l'aventure. Il faudrait des lieux moins déterminés, offrant plus de mixités, permettant à chacun de trouver sa place, sous le regard bienveillant de la communauté adulte. La ville doit pouvoir créer des situations qui favorisent le lien, ce qui passe par faire avec l'autre. Cela veut dire un retour à une attitude attentionnée, en quelque sorte « privée » envers l'urbain, une incitation à la reconquête ou à la réappropriation du dehors. Il faut donc penser la ville afin que les enfants y disposent aussi d'espaces appropriables. L'enfant a un espace de vie à son échelle c'est-à-dire à une petite échelle nécessitant des relations proches. Il est important pour les familles de pouvoir cultiver ses relations de proximité, source de sociabilité et de service. » **APEEF**

« Peut-on imaginer un foisonnement d'offres d'accompagnement au plus près des enfants et des parents et basées sur des pédagogies d'éveil par l'art ? 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. » **Commune de Bassens**

« Une ville pensée pour les enfants et les plus fragiles » **Commune de Mérignac**

Place et intégration des personnes âgées dans la ville

« Un maintien à domicile complet grâce à une mobilisation de tous et des lieux de vie qui intègrent, dans leurs structures même, la question du handicap et de la fin de vie. Certaines habitations, au coeur de la ville, seraient ainsi « labélisées » et donc soutenues



car elles seront aptes à permettre le maintien en fin de vie de ces résidents. Fin de l'hétérotopie du handicap et de la vieillesse. »
Commune de Bassens

« Les responsabilités bénévoles, assumées à tour de rôle par les résidents élus par l'assemblée des locataires, étaient comptabilisées dans leurs retraites. Pour les personnes âgées, une rémunération intégrée aux charges complétait les pensions. »
Bordeaux Euratlantique

Homme et Santé

« La concentration urbaine doit nous amener à être attentifs à la dimension humaine et sanitaire de la métropole. Ceci vaut pour des questions telles que le bruit, l'air, la qualité des eaux, l'impact des technologies de communication, celui des nouveaux matériaux utilisés en quantité qui doivent éviter d'augmenter les phénomènes de hausse thermique, mais aussi les atteintes à la santé. Il sera de la responsabilité collective des acteurs de la ville de s'assurer de la qualité de l'offre urbaine en matière de gestion des ressources et de santé publique. » **Commune de Gradignan**

« Tout le monde avait anticipé la question du vieillissement de la population, mais presque personne n'avait prévu ces nouvelles générations d'enfants très fragiles... En tout cas, Blanquefort, qui a toujours eu une tradition de professions médicales et paramédicales, verra ses métiers se développer. Les emplois à domicile se développeront aussi beaucoup. » **Commune de Blanquefort**

« Face au constat d'une augmentation de population à faible revenu en particulier de la population âgée, il faut prendre en charge cette population dans Bordeaux mais aussi à la périphérie avec davantage d'équipements sociaux de proximité.

- Accès à la prévention.
- Accueil des plus démunis partout dans la CUB (en dehors de Bx) en créant des maisons médicales pluridisciplinaires de proximité avec accès pour tous aux soins type dispensaires : généralistes, dentistes, santé mentale et infirmières etc...
- Permanences d'accès aux soins (PASS) effective dans tous les hôpitaux. » **Collectif CAUSE**

« La métropole de 2030 s'est repositionnée comme un acteur local de la prévention, tout comme elle l'avait fait au XIXe siècle à l'égard du développement des maladies contagieuses, dont bon nombre trouvaient une part importante de leur origine dans un environnement urbain dégradé. Des mesures ont donc été prises aux différentes échelles de l'aménagement urbain pour prévenir le développement de ces pathologies nouvelles, dans un contexte de réchauffement climatique (accentuant certaines de ces pathologies) et de vieillissement de la population (augmentant la vulnérabilité de la population). Une attention toute particulière a été portée aux enfants, cible privilégiée des maladies respiratoires, l'environnement sanitaire devenant l'un des paramètres de choix résidentiel important des familles avec jeunes enfants. » **A-urba**



Une métropole généreuse et solidaire

La constitution d'une métropole à deux vitesses créant ou accentuant des phénomènes de ségrégation socio-spatiale (quartiers sensibles, zones non prioritaires, rive droite, hors Cub,...) apparaît très nettement comme une crainte et donc un enjeu fondamental de la métropole de demain. Pour lutter contre cette menace, les contributeurs souhaitent que la métropole, au travers des aménités de la ville (échanges, diversité et masse de populations ...) soit généreuse et solidaire à toutes les échelles du territoire. Ces valeurs ne sont pas perçues comme un objectif, une ambition, une finalité mais bien comme un « levier d'une métropole durable » (PACT). « Affirmer une unité de vue proche du quotidien des habitants qui, s'ils vivent demain dans une métropole d'1 million d'habitants, doivent s'y épanouir et ne pas tomber dans une solitude renforcée ». (CIJA)

*« 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 »
a-urba*

Mixité et diversité sociale à toutes les échelles

« Eviter des quartiers « sanctuarisés », des espaces de la ville privilégiés, véritables « musées » regroupant des populations favorisées... CIJA

« Pour « vivre ensemble », le premier écueil à éviter est le développement d'un centre ville élitiste, la pauvreté repoussée en périphérie aboutissant à la création de zones de non droit où les « faibles » ne seraient plus que dans une logique de survie. » Restos du Cœur

« des pistes de réflexions visant à fabriquer « une unité d'harmonie », une mise en situation positive des confrontations des différences, comme fondement du vivre-ensemble avec des différences, des diversités culturelles et sociales ; l'objectif étant de créer une métropole conviviale, malgré les différences spatiales, de conditions sociales, ethniques, de caractères, de modes de vie, d'habitat etc » ADAV 33

Lutte contre les inégalités sociales et pauvreté

- « L'objectif de "métropole millionnaire" est cependant dénué de sens s'il conduit au "rejet" et à l'éloignement des familles modestes suite aux augmentations des prix du foncier et de l'immobilier, à la dégradation des qualités de vie et à la perte d'identité des différents quartiers et communes de cette future métropole. » (C2D de Pessac).

- « Pour « vivre ensemble », le premier écueil à éviter est le développement d'un centre ville élitiste, la pauvreté repoussée en périphérie aboutissant à la création de zones de non droit où les « faibles » ne seraient plus que dans une logique de survie. » Restos du Cœur. « Nous souhaiterions que cette urbanisation à marche forcée ne génère pas des phénomènes de ghettoïsation : ici des résidences sécurisées pour inactifs venus d'ailleurs, là des quartiers sous-équipés pour migrants venus d'Afrique, ou des phénomènes de « gentrification » : expulsion vers la périphérie de l'agglomération des moins nantis comme on l'observe dans de grandes villes (New York, Londres, etc...). » Institut des Deux Rives

- agir sur les charges contraintes des ménages en difficulté : « Il faut pouvoir agir tout à la fois sur le loyer, les charges, le coût des transports domicile /travail : autour des lignes de transports en commun » Conférence des organismes sociaux pour l'habitat de Gironde

- « Actuellement pour les personnes en difficulté habitant à la périphérie de Bordeaux, le transport constitue une part importante du budget et ne doit plus constituer un frein aux déplacements personnels et professionnels en 2030. » CAF

« Maintenir une croissance démographique socialement diversifiée en réduisant les poches de pauvreté présentes sur le territoire de la ville actuellement et en conservant l'équilibre à l'intérieur de son espace et de sa composition sociale » Commune de Mérignac

Economie sociale et solidaire, vers une économie quaternaire

« Des actions en faveur du développement des initiatives de l'ESS ont été mises en place permettant à ce secteur de se renforcer pour prendre toute sa place dans l'économie. La première chaire française de l'ESS a été créée à Bordeaux ». Un nouveau modèle



d'économie sociale et solidaire s'est développé dans des domaines liés au partage des ressources et de la connaissance et contribue au développement économique du territoire » Bordeaux Gironde Investissement

« Le développement des services à la personne et des solidarités intergénérationnelles a constitué, via l'économie sociale et solidaire, une filière d'activité et de création d'emplois majeure pour Pessac. En lien avec les Hôpitaux et le Campus, les personnes âgées sont devenues des acteurs essentiels de la solidarité, bénévoles et créateurs d'une économie présente et nouvelle. »
Commune de Pessac

Solidarité familiale et transmission intergénérationnelle

« De la crèche à la Résidence de Personnes Agées, ce sont des styles de vie, des humanités, des savoirs et des espérances qui se croisent et qui utilisent les services publics développés par les pouvoirs publics. Une véritable ambition visant à favoriser le lien intergénérationnel, véritable opportunité et source d'enrichissement pour les plus jeunes, et reconsidération pour les plus âgés. Liens basés sur les échanges, confortant le respect et la reconnaissance : narrer le vécu / initiation à internet, conseils / petits services à domicile » **CIJA**

« Les évolutions de la structure et de l'organisation de la vie familiale, sociale et professionnelle (diminution de la taille des familles, l'augmentation du nombre de familles monoparentales, les recompositions familiales, l'homoparentalité, le recul de l'âge du premier enfant...) bouleversent un grand nombre de repères. Les politiques urbaines et sociales devront être en capacité à s'adapter aux nouvelles structures familiales afin de préserver et maintenir des liens intra-familiaux comme réseau social élémentaire et primordial, noyau de solidarité. » **CAF**

« Dans Bordeaux, qui s'étire le long des Quais de Garonne, encore verts d'un pont à l'autre en cette mi octobre, plusieurs « Coopératives seniors », que la ville a souhaité développer dès le départ, jouent bien le rôle qui leur était dévolu : permettre à des ménages de seniors de rester en centre-ville dans de bonnes conditions, hors maisons de retraite, dans de petites coopératives d'une dizaine de logements chacune. Elles offrent une réelle solidarité de proximité et des services à domicile mieux organisés, que ce soit en terme de santé que de services à la personne [...] De fait, l'époque où le soutien aux initiatives inter générationnelles était frileux est bien révolue et, hors ces réalisations bordelaises, plusieurs coopératives accueillent jeunes ménages et seniors, chacun trouvant avantage aux échanges développés. » **CRESS Aquitaine**

« Grâce à une entreprise sociale et solidaire qui permet aux chômeurs et à tous ceux en situation précaire de pouvoir conserver leur abonnement numérique, elle a pu continuer à alimenter son profil sur les réseaux en ligne et être ainsi recrutée. « Mais comment pouvait-on faire avant ? » se dit-elle. Sur Mamie.com elle a trouvé Mamie Mado ; âgée de 75 ans, Mamie Mado habite à deux pas de chez elle et s'occupera des enfants dès la sortie de l'école. Eux, dont les grands parents sont loin, sont ravis d'avoir une nouvelle mamie « gâteau ». » **Bordeaux Gironde Investissement**

« Construction de logements intergénérationnels .
La personne âgée met à disposition

- une chambre gratuite : le jeune s'engage à être présent le soir et aider la personne âgée dans certaines tâches de la vie quotidienne (sortir les poubelles, fermer les volets, faire les courses, cuisiner)
- une chambre à loyer modéré : le jeune est libre de son temps mais s'engage à régulièrement mettre ses compétences au service de la personne âgée, selon ses disponibilités
- une chambre à loyer classique : le jeune est libre de son temps et indépendant » **Commune de Villenave d'Ornon**

Solidarité territoriale : au sein de l'agglomération, avec les territoires voisins, avec le reste du monde

« Le développement que nous pouvons espérer pour notre agglomération ne doit pas accentuer mais contribuer à la réduction de l'exclusion, et ceci de façon harmonieuse dans toutes les communes et de façon équilibrée entre les deux rives. » **Restos du Cœur**

« La Métropole rêvée est promotrice de solidarité entre ses groupes sociaux et entre les territoires qui la composent. Le projet social métropolitain est à construire à une double échelle, celle des villes où les proximités permettent l'émergence de projets de développement sociaux et celle de la Métropole régulant et favorisant la cohésion sociale d'ensemble et les solidarités territoriales. »
Commune de Pessac

« En 2030, l'attractivité de la métropole est intimement liée à celle de la Gironde et de l'Aquitaine. Ainsi, la métropole 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, dans une relation intime et durable. C'est ainsi que chacun pourra bénéficier des apports de tous au développement et à la vie de nos territoires. » **Conseil général de Gironde**



« Une métropole solidaire avec les pays émergents en menant des actions de coopération décentralisée avec des collectivités ou des ONG des pays émergents, sur les thématiques de l'eau potable et de l'assainissement des eaux usées » **Agence Adour-Garonne**

« La future métropole doit profiter de manière équitable
A tous et toutes !
Vive un vrai projet collectif,
Accompagné, porté,
Générateur d'initiatives créatives
Pour le plus grand nombre » **Commune d'Ambarès-Lagrave**

Démocratisation du numérique au service de tous

« Cette Métropole se devra d'être virtuellement ouverte, 24h/24h et 7j sur 7 offrant du service, du loisir, de l'échange avec une infrastructure numérique le permettant. » **Commune de Pessac**

« Le développement des nouvelles technologies doit être aussi au service du citoyen et devra permettre de réduire la fracture sociale des espaces notamment en développant des réseaux numériques d'entraides et de solidarité « des lieux ou outils informatiques instantanés pourraient répertorier les besoins des habitants des quartiers (garde d'enfant, recherche – échange de vieux meubles, aides aux personnes âgées, les départs en vacances, formes de service d'échange local - SEL, ...) afin de favoriser l'échange, la rencontre, renforcer l'entraide et le lien social. » **CAF**

« Faire de Mérignac le laboratoire de la e-démocratie en utilisant les compétences internationales les plus avancées en la matière et en permettant à tout citoyen d'intervenir dans le débat public par des outils technologiques adaptés. Favoriser toutes les formes d'expressions libres au sein des différents réseaux sociaux. » **Commune de Mérignac**



Une métropole mutualisée, collective et partagée

La raréfaction des espaces et des ressources, la poursuite de l'individualisme, la croissance des échanges virtuels ... sont autant de tendances lourdes qui poussent de nombreux contributeurs à proposer de contrebalancer ces dernières en préconisant des solutions de partage, de mutualisation et de valorisation du collectif. Beaucoup d'éléments ressortent des contributions dans ce sens avec notamment l'idée de bons sens, d'échanges et de partages. Ils s'inscrivent comme un certain retour en arrière, celle de la Cité du siècle des Lumières d'habitat réel et de lieu d'échange d'idées ou de savoir.

« Concevoir la métropole bordelaise en 2030 comme une aire urbaine partagée en zones de vie collectives. Cela passerait par la création des espaces de collectivité où les compétences de chacun seraient mises à la disposition et à la contribution de tous »

Bureau des Anciens Volontaires d'Unis-Cité

Des espaces publics, des lieux de rencontres et d'échanges, partage de la rue

« La métropole rêvée est une agglomération qui favorise les lieux d'échange, de partage et de convivialité, à l'image de la place publique. [...] Les personnes aspirent alors à avoir accès aux services proposés par l'espace urbain (en termes de mobilité et d'accessibilité) » **C2D – CUB**

« 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). » **Bureau des Anciens Volontaires d'Unis-Cité**

« L'utilisation partagée des automobiles est un autre axe de réflexion : organisation d'aires de covoiturage, installation de stations d'autos en libre service, itinéraires ou zones réservés (sur la rocade, sur les boulevards, au centre ville,...) à ces usages, limitation de certains secteurs aux véhicules les plus polluants. » **commune d'Artigues près Bordeaux**

« Optimiser les lieux de rencontre : jardins publics avec « maisons de quartier » attenantes pour mixité des générations et culture ouverte et accessible aux populations précaires. Ces maisons de quartier auront des possibilités de manifestations associatives et diverses. » **Collectif CAUSE**

Valorisation et nouvelles formes d'habitat collectif

« Les premiers projets d'habitat participatif¹ ont vu le jour à partir de 2012 sur les communes de Bordeaux et Bègles, d'abord au rythme d'une cinquantaine de logements par an, avant que la reconnaissance officielle au niveau national en 2020 n'entraîne une augmentation sensible du nombre de projets. Le territoire de Bordeaux Métropole compte aujourd'hui près de 2 000 logements participatifs, qui regroupent près de 20 000 personnes, soit environ 2 % de la population de l'agglomération.[...]

Et si le logement participatif est resté une « niche » parmi les milliers de logements réalisés sur le territoire de Bordeaux Métropole depuis 2012, il a permis à quelques centaines de familles d'accéder à un logement « sur mesure » et un peu moins coûteux à l'achat. Ces familles se félicitent aussi des économies réalisées en terme de consommation d'énergies et d'eau, en partie dues à la qualité de construction, en partie grâce à des usages innovants. » **CRESS Aquitaine**

« Les atouts « externes » de l'habitat collectif doivent être valorisés : possibilité d'aller à l'école à pied et en sécurité lorsque celle-ci est à proximité immédiate, possibilité de faire ses courses facilement si présence de RDC commerciaux etc. » **Pact Habitat et Développement**

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

¹ type d'habitat respectueux de l'environnement se base sur une entraide à l'auto-construction et à la réalisation d'un habitat de vivre-ensemble, c'est-à-dire que des familles, des couples ou des personnes seules choisissent de se regrouper autour d'un projet de construction



Mutualisation locaux d'activités et de bureaux

« 2030 verra l'avènement d'un télétravail respectueux des salariés en leur permettant de rester, 1-2 ou 3 jours par semaine chez eux pour effectuer plus qualitativement des tâches de bureau. Les télécentres connaîtront également un grand succès : ces « bureaux de quartiers » permettront à des salariés de différentes entreprises et administrations, mais aussi à des travailleurs indépendants de partager un espace de travail et mutualiser outils et connaissances. Outre un secrétariat et des outils bureautiques, on trouvera dans les télécentres une station d'autopartage pour les déplacements occasionnels, un point restauration et une crèche d'entreprise. Ces télécentres seront facilement financés par des économies réalisées par la sécurité sociale, la preuve ayant été faite depuis quelques années que télétravail et télécentres réduisaient considérablement le stress au travail et l'absentéisme. » **AUTOCOOL**

« Rapprocher lieux de vie et de travail doit également devenir un objectif ; 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, qui offriraient aux actifs du secteur tertiaire bénéficiant d'outils de travail de plus en plus mobiles et de supports dématérialisés, une possibilité de réduire la distance du trajet domicile/travail ; 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). » **Commune d'Artigues près Bordeaux**

Usage partagé de la voiture

« Nous vivons ensemble, en collectivité, sur un principe de partage (auto partage, cuisine partagée,...) dans des résidences sur le modèle communautaire, c'est à dire qu'une chose appartient à plusieurs personnes. » **Unis Cité**

« En 2030, covoiturage et autopartage se sont développés d'une manière exponentielle : le covoiturage grâce à :

- o La mise à disposition d'aires de covoiturage dans tout le département
- o Un péage urbain sanctionnant la voiture solo
- o Une signalétique adaptée de type « totem », comme des arrêts de bus, permettant en ville un covoiturage souple qui se rapproche des « taxis collectifs »
- o Une loi obligeant les entreprises à aménager les horaires de travail pour les personnes désirant covoiturer
- o Une priorité de stationnement donnée aux voitures contenant plus de 2 personnes » **AUTOCOOL**

Diversification, mutualisation et partage des équipements

« La métropole 2030 s'appuierait sur la diversification des fonctions urbaines à l'échelle du quartier ; multiplier les fonctions et les usages possibles des équipements urbains ; plusieurs fonctions pour un même équipement : voies de déplacements, parcs de stationnements, des équipements en tout genre...essayer de tendre vers une flexibilité de ces équipements, une adaptabilité en fonction des besoins...plusieurs fonctions en une...exemple des 1ers parcs relais du tram qui, autrefois en bout de ligne, sont aujourd'hui sous utilisés avec la prolongation de la ligne : réflexion vers une autre utilisation... » **Pact Habitat et développement**

« Innovations en terme de multifonctionnalité, accessibilité et modularité des équipements et des logements : une ville qui s'adapte à l'évolution des besoins des habitants par la mutabilité et le caractère évolutif des espaces et des constructions » **Commune de Pessac**

« De même on pourrait envisager de mutualiser par quartier les petits équipements domestiques type tondeuse, perceuse, etc. [...] La proximité est également envisagée à l'échelle intercommunale (et non pas communautaire) et consiste alors à favoriser les solidarités de proximité et envisager la mutualisation des équipements publics avec les communes voisines » **Commune d'Eysines**

Partage et mutualisation des espaces verts, des espaces agricoles

« Il conviendrait de développer des espaces verts, des lieux de convivialité et de rencontres dans les quartiers (squares, bancs...). » **CIJA**

« La prégnance du végétal sur le territoire communal a amené la Ville de Bègles à s'interroger fortement sur la relation entre les vides et les pleins et à appréhender la nature comme un bien immatériel collectif. » **Commune de Bègles**

« La nature est un lieu de vie, un lieu, des lieux de respiration, d'apaisement, des lieux tampons qui oxygènent, corrigent certaines tensions. Les sites naturels et agricoles sont des lieux à s'approprier soit tel qu'ils sont soit tel qu'on propose de les utiliser grâce à des aménagements publics ou grâce à des actions culturelles, sportives, récréatives... » **Commune d'Eysines**



« Il faut également laisser la place à des initiatives privées de création de jardin d'ornement mais aussi de jardin potager conquis sur l'espace public ou sur des délaissés. Manger ses légumes, en donner, échanger ses graines cela nous soustrait à une attitude de simple consommateur. » **APEEF**

Partage des loisirs, des ressources, des compétences et des connaissances

« Le potentiel de savoir-faire et de connaissance que représentent les seniors est un élément important de la stratégie de développement économique du territoire et constitue désormais un de nos atouts pour les investisseurs. » Bordeaux Gironde Investissement

« Les loisirs seront synonymes de convivialité, collectif, et échange. Les loisirs seront plus accessibles, et la place réservée aux loisirs sera plus importante dans le sens où les loisirs seront reconnus comme un moyen de créer du lien ainsi que d'apprendre autrement. » **Bureau des anciens volontaires d'Unis Cité**

Participation à la Cité autre que financière

« Une refonte globale de la fiscalité locale permettra de mettre en place ce nouveau système : exemple un impôt réduit pour tous (1/3 de la taxe d'habitation) et une obligation de participation en temps horaire 1h /semaine ou en financement pour ceux qui n'ont pas de disponibilité horaire à **diverses tâches publiques : nettoyage des rues, embellissement et entretien des espaces verts, solidarité envers les personnes âgées**, animation du quartier.... » **Vélophonie**

« Les notions de gratuité et de partage liées aux nouveaux usages et à une nouvelle consommation ont permis une réorganisation des relations commerciales » **Bordeaux Gironde Investissement**



Une métropole flexible, adaptable et modulable

Les évolutions sociétales (familles monoparentales, familles recomposées, vieillissement de la population, augmentation de la dépendance, ...), économiques (mondialisation, accentuation des échanges, instantanéité des besoins ...) ajoutées à des contraintes écologiques imposent aux métropoles d'aujourd'hui et de demain de repenser l'aménagement des logements, des locaux d'activités, des bureaux, des équipements publics et même des infrastructures et des modes de transport. Pour rester compétitive et attractive, la métropole bordelaise de 2030 doit être en capacité de s'adapter rapidement aux mutations de en optimisant les potentialités existantes.

Si demain nos zones commerciales actuelles, n'ont pas su muter en acceptant des plus petits commerces, l'intégration de service, de logement, de plateforme de livraison pour le commerce électronique alors elles pourraient devenir des friches ; »
Conseil Consultatif de Mérignac

Adaptation et innovation dans les logements – les logements de demain

« le logement de demain, celui qui intègre la recherche réelle d'économies d'énergie et de fluides, mais qui prend en compte aussi les nouveaux comportements de la vie familiale et de la vie sociale, et qui assimile les apports des nouveaux moyens d'information et de communication. » - **Conférence des organismes sociaux pour l'habitat de Gironde**

« 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'€ d'ici 2030. La métropole désirable se doit de prendre en compte cette problématique qui nécessite un accompagnement financier particulier pour la mise en oeuvre des solutions dont certaines sont issues de la domotique. Une approche globale, rénovation thermique et adaptation au vieillissement, serait pertinente. » **EDF – DÉLÉGATION RÉGIONALE AQUITAINE**

« Rendre possible la transformation des logements pour qu'ils puissent s'adapter à des publics différents (de l'étudiant à la personne âgée) substitué à la politique de niches qui fournit des produits spécifiques. 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. Les jeunes architectes sont en capacité d'apporter ces innovations. Les lofts sont refusés pour des raisons énergétiques et de difficulté de maîtrise du bruit.

La réponse est-elle définitive ? **Conférence des organismes sociaux pour l'habitat de Gironde**

« L'augmentation de la durée de la vie va entraîner la cohabitation de plusieurs types de publics : les personnes âgées seront aux côtés des jeunes, de familles monoparentales, de familles nombreuses... Il serait souhaitable d'anticiper et de favoriser la mise en harmonie de ce nouveau « vivre ensemble » par la création d'équipements permettant des moments de partage. » **CIJA**

« Colin prononça quelques mots devant l'écran de son UsPhone. Il demandait à Alise de donner les instructions nécessaires à l'agrandissement de l'appartement pendant le séjour des trois chercheurs qui participaient à son programme de recherche. »
Bordeaux Euratlantique

« La flexibilité des espaces tient également dans l'usage des lieux et la destination des logements. Une attention particulière semble devoir être portée quant aux programmations à venir dans ces domaines. La réversibilité des immeubles est désormais systématiquement prise en compte par la Commune dans le but de ne pas générer à terme de nouveaux ghettos urbains »
commune de Bègles

« Dans ce centre ville, il y aura finalement beaucoup d'assez petits logements, en partie mutualisés et fortement occupés par les personnes plus âgées. D'ailleurs, la question d'une espèce de « ségrégation » générationnelle s'est mise en place selon les quartiers. La RPA4 a elle été totalement réhabilitée et la mutualisation avec les services du collège, des écoles et des CLSH fortement développée. » **Commune de Blanquefort**

« Flexible : l'hyper connectivité, la conciliation vie privée – vie professionnelle, la nécessité de limiter les déplacements,... ont modifié la notion de « présence » dans l'entreprise (télétravail, « home office » ou bureau virtuel). » **Bordeaux Gironde Investissement**



Flexibilité des locaux d'activités et mutation des centres commerciaux

« Une nouvelle génération d'espaces d'accueil d'activités s'est progressivement développée en privilégiant la connexion avec les lieux d'habitation. Ces nouveaux espaces, tous à haute performance énergétique et environnementale (bâtiments THQE, écologie industrielle) offrent des unités modulaires, flexibles et rarement de grande taille. » **Bordeaux Gironde Investissement**

« Il faudra penser ces espaces comme des lieux de vie à part entière, où la jeunesse, la nature, la culture et le sport devront avoir leur place de façon évidente et fluide en terme d'intégration et de facilité d'utilisation. [...] Si demain nos zones commerciales actuelles, n'ont pas su muter en acceptant des plus petits commerces, l'intégration de service, de logement, de plateforme de livraison pour le commerce électronique alors elles pourraient devenir des friches ; » **Conseil Consultatif de Mérignac**

« Les grands centres commerciaux auront été reconverti sur plusieurs niveaux en centrale de mobilité voiture : stationnement privé de voiture personnelle mais surtout sociétés d'autopartage car 80% de la population ne disposera plus de son propre véhicule » **Vélocité**

Ancrer le temporaire dans le fonctionnement métropolitain : jeunes, étudiants, familles, ...

« Inventer des espaces d'accueil temporaire pour des familles (en période de crise, ou de rupture, ou de séparation) leur permettant de s'éloigner temporairement du lieu de crise, tout en restant en lien avec la ville (école - lieu de soins - service administratif - lieu de travail), de traiter le temps de crise pour revenir rasséréiné dans le lieu d'habitation dans un second temps. L'idée étant de ne pas systématiquement renvoyer à la périphérie tout ce qui est supposé poser problème à la tranquillité publique. » **ADAV 33**

« Répondre aux jeunes en situation de stages ou d'alternance qui ne trouvent pas de logement et pour lesquels il s'agit là d'un enjeu financier d'importance, prendre en compte le développement des seniors et plus... font partie des grandes questions qui nécessitent une anticipation exigeant diagnostic technique et préoccupations humaines. » **CJA**

« 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". » **Bordeaux Euratlantique**

« La construction de logements sociaux étudiants pourrait être pensée notamment sous la forme de grands appartements de colocation avec des conditions d'accès **adaptées aux situations de précarité des étudiants** et surtout des boursiers » **CAF**



Une métropole économe et responsable

En réaction à une économie et une société de consommation massive puisant les ressources naturelles, une grande majorité des contributions s'inscrit dans une vague de rupture impulsée depuis quelques années par la notion de développement durable. Il s'agit de modifier nos modes de vie, nos modes de consommer, nos modes d'habiter ... Cette responsabilité de la métropole vis-à-vis de l'environnement, de l'écologie et des générations futures implique une gestion économe de l'ensemble des acteurs de la métropole, du citoyen à l'entreprise en passant par les collectivités locales. Passé de la prolifération à l'économe implique un certain nombre de contraintes, « de s'appuyer sur la technique et les normes pour mettre en oeuvre des solutions plus économes en énergies, plus saines, plus respectueuses des ressources mais il faut aussi réactiver les fondamentaux. C'est-à-dire réfléchir à notre quotidien en regardant les choses autrement, en appréciant le qualitatif et pas uniquement le quantitatif. » APEEF

La métropole sobre n'est pas une métropole aux modes de vie ascétiques (ce qui serait contradictoire avec certains aspects de la métropole stimulante), mais une métropole efficiente dans l'utilisation des ressources, évitant les dépenses inutiles et tenant compte du long terme (des investissements élevés à court terme mais permettant d'importantes économies à long terme sont encouragés).
A-urba

Econome de matières

« le développement actuel de l'économie quaternaire qui consiste à privilégier l'usage au détriment de la possession, participe à ces économies de matière dans la mesure où il y a un meilleur entretien et donc une prolongation de la durée de vie. » - **DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER DE GIRONDE**

« A quelques mètres passe une barge fluviale aux couleurs vives, qui amène au plus près de leur destination les matériaux de construction pour l'agrandissement du quartier d'affaires Euratlantique. Elle repartira chargée des déchets du chantier, qui seront valorisés dans les plates-formes spécialisées en rive droite ou en rive gauche » **Grand Port Maritime**

Econome en ressources énergétiques

« Une métropole respectueuse de sa ressource en eau, en quantité et en qualité, qui : s'inscrit pleinement dans une logique de développement durable en respectant une adéquation parfaite entre les prélèvements pour les usages anthropiques de son aire et les ressources en eau disponibles, afin de ne pas mettre à mal les capacités de renouvellement des nappes souterraines ou la vie aquatique dans les eaux superficielles » **ADOUR Garonne**

« Penser la métropole Bordelaise dans 20 ans, c'est tout d'abord se projeter dans un horizon où les besoins en pétrole ne seront plus couverts. [...]. C'est également un horizon où il restera 20 ans pour atteindre, en 2050, la division par 4 des émissions de CO2. Cette nécessité s'impose aux pays développés pour limiter à + 2° le réchauffement climatique en 2100. » **EDF – Délégation Régionale Aquitaine**

Econome en temps

« Les grandes agglomérations génèrent des pertes de temps en particulier dans les transports, la perspective d'une agglomération millionnaire étant a priori un facteur aggravant.[...] La recherche de gain de temps est également un facteur de développement du commerce numérique. Quel sera son développement ? Quelle sera la place des « grandes surfaces » ? Du commerce de proximité sachant que le déplacement en vélo et le rapprochement des espaces sont plutôt des éléments de développement ? L'engorgement de certains secteurs à certaines heures pose le problème de la coordination des horaires entre différentes entités proches. » **Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Gironde**
- « Une Ville et une Métropole qui favorisent une meilleure prise en compte de la gestion des différents temps de la Ville et de ses usagers. » **Conseil de dtv de Pessac**

Econome en espace



« Tous les bilans faits sur l'aménagement de l'agglomération bordelaise insistent sur l'importance du mitage qui s'est opéré ces trente dernières années. Il convient donc de densifier les espaces avec des impacts positifs sur les consommations d'énergie mais aussi avec des contraintes : bruits de voisinage et augmentation de la demande de transports en commun ou de voies spécifiques (vélos, piétons..). » **DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER DE GIRONDE**

Fluidité - ville intelligente – ville durable

« La « fluidité » est au centre de l'organisation citoyenne : les réseaux de distribution des ressources élémentaires (eau, lumière, chaleur, télécom..) sont intelligents et s'adaptent à la demande et aux besoins. » **Bordeaux Gironde Investissement**

Dans 20 ans, j'aimerais qu'on s'imagine Bordeaux comme une ville moderne, définitivement tournée vers les technologies, agréable à vivre et avec une forte connotation « développement durable ». **Bordeaux Connexion**

« Désormais, il m'est possible de suivre une bouteille depuis le château jusqu'à son arrivée à Shanghai, ou dans les autres ports mondiaux, puisque mes clients peuvent s'approvisionner directement via le site internet de mon entreprise. Les commerciaux me donnent pour cela mes identifiants et un mot de passe : je vais pouvoir observer la progression de mes marchandises, leurs livraisons, mais aussi avoir accès à « leur bilan carbone 2025 » en ligne lors de mes prochaines transactions. » **Grand Port Maritime**

Responsabilité sociale et environnementale des entreprises

« Les notions d'empreintes environnementales et de responsabilité sociale sont des éléments de plus en plus pris en compte aussi les ressources humaines, les fonctions logistiques, l'écologie industrielle sont au cœur des stratégies » **Bordeaux Gironde Investissement**

« L'accueil de nouvelles populations place la métropole en situation de responsabilité face aux besoins sociaux accrus, notamment en terme de logement. Une gestion anticipée de l'espace, ainsi que le développement concerté d'une offre de logement bien localisée, à proximité de centres desservis par des transports en commun accessibles à tous et plus particulièrement aux ménages les plus modestes permettent en 2030, l'accueil des nouveaux arrivants et le maintien des populations existantes, dans de bonnes conditions. » **Conseil général de Gironde**

Consommation responsable

« [...] ont permis d'aboutir dès 2012 à la création d'une SCIC (Société Coopérative d'Intérêt Collectif) Consommation Responsable en Aquitaine (SCIC CRA !), dans laquelle des collectivités, des entreprises, des acteurs aquitains, des usagers et des salariés se sont impliqués. Cette gouvernance collective a permis d'élaborer un projet coopératif de grande qualité, répondant à la fois aux demandes des acheteurs mais aussi aux contraintes des producteurs. Cette centrale d'achat est LA référence pour l'ensemble des consommateurs sur le territoire. Son succès est lié à la mobilisation, dès le départ, des acteurs aquitains du commerce équitable qui ont ensuite conclu un partenariat avec les réseaux bio et l'agriculture de proximité.

Vingt ans plus tard, cette « centrale d'achat », présente sur toute l'Aquitaine, rassemble 500 acteurs régionaux du commerce équitable, de l'agriculture biologique et/ou de proximité. Ensemble, ils proposent des produits alimentaires, vestimentaires, d'entretiens qui respectent la juste répartition des gains entre producteurs et distributeurs, et aussi notre environnement. Toutes les collectivités ont développé l'approvisionnement bio et équitable dans la restauration collective (la leur, et celles des cantines des écoles). » **CRESS Aquitaine**



Une métropole productive, créative et innovante

Les questions économiques et d'emploi, à cet état des contributions, ont été faiblement abordées. Néanmoins, la question de l'industrie et de l'économie créative (industrie et tourisme) apparaissent comme des piliers de l'économie de la métropole bordelaise de 2030. L'innovation (notamment sociale et urbaine) et l'expérimentation (déplacements) apparaissent aussi de manière récurrente comme des valeurs et des fondements du développement métropolitain pour la CUB. C'est donc dans l'idée de fabrication, de production, de recherche de nouveaux modèles et paradigmes urbains que la CUB 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 »

Bordeaux Gironde Investissement

L'entreprise 2030

- Polycentrique : dans un environnement marqué par l'intensité des flux d'informations et d'échanges de savoirs, l'entreprise est un noyau dur autour duquel, une multitude de cellules se lie et se délie au fil des projets, des opportunités, des choix personnels,...
- Coopérative : le modèle hiérarchique a fait long feu et la priorité est donnée à la collaboration et au travail en équipe ; les consultants, les clients, les fournisseurs, ... sont des parties prenantes du processus décisionnel.
- Créative : l'innovation, le développement du capital intellectuel, le partage des connaissances sont les clés de la performance
- Flexible : l'hyper connectivité, la conciliation vie privée – vie professionnelle, la nécessité de limiter les déplacements, ... ont modifié la notion de « présence » dans l'entreprise (télétravail, « home office » ou bureau virtuel).
- Humaine et engagée : les collaborateurs sont motivés par un projet qui a du sens et qui participe à leur développement personnel.

« L'entreprise pyramidale et autocentrée a fait long feu. L'externalisation de fonctions crée un faisceau de petites entreprises flexibles travaillant en synergie. Ces grappes d'entreprises partenaires se développent et mutualisent leurs ressources et les services à leurs salariés. Elles peuvent répondre plus vite à une demande de plus en plus personnalisée et produire en juste-à-temps pour un client désormais co-créateur et attentif à sa consommation. L'e-manufacturing cohabite avec le crowdsourcing. »
Bordeaux Gironde Investissement

Industrie métropolitaine de demain ?

- Intégration urbaine, mixité fonctionnelle ? ...

« 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 » **Grand Port Maritime**

« il faut intégrer plus fortement les entreprises dans le tissu urbain, ce qui signifie des zones d'activité plus petites avec des contraintes fortes pour limiter les impacts sur le voisinage (approvisionnements, bruit, fumées, odeurs...). Il faut cependant pouvoir accueillir de grandes entreprises industrielles dans des zones moins contraintes par le voisinage et organiser leur desserte sur une grande amplitude horaire » **Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Gironde**

« L'industrie n'est plus celle des années 2000, c'est 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. Dans un contexte de concurrence généralisée, de renchérissement du prix de l'énergie, de prise en compte des contraintes environnementales, la production se régionalise, R&D et fabrication cohabitent. Les positions de leaders sont fragiles et produire ne suffit plus, encore faut-il innover. La créativité devient un ressort majeur de l'avantage concurrentiel et l'homme devient le ressort de cette réussite. » **Bordeaux Gironde Investissement**



Spécialisation de zones d'activités et place de l'industrie dans les centres urbains

« Redistribution des zones d'activités - Hypercentre consacré aux activités culturelles, administratives, habitation et petit-moyen commerce, à la proche périphérie, création des pôles « entreprises », « universités et formation », « commerce de masse », délestage des activités rive gauche vers la rive droite » - **Chambre des Notaires de Gironde**

« De façon générale, Bordeaux étant au centre géographique de la CUB, il serait légitime de considérer que certaines fonctions économiques, industrielles ou de pure logistique, n'ont plus, sauf exception d'ordre historique (SAFT, Lesieur, GMP) ou fonctionnel (activités liées au fleuve comme CMB rive droite, ARMI rive gauche etc...) à être localisées sur ce territoire » **Commune de Bordeaux**

- Quel devenir industriel ?

« J'ai également quelques peurs concernant le futur et notamment la délocalisation de certaines ses industries (aéronautique) qui pourrait remettre en question son formidable développement actuel... » **Bordeaux Connexion**

« La France passa complètement à côté et 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. A 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'écloscepticisme, provoquée par elle-même, pour développer son savoir-faire industriel. Mais, la France pu se rattraper en développant les éco-constructions. » **Commune de Blanquefort**

Une économie créative porteuse d'espoir

« Ce que je souhaite pour Bordeaux dans les 20 prochaines années ? C'est simple : qu'elle devienne une référence mondiale dans les domaines universitaires et artistiques. » **Bordeaux Connexion**

« Faire de BORDEAUX une métropole créative en y incorporant tous les ingrédients identifiés dans les travaux de l'Institut des Deux Rives et en particulier en encourageant et en attirant fortement des acteurs de tous les secteurs relevant de l'économie créative : publicité, architecture, design, mode, édition, etc... A 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) » **Institut des 2 Rives**

« La métropole est devenue un immense atelier créatif où tous ceux qui le souhaitent peuvent s'exprimer et tester leurs idées et, de plus en plus, les investisseurs étrangers sont attirés par ce foisonnement. Lui, qui était arrivé comme simple ouvrier attiré en France par la pénurie de main d'oeuvre, est aujourd'hui grâce à ces lieux d'innovation en liberté, intégré à la nouvelle équipe projet qui vient d'être constituée pour la conception de nouveaux matériaux qui vont améliorer considérablement la consommation énergétique des bâtiments anciens » **Bordeaux Gironde Investissement**

« Chloé travaillait dans un des laboratoires de statistiques abrités sous les structures des anciens abattoirs. On y avait regroupé toutes les ressources sur les offres de la Métropole Créative. Des services de veille captaient et triaient les données qui leur parvenaient depuis chaque lieu de recherche, chaque atelier de création. » **Bordeaux Euratlantique**

« 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. » **Commune de Bègles**

Un ou des tourisme(s) au cœur du développement métropolitain de demain

« Sa principale faiblesse justement c'est que la métropole bordelaise n'est connue que par le vin, alors qu'elle dispose d'autres atouts formidables. Même si son potentiel touristique est fort, j'aimerais que **Bordeaux devienne une destination touristique mondialement connue.** » **Bordeaux Connexion**

- Tourisme fluvial

« La Garonne pourrait participer de cette évolution par la mise en place d'un « bateau-taxi » servant à la fois aux bordelais et au développement du tourisme. » **Chambre des Notaires de Gironde**

« Démocratiser le prix de la visite fluviale afin de favoriser l'émergence d'un véritable tourisme fluvial. Ce qui permettrait d'exploiter la richesse naturelle de la Garonne. » **CIJA**



- Oenotourisme

« L'attraction économique exercée par la « métropole-Bordeaux » en 2030 sera également en grande partie le fait de sa réputation en termes de tourisme, de patrimoine et d'activité viti-viticoles. [...] Imaginer 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, connue dans le monde entier, de la production viticole, (1er musée de la ville se classe à la 57ème place nationale en matière de fréquentation). 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. » **Chambre des Notaires de Gironde**

- Tourisme médical

« Elle rit en pensant à ce fameux jour où, assise devant l'employé de son agence de voyage, elle étudiait les différentes propositions de tourisme médical. Elle avait quelques problèmes cardiaques et Bordeaux avait depuis longtemps obtenu ses lettres de noblesse dans cette discipline et était devenue l'une des destinations prisées du tourisme médical. Et puis, son mari, à l'idée de venir en bordelais passer quelques temps dans un château au milieu des vignes, avait tout de suite accepté l'idée. » **Bordeaux Gironde Investissement**

- Tourisme d'affaire

« Bordeaux doit poursuivre tous ses efforts pour devenir une grande métropole et mettre en route tous les aménagements urbains nécessaires pour devenir une ville de congrès et de réunions intelligentes et culturelles. » **Bordeaux Connexion**

- Tourisme créatif :

« Comment faire effet de levier sur le patrimoine exceptionnel du territoire pour développer davantage l'économie touristique ? Au-delà des actions lancées par les professionnels du tourisme sur la métropole bordelaise, nous pourrions explorer le concept plus qualitatif de « tourisme créatif » qui est considéré aujourd'hui comme seul susceptible d'augmenter sensiblement le nombre de touristes et le pourcentage de ceux à plus fort pouvoir d'achat (tendance liée notamment au vieillissement de la population). Le tourisme créatif, qu'est-ce que c'est ? C'est une forme de tourisme qui 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. » **Institut des 2 Rives**

- Tourisme industriel

« Un espoir commun viserait à voir disparaître, à l'horizon 2030, les formes les plus lourdes de nuisances industrielles (tant sonores qu'olfactives) pour pouvoir ré-enchanter la zone industrielle autour d'activités mixtes (culture, loisirs, sortie, commerces, etc.) Un environnement plus ouvert qui devrait régler les questions de sécurité, sur le modèle des sites ouverts et pourtant très sécurisés de la silicon valley. Parallèlement, un projet de musée patrimonial sur l'histoire industrielle du port de Bordeaux et la vie portuaire, sorte de grand musée des douanes du XIXème au XXème siècles. » **Commune de Bassens**

- Tourisme de proximité

« Au nord de la Commune, la zone des gravières constitue aussi une frontière naturelle, même si elle est très visitée. En effet, du fait de la croissance des dépenses médicales, de logement, les budgets des ménages sont de plus en plus contraints. La part des loisirs a fortement diminué, d'autant que les prix des billets d'avions sont très fortement taxés. Le tourisme de proximité a donc pris le relais. » **Commune de Blanquefort**

Innovation par et pour tous

- Innovation sociale

« Mettre en œuvre l'innovation sociale pour transformer l'agglomération en Cité en considérant la différenciation du tissu social comme porteur de richesse. » **ADAV 33**

« La métropole accueillante est ouverte aux innovations de tous ordres. Innovation sociale dans une perspective d'économie, de fonctionnalités créatives fondées sur l'analyse proactive des besoins sociaux, notamment les déplacements ou encore le logement, questions essentielles pour la cohésion territoriale. » **Conseil général de Gironde**



- Innovation professionnelle

« L'innovation professionnelle sera la marque d'un territoire dont le développement est clairement orienté vers l'économie créative : les opérations de cluster Eau et Santé autour des Cascades de Garonne, le quartier de l'éco- construction dans la ZAC des Quais à Floirac ou l'opération Darwin dans le quartier Bastide-Niel à Bordeaux, sont autant d'exemples marquant cette évolution. [...] Mais l'innovation doit être au service de tous, c'est pourquoi le projet de territoire poursuit ses objectifs de formation professionnelle, d'accès à l'emploi et de lutte contre les discriminations, en poussant plus avant la coordination des acteurs, le suivi des actions, le déploiement des réseaux d'excellence et de solidarité. **GPV Rive Droite**

- Innovation urbaine et technologique

« Les moyens en visio-conférence immersive de la « Brain unit » collective de la zone d'activité se sont encore une fois révélés fort utiles. Peu de métropoles offrent de tels lieux au coeur de leurs parcs d'activités et la métropole bordelaise a su, en son temps, prendre une belle avance ; sans compter les équipements de services comme la cafétéria, la garderie, la salle de sport, le pressing... » **Bordeaux Gironde Investissement**

Université, campus s'intégrant au milieu urbain

« Il y a à cet endroit une concentration de près de 10.000 élèves entre 16 et 25 ans. Ils reçoivent surtout un enseignement professionnel (éco construction, tourisme, hôtellerie, vitiviniculture, numérique...). » **Commune de Blanquefort**

« La requalification des infrastructures pédagogiques liée au plan Campus, et les perspectives d'évolution du foncier disponible pour raccorder la ville au campus, constituent un enjeu urbain pour Gradignan et la métropole. En équilibrant le développement des fonctions habitat et services entre le site du campus et la ville, nous préserverons également les capacités d'évolution du site central pour l'avenir des pôles de recherche et des unités d'enseignement supérieur. » **Commune de Gradignan**

« L'ambition démographique communautaire suppose un développement correspondant de l'emploi et Pessac appelle à la constitution organisée d'un arc allant d'Euratlantique à l'aéroport de Mérignac, en affirmant la vocation du Boulevard de la connaissance et en organisant dès à présent les complémentarités, interconnexions et liaisons entre ses divers pôles structurants : Euratlantique, Campus, Cité des métiers, zone industrielle Bersol revitalisée-Unitec, Cité de la Photonique densifiée, hôpitaux, Bioparc, Aéroparc. » **Commune de Pessac**

« L'autre motif de leur présence était que l'université irriguait maintenant toute la ville. Pendant le temps où la ville avait envahi les anciens campus jusqu'à les faire disparaître. Le décloisonnement des espaces favorisait le décloisonnement des disciplines » **Bordeaux Euratlantique**

« La renommée du pôle de recherche universitaire de Bordeaux comme pôle d'excellence fait levier pour attirer de nombreux laboratoires et chercheurs, nationaux et internationaux. Il reflète l'innovation ambiante qui se diffuse dans l'ensemble de l'agglomération. Il est constitué d'acteurs déterminants dans l'attractivité socio-économique du territoire car l'Université a su s'affirmer comme référent des savoirs et comme diffuseur de ces connaissances auprès de la population du territoire. Ouverte sur son territoire, elle a permis la création de lieux de diffusion en lien avec les pôles d'équilibre qui se sont affirmés en Gironde permettant grâce au transfert de savoir et de technologie un effet d'entraînement en faveur du développement local et la formation. » **Conseil général de Gironde**



Une métropole mobile et accessible

C'est un des enjeux forts qui ressort des contributions : la nécessité pour la métropole bordelaise d'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. La métropole 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 lui faudrait plus d'ouverture internationale, un aéroport qui affiche plus de caractère et d'ambition et ouvre de nouvelles liaisons vers les capitales Européennes ! »

Bordeaux Connexion

Une réduction sensible des voitures, mais pas la disparition

« Le rééquilibrage des voies entre les différents usages au profit des déplacements actifs (doux) est un processus désormais bien engagé, et doit être confirmé dans le temps. 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 : 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. » **Commune d'Artigues près Bordeaux**

« Les problèmes de circulation sur la rocade seront résolus par la création d'une 3ème voie, dédiée au trafic spécifique (transport en commun, covoiturage, voiture propre,...), qui sera s'accompagner de la construction d'un mur anti bruit garantissant la tranquillité des Eysinais. En complément de la ligne D de tram mise en service en 2018, l'offre de transport en commun sur Eysines sera renforcée à travers le développement du tram ou Bus à Haut Niveau de Service sur l'avenue de St Médard et l'avenue du Médoc, la création d'une station autopartage et une réflexion aboutie sur l'idée d'un péage urbain, complémentaire d'une offre satisfaisante pour les usagers, en terme de transport en commun » **Commune d'Eysines**

« 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). » **Commune de Blanquefort**

Un réseau de transport en commun à compléter par un réseau circulaire, diversité et interconnexion des modes

« Pour l'ensemble de la Métropole des liaisons circulaires concentriques, permettront d'offrir une alternative au réseau actuel en "étoile", et des circuits moins longs en durée par : des liaisons en site propre vers la zone aéroportuaire et la connexion entre les lignes A et B du TRAM, l'utilisation de la rocade pour des transports en commun en site propre (voie dédiée ou en surplomb des voies existantes), utilisation de la voie ferrée de ceinture et de la voie vers le Verdon avec une halte multi modale à Pessac vers les Echoppes-Verthamon. » **Conseil de développement de Pessac**

« Il convient donc de mettre en place une quatrième ligne de tram, circulaire et permettant une jonction « par l'extérieur » des différentes lignes existantes. » **Chambre des Notaires de Gironde**

« Cette vision de la CUB impose de doubler le système de transport en commun en étoile d'une ligne de transport en commun circulaire. Le tram-train qui boucle la ville à l'ouest, et la création d'une ligne, même de plusieurs, qui ferment la boucle rive droite, empruntant les deux ponts nouveaux et desservant la gare de Cenon/Pont-Rouge et la gare Saint-Jean sont deux projets indispensables. » **Commune de Bordeaux**

Intermodalité & intégration tarifaire

- Interconnexion gare et aéroport
- Interconnexion gare et fleuve
- Interconnexion modes voitures – TC



« l'intermodalité physique permet le passage d'un mode TC à l'autre, ce passage ne serait pas optimal sans **intégration tarifaire**. Les TC existants sont confiés à des AOT et des exploitants différents, lesquels ont développé leurs systèmes de tarification et titres de transport particuliers. Cependant l'usager des TC est en demande d'un voyage « simple et facile » si possible un **titre de transport unique** (Bus, tram, train, vélo). MODALIS (TER+TBC) est une étape dans la construction de l'**interopérabilité** » **SNCF**

Des mobilités douces à développer sensiblement

-« Il faut enfin constituer une armature des déplacements au service de l'urbanité du territoire. [...]. Il est indispensable de constituer un réseau Transport en Commun en Site propre (TCSP) structurant et performant capable de desservir l'ensemble du territoire [...]. Par ailleurs, il faut substituer au vocabulaire routier de la voirie un vocabulaire urbain et compléter le maillage urbain d'agglomération. Enfin, il convient de réaliser un réseau structurant de déplacements doux inscrit dans la trame verte. » **GPV Rive Droite**

- « La zone 30km/h est la règle dans l'agglomération. Les rues à 50km/h deviennent "l'exception" dans l'agglomération sur les rares axes structurants incontournables. Les zones 30 km/h sont aménagées pour un partage apaisé de la chaussée ou ont des aménagements cyclables de type bandes ou pistes cyclables en fonction de critères simples : création d'itinéraires cyclables continus, structurants, circulation apaisée de quartier... Les voies à 50 km/h sont dotées d'aménagements cyclables continus. Les centres villes sont reliés par des itinéraires continus aménagés. L'urbanisme tient compte de l'évolution du "Code de la route" en "Code de la rue" (double-sens cyclables, zones de rencontre, tourne-à-droite aux feux de signalisation...). Le cycliste avance avec sa propre énergie (comme les piétons), ainsi les plans de circulation prennent en compte cette logique de déplacement : un itinéraire cycliste doit toujours être direct et marqué de très peu d'arrêts obligatoires. » **Vélocité**

- « Grâce à l'autopartage, aux transports en commun et aux déplacements à vélos, les emprises de surface pour le stationnement des automobiles peuvent être diminuées. Autant d'espace gagné pour des trottoirs spacieux et les aménagements cyclables. » **Vélocité**

« Il faudrait permettre aux populations qui auront été déplacées vers la périphérie de se déplacer aisément : aides individuelles pour acquérir des vélos (bons d'achats nominatifs), meilleures connexions tram /bus, développement de la navette fluviale unissant la rive droite à la rive gauche. Le souci est de ne pas léser les habitants de la périphérie face à l'accessibilité aux services publics, tout en valorisant une politique de transports modernes privilégiant les déplacements doux et soucieuse d'exploiter au mieux les ressources existant (chemin de fer de ceinture, fleuve, tram). » **CJJA**

« Afin de respecter les engagements de développement durable, la métropole 2030 devra être une cité où les modes de déplacements seront lisibles, efficaces, économes, vertueux ; l'usage de la voiture devenant naturellement un mode de déplacement secondaire et dérogatoire aux modes de transports collectifs ou doux. » **Commune de Bègles**

Mobilité des marchandises : urbaine et trafic international

« La livraison des marchandises se fera en utilisant le réseau de tramway existant de jour comme de nuit. Des embranchements spécifiques sur le réseau classique seront réservés aux transports de marchandises. Le déchargement et la livraison « du dernier km » se feront en véhicules propres. » **Vélocité**

« 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 » **Grand Port Maritime**

« 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. » **Grand Port Maritime**

Mobilité résidentielle à favoriser

« Il pourrait être intéressant de redynamiser le logement en créant de la mobilité voire des échanges de logements dans la métropole pour favoriser un équilibre et une mixité comme ce qui se fait au Québec » **CAF**

« La mobilité résidentielle interne est plus une potentialité qu'une réalité. L'adéquation entre typologie et taille réelle de la famille reste un objectif difficile à atteindre. Des efforts restent à faire. La taille est souvent inadaptée. Il faudrait organiser le parcours résidentiel en produisant des T2/T3 permettant ainsi de libérer les T5/T6. La mise en place de nouveaux dispositifs permettant de remettre en route le parcours résidentiel est possible. » **Conférence départementale des organismes sociaux pour l'habitat de Gironde**



Mobilité virtuelle, des idées, de la connaissance

« Au vu du développement des nouvelles technologies de communication, il y a aussi lieu d'imaginer une nouvelle mobilité, dite virtuelle. Les relations personnelles et professionnelles ne passant plus systématiquement par une mobilité physique. » **EDF – DÉLÉGATION RÉGIONALE AQUITAINE**

« L'autre mode de circulation est bien sûr la circulation immobile, que permet le numérique. L'ensemble de la CUB aura été retenu dans l'appel d'offre des opérateurs privés en zone 1, c'est-à-dire garantie de 100 mégabits pour tous les pieds d'immeubles ou entrées de lotissement. Cela se met en place progressivement et concerne les 600.000 foyers de la métropole avant 2025, calendrier initialement prévu. Ceci avec les licences 7G bouleversera l'intimité du quotidien. » **Commune de Blanquefort**

Accessibilité et desserte internationale

« L'internationalisation croissante de l'Aéroport de Bordeaux 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. » - **Aéroport de Bordeaux**

« Pour devenir une grande métropole européenne il lui faudrait plus d'ouverture internationale, un aéroport qui affiche plus de caractère et d'ambition et ouvre de nouvelles liaisons vers les capitales Européennes ! En affichant une ouverture claire à l'international, la métropole bordelaise fera venir de nouveaux investisseurs. Mais pour cela, il faut également que des personnes se chargent d'animer des réseaux internationaux susceptibles de faire « exploser » son réel potentiel patrimonial et économique. » **Bordeaux connexion**

« Ouverture de la CUB sur l'international avec parkings à tarifs décents à la gare et l'aéroport (avec transport en TRAM jusqu'à l'aéroport). » **AUTOCOOL**

« Bordeaux devrait acquérir une réputation mondiale de « partenaire qui compte » dans les domaines scientifiques et industriels. » **Bordeaux connexion**

Accessibilité pour tous

« A l'image de l'aménagement des quais de Bordeaux centre, plébiscité pour son ambiance conviviale, la future métropole devra relever un défi de taille, conjuguer accessibilité et proximité. » **C2D CUB**

« La question de l'accessibilité financière au logement (loyer, accession) pour les moins fortunés et du logement pour tous est bien entendue abordée et reste l'objectif premier pour une métropole 2030 solidaire » **Pact Habitat**

« Condition essentielle pour permettre aux démunis d'accéder à l'emploi, ils doivent être accessibles à tous et permettre une mobilité non seulement vers le centre de l'agglomération mais aussi entre les différentes communes périphériques. » **Les Restos du Cœur**

« Dans les quartiers, faire disparaître « la maltraitance administrative » des personnes démunies en leur mettant à disposition « des guichets uniques » d'informations sociales où elles pourront s'informer sur l'ensemble des aides qui peuvent leur être proposées. » **Les Restos du Cœur**



Une métropole renouvelée et de reconquête naturelle

La problématique du renouvellement urbain est déjà fortement ancrée dans les politiques urbaines et métropolitaines. La métropole bordelaise n'échappe pas à ce phénomène notamment sur la rive droite. Renouvellement urbain passe aussi pour bon nombre de contributeurs par une reconquête de l'espace public, 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 création (d'espaces verts notamment), de redynamisation (du fleuve, des espaces publics) et de (re)- constitution de réseaux et de trames vertes et bleus.

« Il est essentiel de renforcer la présence du végétal partout dans la ville, 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 »

APEEF

« Terminer et « dépasser » le renouvellement urbain »

« La décennie passée a consacré, de manière souvent spectaculaire, le renouvellement urbain de plusieurs quartiers de la Rive Droite. Ces efforts ont largement contribué à replacer ce territoire dans une dynamique urbaine, économique et sociale dont elle s'était éloignée au fil du temps. Pour autant, certains quartiers restent aujourd'hui quelque peu à l'écart de ce processus vertueux. Ignorer de telles situations amènerait à reconduire un état de désaffection pour des sites qui deviendraient progressivement de nouveaux espaces de relégation sociale. Terminer le travail engagé devient une ardente obligation si l'on souhaite rendre pérenne la requalification globale du territoire. Il faut ainsi proposer sur chacun des quartiers encore fragiles des opérations de renouvellement urbain qui, si elles n'ont pas l'ampleur de celles de la génération présente, permettront de garantir leur cohésion et un avenir digne des ambitions nouvelles de la Rive Droite. » **GPV Rive Droite**

« Le renouvellement urbain, "refaire la ville sur elle-même", ne signifiera pas densification anarchique et urbanisation non maîtrisée, mais une véritable implication tant de la Ville qu'au niveau de la Métropole, dans la maîtrise foncière » **Conseil de développement de Pessac**

« Les mutations à venir peuvent être perçues comme une richesse pour une agglomération en mouvement et pas nécessairement comme une « externalité négative ». La réflexion (et sa diffusion) sur la qualité d'usage des espaces publics, collectifs ou privatifs est un facteur important quant à la qualité de vie d'un territoire. » **Commune de Bègles**

Reconquête des terrains en friche

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

« Penser des espaces « vides » ou sommairement aménagés (inclus dans l'urbanité) selon la période de l'année en capacités d'accueillir des activités avec des groupes (divers) de façon ponctuelle ou temporaire, ou des groupes migrants. (cf espace d'accueil grand passage des gens du voyage). » **ADAV 33**

« La réutilisation des friches industrielles ou commerciales offre un potentiel, exigeant en matière de dépollution en particulier, mais intéressant pour créer de nouveaux quartiers d'habitat et/ou de travail. » **commune d'Artigues près Bordeaux**

Reconquérir les espaces publics

« La ville s'est développée en oubliant l'espace public. Elle s'est construite à partir des logements, d'un intérieur privé au détriment d'un extérieur public. Les espaces restant entre le bâti, la rue, la place, doivent être des espaces de reconquête pour les enfants, de réapparition du citoyen. » **APEEF**



« Les leçons de cette reconquête avait porté. Les liens renoués entre la vigne, l'eau et la pierre distinguaient plus que jamais cette ville de toute autre. La Métropole avait su imaginer des espaces publics où nature et culture, végétal et minéral, eau et terre se tissaient avec harmonie. » **Bordeaux Euratlantique**

Maillage et construction d'une trame verte métropolitaine

« L'enjeu des trames vertes et des maillages de circulations douces qui devront être la marque de fabrique de la cité de demain. Ainsi, la Rive Droite va devoir se doter très rapidement d'un projet partagé, économique, social et environnemental qui garantira à la fois une réponse adaptée à la demande et aux dynamiques actuelles et la préservation des enjeux d'une éco-cité. » **GPV Rive Droite**

« Les bouliacais souhaitent largement la mise en valeur de la Plaine de Bouliac et son intégration dans un réseau métropolitain de parcs agro-sylvicoles. Le potentiel de cet espace semble à de nombreuses personnes considérable pour devenir notamment un poumon de l'agglomération propice à la promenade, à la détente, et à l'exercice d'activités de loisir diverses. » **Commune de Bouliac**

« En 2030, Floirac aura 25 000 habitants. Elle est devenue la ville la plus convoitée de l'agglomération grâce à sa localisation, à l'esprit nature qu'elle a su développer et à son atout : La Burthe qui est devenu le parc de l'agglomération à fort niveau de fréquentation et qui est ouverte sur la ville. Floirac a su allier diversité et modernité. Elle a su préserver son territoire, réussir sa couture urbaine. » **Commune de Floirac**

« Cette Bio-Métropole représente un potentiel d'activité touristique à valoriser et à mettre en réseau à l'échelle de l'agglomération (circuits, boucles vertes ...). La préservation, la gestion durable, le développement et la valorisation de cette nature en villes représentent également un potentiel économique majeur et un vivier d'emplois de proximité. » **Commune de Pessac**

« La métropole est parcourue de trames vertes et bleues permettant de se développer en accord avec l'environnement naturel qui s'offre à elle. Ces trames ne se contentent pas de ponctuer le territoire de l'agglomération mais le relient aux autres territoires girondins. » **Conseil général de Gironde**

« L'objectif de préservation des espaces naturels existants est affirmé et leur valorisation souhaitée, notamment en les reliant entre eux sous forme d'une trame verte s'appuyant sur des cheminements doux. C'est au sein de cette trame verte que l'on pourrait hiérarchiser les espaces de nature selon leurs usages et adapter le type de traitement par la collectivité en conséquence : bois supports de réintroduction de la biodiversité, parcs à vocation de promenade ou de loisirs, espaces verts à vocation sportive, etc.). Le renforcement de la trame verte qui arme le sentiment d'une ville à la campagne pourrait aller jusqu'à envisager une ville sans clôture où les maisons seraient séparées d'espaces verts publics, même de taille limitée, sur le modèle nord-américain. » **Commune d'Eysines**

Création et réintroduction des espaces verts dans la ville

« L'ensemble du stationnement sur voirie aura disparu au bénéfice d'un verdissement de la ville et d'une multiplication des espaces de convivialités comme des terrains de pétanque... » **Vélophonie**

« Affirmer une unité de vue proche du quotidien des habitants qui, s'ils vivent demain dans une métropole d'1 million d'habitants, doivent s'y épanouir et ne pas tomber dans une solitude renforcée. [...] que le développement urbain s'accompagne systématiquement par la création d'espaces verts. Il faut maintenir et affirmer du vert dans la ville. » **CIJA**

« D'abord faire revenir la nature partout. Dans le nouveau PLU 3.1 de 2014, un coefficient de biodiversité a été introduit. Il est devenu une règle aussi rigide que le nombre de places de parking ou la capacité de construction. Ce coefficient était en haut d'une sorte de nouvelle hiérarchie des normes, qui incluait bâtiments, voirie, bref manière de faire la ville... Grâce à lui, l'imperméabilisation a fortement reculé. » **Commune de Blanquefort**

- « Faire entrer la nature dans le quartier et le logement, à travers :
- Travailler le rapport entre le dehors et le dedans.
 - Faire des espaces publics / jardins publics, les prémices d'un éco-quartier.
 - Passer de la pelouse au paysage. Une terrasse individuelle plutôt qu'une pelouse collective, avec de la nature que l'on veut conserver et réintroduire (ferme péri urbaine, agriculture dans la ville, maraîchage jardins familiaux...).
 - La végétalisation des quartiers s'impose. Refuser le « tout minéral » pour créer des espaces de non stress au sein des îlots et des quartiers.
 - Des « espaces tampons », remèdes à la dureté de la vie urbaine, sont nécessaires » **Conférence Départementale de logement social de Gironde**



Un fleuve « habité », intégré, réinvesti

« La métropole bordelaise s'est bâtie historiquement grâce à la présence de son fleuve. Aujourd'hui, la métropole rayonne par ses vignobles, son patrimoine UNESCO, mais plus par son fleuve. La métropole 2030 réinvestit donc son fleuve, en développant des fonctions culturelles, économiques et sociales qui contribuent aussi bien à une qualité du cadre de vie pour les habitants qu'à une ouverture de la métropole au reste du monde » **PACT Habitat et Développement**

« Le fleuve sera encore plus attrayant qu'actuellement avec des péniches et des ponts construits qui seront dédiés aux loisirs, aux sports et à la culture. Une passerelle piétons vélo sera créée entre la place des Quinconces et le Jardin Botanique » **Vélophonie**

« La Garonne ne doit plus être un obstacle à la cohésion de la métropole. La construction de nouveaux ponts visent à y contribuer. Cela dit le fleuve peut constituer un **moyen de transport** (navette) écologique et efficace. La Garonne pourrait également être **habitée par des péniches** - commerces, lieux d'animation ou des logements (exemple lieux d'accueil d'urgence mobiles en cas de période de grand froid) le long du fleuve et du bassin à flot» **CAF**

« Le sixième volet de la gestion intégrée prouve que le mariage entre l'environnement et le transport de marchandises n'est pas simplement un mariage de raison. Pari réussi : les paysages naturels et portuaires ont réussi à se confondre. Où s'arrête le port, jusqu'où va cette nature si riche ? » **Le Grand Port Maritime**

«L'utilisation du fleuve comme lieu de travail et de vie (péniches amarrées par exemple) et également comme lieu de production des énergies (éoliennes) peut aussi être pensée. » **commune d'Artigues près Bordeaux**

« Chaque conteneur passait sous un scanner qui évaluait la conformité de son chargement. Chloé se souvenait du scepticisme et des protestations qui avaient accueilli le renouveau du port : une folie économique, cela allait porter atteinte au "grand paysage" ! La Garonne était bien trop impétueuse, large et imprévisible.... ! Aujourd'hui tout le monde trouvait le fleuve plus beau d'être redevenu actif. Le spectacle du plan d'eau beige à nouveau parcouru en tout sens s'en trouvait magnifié. Le port rattaché à la Métropole ne cessait d'inventer de nouvelles activités qui s'avéraient très rentables. Ces dernières années, la température du globe s'était considérablement élevée. Le niveau du fleuve avait monté, si bien qu'il atteignait les voûtes des arches du pont de Pierre. Il était question de l'exhausser. La passerelle et le pont habité avaient pu tenir compte du nouveau régime des eaux de l'estuaire. » **Bordeaux Euratlantique**

« Par ailleurs et tout particulièrement depuis 1989, la Ville de Bègles retrouve et renforce son lien avec la Garonne et ses estuys. Elle souhaite que le projet métropolitain s'appuie fortement dans cette dynamique et fasse de la Garonne la colonne vertébrale irradiante de son dessein. » **Commune de Bègles**

« Ce faisant, la Garonne et ses affluents sont utilisés par des réseaux de transport fluviaux donnant la possibilité aux Girondins de se déplacer en harmonie avec leur environnement. L'évolution et la géographie des espaces naturels s'imposent ainsi au développement urbain, permettant une meilleure gestion des risques naturels qui sont de plus en plus prégnants dans l'ensemble du département. Les risques d'inondation, les tempêtes, le recul du trait de côte amènent à repenser l'organisation de l'espace, en s'appuyant sur des outils innovants de gestion intégrée des risques » **Conseil général de Gironde**

Mais la nécessité et le défi de sécuriser

« L'enjeu majeur est de mettre en place une prévention et une vigilance du risque inondations. Pour cela, il est essentiel de recenser toutes les digues, ouvrages hydrauliques présents sur la Garonne dans l'agglomération et de réaliser un diagnostic » **Commune de Villenave d'Ornon**

Synthèse et priorités thématiques se dégageant des contributions

Au travers des contributions générales, transversales ou contributions mono-thématiques, un certain nombre d'éléments ressortent très fortement. Sans donner une importance considérable à cette analyse thématique, l'hyper présence ou évocation des problématiques de déplacement, du logement, de la nature, de la gouvernance ou encore des problématiques sociales illustre quelques priorités de la métropole bordelaise de demain.

Le logement : la question du logement apparaît comme la thématique prioritaire pour les contributeurs qui pointent bien du doigt la double nécessité quantitative pour répondre aux besoins de tous et qualitative comme garant d'une mixité sociale. Favorable à l'accélération du rythme de construction de logements sur le territoire de la CUB pour endiguer l'étalement urbain, les contributeurs conviennent de la nécessité de renforcer le parc de logements collectifs, d'intensifier mais ils précisent très rapidement que les hauteurs de ces logements doivent être de petite taille. Par ailleurs, nombreux précisent la nécessité aussi d'agir sur le parc de logement existant notamment en matière de rénovation énergétique ou en encore de libération de logements vacants. L'un des enjeux du logement de demain apparaît aussi comme l'adaptabilité, la modularité de certains derniers pour face aux évolutions de la famille et des personnes (vieillesse, familles recomposées, monoparentalité, ...). Enfin, un point ressort de manière assez récurrente, c'est la question des logements pour les très pauvres.

Les déplacements : Difficile d'aborder la métropole de demain, sans poser la question des déplacements. Rares sont les contributeurs qui n'ont pas évoqué cette question. Cette problématique est généralement appréhendée sous l'angle du développement des transports en commun et du déplacement des personnes notamment en esquissant la réalisation d'un réseau de transport en commun avec des liaisons circulaires. La place de la voiture dans les zones centrales (et sa disparition) est timidement évoquée par certains contributeurs. La poursuite du développement et de la pratique des modes doux est vivement encouragée mais trop souvent que par la seule alternative du vélo. La marche est en effet très peu évoquée ...D'une manière générale, plus qu'un idéal ou un modèle de déplacement métropolitain, la thématique est abordée au travers des solutions techniques et des projets d'infrastructures et de mise en réseau avec des propositions et des projets concrets. On entrevoit néanmoins en transversale la nécessité de repenser l'aménagement du territoire et de faire évoluer les modes de vie (consommation, déplacement, ...).

Les inégalités sociales et la précarité : C'est l'une des réactions spontanées de nombreux contributeurs à la réflexion sur la métropole de demain, la métropole millionnaire : la crainte d'une métropole à deux vitesses où une partie de la population soit exclue du développement vertueux. La nécessité d'éviter ce type de

développement est très souvent fixée comme une alerte ou tout du moins comme une condition *sine qua non* d'une métropole souhaitée. La dynamique métropolitaine semble donc être perçue pour certains comme une menace à un certain équilibre social voire pour d'autres à une accentuation des disparités. Néanmoins, dépassant cet écueil, nombreux acteurs (Restos du Cœur, Institut des Deux Rives, Collectif Cause, GPV ou encore la CAF) proposent de nombreuses mesures innovantes permettant de lutter contre cette menace notamment en matière de logement. La mixité sociale à l'échelle du quartier apparaît de manière consensuelle comme le moyen de lutter contre les phénomènes de gentrification. Enfin, la question de la précarité (précarité sociale, énergétique,...), des exclus est aussi souvent abordée avec quelques propositions concrètes d'actions publiques mais aussi de solidarité visant à alléger les charges contraintes dans le budget des plus pauvres.

La nature, le fleuve : Dans le panel de contributions analysées, et ce malgré la faible participation des acteurs « environnementaux », la question de la nature émerge fréquemment des réflexions comme un axe de développement indispensable à la métropole bordelaise. En effet, conscient des atouts de la métropole bordelaise en matière d'espaces verts, il ressort un appel à la fabrication et à la création d'un réseau, d'une trame verte. Il ne s'agit dès lors pas seulement que de protection environnementale (zones humides) mais de création de nouveaux espaces verts et de liaisons entre ces derniers. Deuxième élément de la nature plébiscité par les contributeurs, c'est la dimension de l'eau dans la ville et tout particulièrement la place du fleuve dans la métropole. C'est un consensus général, l'eau et le fleuve doivent prendre une tout autre dimension dans le développement métropolitain à la fois avec un traitement exemplaire d'utilisation raisonnée de cette ressource vitale à l'homme mais aussi redonnant au fleuve des fonctions urbaines et économiques. A l'instar du tramway, la Garonne apparaît comme un vecteur identitaire pour la métropole bordelaise de demain. Une réappropriation est désirée, « une métropole recentrée sur son fleuve rayonnant » (Pact Habitat). Le Grand Port Maritime axe bien évidemment aussi sa contribution sur le fleuve et l'estuaire en général et place ce dernier comme une véritable polarité.

La gouvernance : L'exercice de projection à long terme de la métropole bordelaise a naturellement incité une grande partie des contributeurs à évoquer la problématique de la gouvernance. Cette dernière est très souvent présente en conclusion des réflexions pour marquer le fait que cette vision souhaitée de la métropole bordelaise ne pourra se faire qu'au travers d'une nouvelle gouvernance « au service du plus grand nombre » (I2R), une « gouvernance politique énergique » (Cause), « une gouvernance élargie et souple » (GPV), une « gouvernance territoriale renforcée » (SNCF), une gouvernance simplifiée, une gouvernance qui s'ouvre au plus grand (citoyen, associations,...). « 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. » Commune de Pessac



2/ les problématiques absentes
ou sous-représentées





Des problématiques insuffisamment traitées au sein des contributions

Trois thèmes sous exploités

La question de l'emploi : Le quatrième pilier de l'EDHN métropolitain n'est paradoxalement que très peu apparu dans l'ensemble des premières contributions alors que l'emploi est très souvent évoqué par les diverses instituts de sondage comme une des priorités des ménages français. L'emploi constitue par ailleurs 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 Economique. La problématique de l'insertion professionnelle est esquissée (CIJA, restos du Cœur) comme une priorité notamment pour les jeunes et les personnes en difficulté. Cette faiblesse devra être approfondie lors d'une réflexion complémentaire avec les contributeurs en y associant les syndicats patronaux et de salariés et les chambres consulaires. Néanmoins, les contributions de communes abordent plus systématiquement la question de l'emploi et notamment les questions d'insertion professionnelle.

A contrario de l'industrie, **la place des activités tertiaires et leur impact dans le fonctionnement métropolitain** sont très peu abordés par les contributeurs. En fait, les activités présentielles 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 commerce international,...), cible notamment de Bordeaux Euratlantique, sont quasiment absentes.

L'université, la recherche : Malgré un site universitaire et un campus de près de 80000 étudiants, la recherche et l'université ne sont pas ressorties comme un enjeu fondamental au sein des contributions. Les acteurs économiques et le Conseil de développement de Pessac ont mis en avant cette problématique notamment en externe au travers d'une plus grande coopération avec le reste du monde et en interne avec une meilleure intégration du campus dans la ville. Les communes, notamment impactées directement par l'université, évoquent l'université comme un enjeu majeur de la métropole de demain. Mais d'une manière générale, cette question a été insuffisamment abordée.

Culture, sports et loisirs : Partiellement évoqué, sous-jacent dans de nombreuses contributions, la culture dans la métropole de 2030 est présente comme vecteur et lien social fort pour les citoyens. Néanmoins, la dimension artistique et créative est nettement moins présente du fait de l'absence des contributions artistiques. Le sport est quant à lui complètement absent des contributions. Seul, le CIJA l'évoque réellement. D'une manière générale, ce sont les loisirs et le temps qui leur accordé dans la journée en 2030 qui est peu abordée. Seules les contributions se projetant dans le quotidien en 2030 esquissent la question des loisirs. On observe notamment que le temps de travail est de plus en plus imbriqué avec le temps plus « privé ». La dissociation est de moins en moins évidente.

Une échelle territoriale « effacée »

Les relations avec les territoires voisins, le Sud Ouest ... : Le fonctionnement interne à la métropole a été abordé abondamment au sein des contributions et fait l'objet d'une analyse transversale dans les pages suivantes. En revanche, la place et les liens de cette métropole bordelaise en 2030 avec les autres métropoles et les territoires voisins ne sont que très vaguement avancés. Les relations avec les territoires limitrophes (Libourne, Bassin d'Arcachon) sont parfois abordées mais le plus souvent dans un souci de solidarité plus de complémentarité. Seuls, Le conseil général de Gironde et la SNCF, évoquent les relations et les responsabilités métropolitaines avec le reste du territoire. Plus étonnant encore, c'est la quasi absence des relations à tisser et à développer avec les autres métropoles françaises et européennes. Toulouse est évoquée mais plus pour ses liens avec la Garonne (Bordeaux Euratlantique l'esquisse). L'Occitan est évoquée comme une métropole qui « renouera avec son passé de grande ville occitane » (Bordeaux Connexion). Le Pays Basque et l'Espagne sont évoqués en terme de transports ... La proximité de Paris, à 2 heures en train, ne semble pas avoir d'effets dans la métropole de demain.

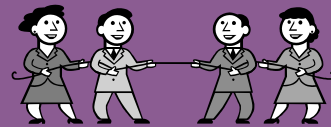
Deux tendances lourdes et ses conséquences minimisées

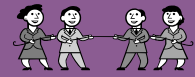
L'évolution des nouvelles technologies n'apparaît que très timidement dans les contributions. En effet, les innovations technologiques, motrices des grands changements de ces dernières décennies (internet, téléphone portable, domotique, recherche médicale, ...) sont difficilement identifiées par les contributeurs. Les smart Grids (réseau de distribution d'électricité- « intelligent ») ou les TIC, le « voyage est permanent. Chaque individu est un nomade volontaire ou virtuel, géographique et/ou social et la métropole devient un « hub » de réseaux physiques ou virtuels ». Le lien entre le développement d'une ville « intelligente » et les questions de libertés individuelles sont peu abordées. La contribution de Bordeaux Euratlantique apporte néanmoins de grandes évolutions technologiques notamment en matière de télécommunications.

Le réchauffement climatique, la raréfaction des ressources et ses conséquences au quotidien dans la métropole ressortent faiblement. L'augmentation de la température, la montée des eaux de la Garonne sont évoquées par certains. Les questions de ressources énergétiques, en eaux sont abordées par les spécialistes (Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Gironde, EDF, Adour Garonne) mais disparaissent globalement des contributions transversales. Pour les spécialistes de la prospective, membre du Conseil scientifique, cette absence interroge et doit nécessairement être intégrée dans le débat du projet métropolitain.



3/ éléments qui font débat et les contradictions





Densifier : un objectif partagé, des moyens discutés

C'est l'une des clés du débat de la métropole bordelaise de demain. Historiquement peu dense, cette question de la densification apparaît encore plus sensible localement que dans d'autres métropoles françaises. Les conséquences de l'étalement urbain sont désormais connues de tous et sont inacceptables : intensification des déplacements en voiture, relégation sociale des ménages les plus pauvres en périphérie, banalisation des paysages péri-urbains, ... La métropole millionnaire à horizon 2030, en réponse à cet étalement urbain, est donc parfaitement légitimée par les acteurs locaux et la nécessité d'augmenter sensiblement la production de logements est préconisée.

Cette rupture avec l'étalement urbain de l'agglomération bordelaise, tendance lourde des 50 dernières années, est –elle réellement une rupture ? Pas si sûr lorsque l'on observe les précautions prises par de nombreux contributeurs sur la densification : « habitations collectives de 2-3 étages », « sans retour vers la réalisation de grands ensembles collectifs ». **Globalement favorable à une « densité urbaine raisonnée », 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 ? Cette densification ne doit pas être brutale, elle se perçoit comme un ajustement à la marge, une petite concession qui ne doit cependant en aucun cas altérer la qualité de vie des métropolitains. Hormis les professionnels du logement (Pact habitat, Conférence des organismes sociaux) qui dressent la nécessité d'une grande évolution dans les manières de fabriquer le logement, la problématique d'habiter autrement nécessitera d'être approfondie.

Enfin, la question de la densité ne se limite pas à celle du logement. La ville dense offre des valeurs ajoutées telles que la densité de services à la population, aux entreprises, densité de transports, densité de population et d'offre d'emplois. Cette dernière est en filigrane dans quelques contributions mais insuffisamment traitées.

La nécessité de densifier

« Les bailleurs sociaux estiment cohérentes et nécessaires les perspectives de densification de la ville à l'intérieur du périmètre communautaire, mais sont conscients de la force des mouvements centrifuges, qui conduiraient à privilégier l'urbanisation dans la campagne girondine, (en participant d'ailleurs à sa revitalisation). » **Conférence des organismes sociaux pour l'habitat de Gironde**

« Les immeubles verticaux de la gare et ceux de la Cité Internationale de l'Image Mamère scandaient le paysage en résonance avec les vieux clochers. Un autre ensemble de grande taille avait été inauguré au bord du fleuve. Le Centre International du Tout-Monde Édouard Glissant réunissait les signes de mémoire et les recherches sur l'avenir des relations "euratlantiques" » **Bordeaux Euratlantique**

« Il faut donc créer un modèle alternatif puissant à l'habitat pavillonnaire dispersé », « Ils souhaitent participer, dès l'amont des projets, aux réflexions collectives sur le développement de la ville, la création d'éco quartiers, d'éco polis, de zones de forte densité... » **Conférence des organismes sociaux pour l'habitat de Gironde**

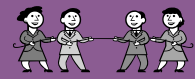
« Il y a donc nécessité d'avoir un aménagement qui densifie la construction (avec des exigences de qualités acoustiques) mais laisse des espaces suffisamment disponibles pour les transports en commun et les trames verte et bleue. » **Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Gironde**

« Le chemin semble étroit pour densifier la ville, condition nécessaire à la création d'une offre de logements répondant aux demandes, et en même temps la rendre plus désirable. Cette densification doit donc être ciblée dans les quartiers centraux et/ou desservis par les transports collectifs, être réalisée à travers des logements confortables (surfaces, bruit,...), et doit être accompagnée d'un traitement végétal important des espaces partagés créés au cœur de ces nouvelles résidences et d'une gestion exigeante des stationnements. » **Commune d'Artigues près-Bordeaux**

« Une position équilibrée entre densification et statu quo » **Commune de Mérignac**

- ... mais une densité raisonnée

« En matière d'urbanisme opérationnel, les attentes vont vers des habitations collectives à 2/3 étages, dont le rez-de-chaussée serait réservé aux services et aux commerces. Le développement d'espaces verts, en terrasse ou en bordure de ces habitations collectives, a aussi été envisagé. Les grandes tours ont fait l'objet d'un rejet massif » de la part des personnes interviewées par le **C2D de la CUB**



« La future agglomération doit poursuivre la démarche actuelle d'amélioration du cadre de vie, de destruction des grands blocs HLM où s'entassent les familles démunies et qui, concentrant toutes les difficultés sociales, ont abouti aux quartiers « ghettos ». Leur remplacement par des résidences à taille humaine est une évolution attendue mais il faut veiller à ce que ces nouveaux logements de qualité soient accessibles aux plus pauvres. » **Les restos du Cœur**

« Et le résultat est à la hauteur des attentes des élus l'agglomération s'est densifiée sans s'élever en hauteur, permettant d'atteindre l'objectif de limitation de l'étalement urbain sans retour vers la réalisation de grands ensembles collectifs. Et la plupart de ceux qui ont été réalisés ont une forme architecturale bien différente du modèle des années 60 ... malgré quelques ratés. » **CRESS Aquitaine**

« Privilégiant un concept de « densité urbaine » raisonnée afin de maintenir une qualité de vie qui a toujours été l'une de ses forces, tout en laissant à ses habitants le droit de choisir leur habitat, la métropole s'est peu à peu 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. » **Bordeaux Gironde Investissement**

« Ville de première ceinture, impliquée dans le projet Euratlantique, Bègles souhaite apporter sa part à la vision millionnaire de l'agglomération bordelaise sans pour autant dénaturer les équilibres solidaires, sociaux et mémoriels qui en font la spécificité. » **Commune de Bègles**

« La commune n'a pas les prédispositions nécessaires pour devenir fortement peuplée en raison d'un foncier peu étendu, d'un relief relativement accidenté et vallonné, et des contraintes du risque inondation dans la Plaine de Bouliac. D'ailleurs, une grande majorité de personnes semble lier une croissance mesurée de la population à la garantie du maintien d'une bonne qualité de vie. » **Commune de Bouliac**

« Le mitage est en revanche fortement freiné dans les zones moins denses... Mais, une partie de la croissance démographique se fera finalement comme cela... A vrai dire, pas forcément de la croissance démographique, mais plutôt de la croissance des maisons. En effet, la taille moyenne des ménages ne cesse de continuer à chuter... Et donc une nouvelle maison ne représente souvent qu'un habitant réellement en plus... » **Commune de Blanquefort**

« La densification, même si elle est inéluctable, aura l'impératif de créer des logements vivables, vastes, adaptés aux mutations familiales et aux mutations de l'âge. Elle ne pourra se faire que dans le respect de l'identité des quartiers. Les secteurs de concentration de grands ensembles à l'échelle de l'agglomération seront totalement prohibés. La question foncière (surface, prix,...) devra être largement anticipée, à l'échelle de la ville mais surtout à l'échelle de l'agglomération par la création d'outils adéquats. » **Commune d'Eysines**

Les nouveaux lieux de densification ?

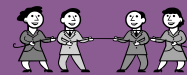
« Ces quartiers seront denses, notamment autour des stations de TCSP qui devront donc être capables d'absorber les flux engendrés par cette densité. Surtout, ces futurs quartiers seront la vitrine d'une métropole assumée, ce qui pourra se traduire par des immeubles de grande hauteur ponctuant judicieusement la ligne d'horizon de Bordeaux. » **Horizons Bordeaux**

« Le logement social a la capacité de porter l'objectif de « la densité urbaine ». La ville c'est la densité raisonnée. La densification peut se faire y compris dans des quartiers déjà denses (parfois faussement) et pas seulement dans les friches. Mais dans le même temps, on doit pouvoir imaginer de l'habitat individuel en zone urbaine. Cette recherche de densité réclame un remembrement de la propriété urbaine. Il faut donc reconquérir l'émiettement pavillonnaire, la dispersion, la sous densité. Dans le même temps la demande d'accession individuelle reste forte mais où est la ville dans tout cela ? Il faut imaginer un modèle qui construise la ville en réintégrant du logement individuel. La ville basse est-elle possible ? 2030 verra-t-il la fin des opérations des grands immeubles collectifs au profit d'une urbanisation dense, mais individuelle (ou intermédiaire) » **Conférence départementale des organismes sociaux pour l'habitat de gironde**

« En se livrant à l'exercice, on se rend compte d'un déplacement du centre de gravité de la commune. Les nouveaux corridors de densité se font le long des voies de tram train en incluant les franges de la zone industrielle ... » **Commune de Blanquefort**

« 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. » **Commune de Bègles**

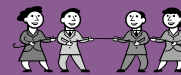
« Aujourd'hui, les seules opérations d'aménagement prévues permettront d'accueillir 45 000 habitants supplémentaires. Les objectifs démographiques de Bordeaux demandent donc que s'aménagent de nouveaux territoires et notamment celui de Brazza, au débouché du pont Bacalan-Bastide. » **Commune de Bordeaux**



Une notion de densité trop exclusivement centrée sur la question du logement

- Densité du réseau de transports
- modes de garde
- tissu associatif

« La future métropole s'inscrira 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 » **C2D CUB**



Une métropole polycentrique : la question des centralités métropolitaines

La question de la centralité métropolitaine a été souvent abordée sous l'angle de la création ou le renforcement de centralités métropolitaines dans un souci d'équilibre sur le territoire (cf. page 14). Néanmoins, la définition de la centralité est très subjective mais globalement tous concordent vers une définition autour de la mixité et de la diversité des fonctions de la ville (services, habitat, emploi, transport). La ville centre de Bordeaux n'est pas en remis en cause et c'est plus souvent la question des pôles secondaires qui émergent. Pourtant, ces centralités évoquées restent assez floues et il est parfois difficile de dissocier si l'on évoque **des centres villes communaux renforcés, des quartiers redynamisés ou la fabrication de véritables centralités métropolitaines** (qui génèrent attraction, gravitation et flux d'échanges). Il convient aussi de soulever le fleuve évoqué par certains comme une future centralité, polarité de la métropole bordelaise. Enfin, il est peu évoquer la question de la création de nouvelles centralités. A noter par ailleurs, la faible évocation de l'opération d'aménagement d'Euratlantique (attente de contribution de l'EPA Euratlantique qui devrait enrichir cette question) comme une centralité métropolitaine.

Dans la mouvance des réflexions sur le développement d'une ville archipel, quelques contributeurs abordent et préconisent le développement et le maintien de centralités « secondaires ». Identifiés et localisés (certains évoquent des pôles hors de la CUB comme Libourne...), ces polarités constituent des centres de vie métropolitains permettant de ne pas concentrer l'ensemble des flux et des échanges sur un seul pôle. La structuration de plusieurs pôles de vie est évoquée pour favoriser un développement harmonieux de la métropole, offrir et garantir un accès aux services à la population. Cette problématique de polarité – centralité va de pair avec les questions de densité abordées par la suite.

Un équilibre métropolitain souhaité mais des notions de polycentrisme qui divergent

- Des polarités au sein de la CUB

« La métropole de demain pourrait être polycentrée d'abord autour des actuels centres des villes de la CUB mais aussi développé autour d'autres points centraux au sein de la métropole. Elle doit être vivante et comporter des lieux de culture et de spectacle mais aussi de jardins et d'espaces verts, de commerces » - **CAF**

« Bordeaux doit conserver dans son centre les grandes fonctions métropolitaines avec un commerce vivace et pour partie singulier, l'accueil des grandes institutions administratives, un pôle tertiaire digne d'une métropole et une partie conséquente de l'université bordelaise. Par centre, on peut entendre actuellement un territoire englobant à la fois la partie centrale de Bastide – cœur de Bastide et les abords de la place Stalingrad – le centre ville traditionnel et le quartier de Mériadeck. » **Commune de Bordeaux**

« Au niveau des collectivités, l'objectif poursuivi devrait être de contribuer à créer des pôles multifonctions, c'est-à-dire des ensembles urbains cohérents regroupant toutes les activités : logement, travail, école, loisirs, espaces verts etc ... Il est évident que ce genre d'ensemble permettrait de limiter les déplacements quotidiens des habitants de la zone, à condition bien entendu que les zones d'habitat soient accessibles financièrement aux personnes travaillant sur la zone ou les zones limitrophes » **AUTOCOOL**

« Une ville réunie, dotée de ponts supplémentaires, prête à accueillir 100 000 habitants dans les trente ans qui arrivent, peut-elle fonctionner correctement si elle maintient ses systèmes nerveux et vasculaire actuels ? A savoir :

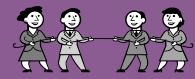
- une organisation en étoile pour son système de transport en commun
- une centralisation de tous ses grands équipements dans le centre historique
- un report vers l'extérieur de toutes les fonctions vitales d'une agglomération (gare, CHR-CHU, Université)

A l'évidence non. Il s'agit donc désormais de créer une ville qui tout en conservant un centre puissant se dotera de centres secondaires. » **Commune de Bordeaux**

« Gradignan, une polarité périphérique, à l'offre commerciale dense et riche qui s'engage à long terme dans le développement d'habitat durable » **Commune de Gradignan**

« Pour construire cette Métropole durable rêvée et contribuer à l'agglomération millionnaire, une urbanisation de la partie de ville centre, ouest et sud peut s'imaginer de façon multipolaire en lien avec l'arc de croissance autour de l'affirmation de deux centralités majeures pour l'avenir, reliées aux centralités secondaires :

- Un « grand » centre ville redynamisé et conforté avec des équipements attractifs et des services nombreux, composé d'ensembles interconnectés et reliés en modes doux : Ecoquartier Le Pontet-Lartigon ; Arago ; Monteil ; Bellegrave/Pessac centre/les Échoppes. Un centre-ville relié aux autres communes et à Bordeaux par son pôle multimodal et son chemin de fer de ceinture passant par le triangle des Echoppes.



- Un pôle majeur autour de l'Alouette et du TCSP : construction d'un futur pôle intermodal à Pessac-Alouette reliant cette seconde centralité aux autres pôles de l'agglomération, notamment vers l'aéroport. » **Commune de Pessac**

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

De nouvelles polarités qui évoluent ?

- Le fleuve et lieu d'intermodalité comme nouvelle centralité ?

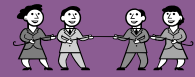
« La polarité de la ville continue de migrer vers le fleuve, qui n'est plus un obstacle entre les deux rives mais bien une nouvelle centralité. » Le Grand Port Maritime

« Le nombre de commerces de la commune est resté un peu supérieur à une centaine. Le pôle de Chez Gégé a disparu. En revanche, le secteur de la gare a connu une très forte augmentation de son activité. De toute façon, à l'instar du Japon, les lieux d'intermodalité sont devenus des lieux de vie commerces donc, antennes de services publics, lieux de covoiturage, lieux de livraison divers et variés (aussi bien pour l'agriculture de proximité que pour les grands groupes commerciaux qui ont à présent un quart de leur activité en e-commerce) » Commune de Blanquefort

Des polarités hors de la CUB

« En 2030, l'économie métropolitaine se structure autour d'une organisation multipolaire visant à conforter des bassins de vie, des services et d'emplois complets permettant une limitation des mobilités intradépartementales. Elle s'appuie sur l'identification et la mise en place de pôles économiques propres à chacun des territoires de la Gironde, aptes à valoriser les spécificités et savoir-faire locaux, en complémentarité du développement des filières métropolitaines. Une stratégie multipolaire d'aménagement est ainsi mise en place, reposant sur des filières porteuses (Médoc – matériaux composite, Libournais – filière logisitique, Sud Gironde – éco construction, bois, ...) et un « redéveloppement » de l'artisanat, des commerces de proximité et des services publics, qui assurent un développement complémentaire entre la métropole et les territoires girondins, et la densification de pôles urbains tertiaires. » **Conseil général de Gironde**

« **Périurbanisation des systèmes de transports** : en effet, l'agglomération bordelaise se caractérise par l'excentration de la gare centrale (Bordeaux St-Jean) par rapport à la zone de concentration des salariés (quadrant nord-ouest). Il en résulte que les salariés en provenance de Langon, par exemple, ne disposent que d'une combinaison de TC à plusieurs ruptures de charge (la voiture jusqu'à la gare de Langon, puis le TER jusqu'à St-Jean, puis tram A puis tram B), peu performante en comparaison de la voiture. 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. » **SNCF**



Métropole de quartiers et/ou métropole cosmopolitaine

L'une des particularités des contributions se trouve dans la question des échelles de la métropole avec un véritable plébiscite d'une grande partie des contributeurs de l'échelle du quartier comme vecteur de proximité et de qualité de vie et pour une autre partie (acteurs économiques principalement) une métropole plus mondialisée, connectée avec le reste du monde. Ces deux échelles de réflexion ne sont pas incompatibles et contradictoires mais c'est l'articulation entre les deux qui posent parfois débat et singulièrement l'absence d'une échelle intermédiaire.

« 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. 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. » CIJA

❖ Une métropole des quartiers ?

En parallèle de la confortation de centralités et en lien étroit avec une métropole humaine, la notion de quartier est plébiscitée par les contributeurs et s'affirme comme un des leviers de la fabrique métropolitaine de demain. Le quartier sera un échelon fondamental de la métropole bordelaise, un contributeur évoque même la disparition des mairies au profit d'un fonctionnement métropole –grand quartier. - Au sein de ce quartier, dont les limites et l'échelle ne sont pas réellement décrites, c'est la proximité, l'accessibilité aux services et commerces, le lien social qui est attendu ... « La métropole de 2030 s'appuierait sur la diversification des formes urbaines ». « L'idée étant d'alimenter des formes de « villages dans la métropole » afin que la densité démographique ne génère pas d'impression de métropole impersonnelle (solitude dans la multitude). » CAF.

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 ne laissant peu de place à la nouveauté.** Sans parler d'entre-soi ou 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 pour de nombreux contributeurs 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 de la CUB.

Des quartiers « villages » assurance de proximité et de mixité ?

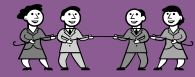
« Le quartier semble être la bonne unité, la bonne échelle à condition qu'il offre une qualité de vie, « un esprit de village », surtout dans un contexte dense. Le quartier doit devenir une échelle du projet urbain ; les projets de développement doivent s'appuyer sur cette échelle de réalisation, afin d'éviter la création de « bout de ville » monofonctionnel, sans « âme » ni aménités. » APEEF

« Au-delà du logement, c'est de l'habitat, du quartier et de la vie collective telle qu'elle naît dans les opérations qu'ils aménagent, construisent ou ont construites que les organismes de logement social se préoccupent. Garants du lien social avec d'autres partenaires, ils insistent sur la nécessité de faire vivre une mixité sociale et générationnelle et de maintenir l'attractivité des quartiers. » - Conférence des organismes sociaux pour l'habitat de Gironde

« Cela doit devenir un objectif commun obtenant la coordination de tous. Ce qui veut dire une vraie gouvernance de la CUB avec une déconcentration dans les quartiers et un vice président en charge de la solidarité et de la cohésion sociale. » Collectif CAUSE

« Le secteur associatif doit pouvoir poursuivre ses actions d'aides d'urgence. L'aménagement des quartiers doit ainsi prévoir des locaux mis à disposition des associations, permettant une aide à la personne, à taille humaine, individualisée, de proximité, diffuse sur l'ensemble de l'agglomération. » Les Restos du Cœur

« 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 » Bordeaux Euratlantique



« Nous avons trop tendance à raisonner en terme de zones, cela génère l'augmentation des déplacements, il faudrait raisonner en terme de quartiers intégrés comprenant les services nécessaires (ex : Capeyron à Mérignac). Il faut du dynamisme, de la convivialité. » **Commune de Floirac**

« Une telle vision souhaitée de la métropole en 2030 correspond avant tout à la volonté d'offrir aux habitants une ville « proche » d'eux. C'est à dire une ville où le plus grand nombre de fonctionnalités urbaines leur est proposé à proximité de leur habitat, mais également où le lien social peut se développer au travers d'activités publiques ou privées, marchandes ou non, dans des lieux ou des espaces pensés pour favoriser ces activités. » **Commune de Gradignan**

« Veiller à l'équilibre social des quartiers afin de ne pas créer plus de fractures entre les hommes, les cultures, les modes de vie... Il convient d'éviter des quartiers « sanctuarisés », des espaces de la ville privilégiés, véritables « musées » regroupant des populations favorisées.... » **CIJA**

Vers des nouvelles échelles de vie territoriale ?

« Construire des échelles de vie territoriale et d'aménagement au regard de la convivialité (ce qui présuppose une déconstruction de la notion traditionnelle de quartier). » & « Penser l'agglomération autrement, en terme d'espaces différenciés plutôt qu'en terme d'espaces ségrégués » **ADAV 33**

❖ Une métropole cosmopolitaine ?

Une métropole ouverte sur le monde évoquée mais pas toujours assumée ?

L'intégration dans un système mondial, national ou de manière plus modeste au niveau de l'aire urbaine est pour de nombreux acteurs assez absente : peu d'évocation des grands espaces et environnement environnementaux régionaux (hormis la question de la Garonne et de l'estuaire), le coopération avec les intercommunalités voisines en terme économique, la solidarité avec les communes voisines de la CUB, les interconnexions de déplacement ...

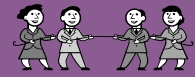
L'attractivité de la métropole est abordée par de nombreux acteurs et soulève très souvent la question de l'accessibilité notamment avec un aéroport de Mérignac mieux connecté au reste du monde, un port de Bordeaux avec de nouvelles dimensions et une Université plus ouverte sur le monde. Les relations avec la Chine sont notamment souvent évoquées. On retrouve aussi le renforcement de liens avec des partenaires historiques comme le Québec. Etonnement, 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 la difficile articulation des échelles. Au même titre, le passage à 2 heures de Paris ne semble pas être une dimension qui bouleverse le quotidien des citoyens de la CUB de demain.

- Echange et image avec l'extérieur ...

« La métropole est au cœur d'un réseau synaptique avec son territoire de proximité (une recherche d'équilibre et de complémentarité), avec des métropoles internationales avec lesquelles elle collabore sur des valeurs identiques Elle est en lien permanent avec les 4 coins du globe (par les entreprises, les étudiants, les individus) » **BORDEAUX GIRONDE INVESTISSEMENT**

« Pour devenir une grande métropole européenne il lui faudrait plus d'ouverture internationale, un aéroport qui affiche plus de caractère et d'ambition et ouvre de nouvelles liaisons vers les capitales Européennes ! En affichant une ouverture claire à l'international, la métropole bordelaise fera venir de nouveaux investisseurs. Mais pour cela, il faut également que des personnes se chargent d'animer des réseaux internationaux susceptibles de faire « exploser » son réel potentiel patrimonial et économique » **Bordeaux Connexion**

« Une mosaïque de villes que sépare le Fleuve moribond
Divisant en Deux Rives l'agglomération,
Une mosaïque ancrée dans l'histoire de la bourgeoisie Mauriacienne
Et celle du patrimoine de la Ville Centre, si beau, si froid.
Sous la douceur du climat océanique,
L'agglomération n'a pas eu jusqu'alors l'ambition
D'un grand projet collectif,
Affiché clairement,



Appelé par son nom »
Commune d'Ambares-Lagrave

Reconstruire ses liens avec le Sud ...

« Je trouve dommage que Bordeaux prenne trop pour référence le Nord de la France et notamment la région parisienne. Bordeaux ne doit pas oublier qu'elle est Gasconne, c'est-à-dire occitane et atlantique à la fois. Et j'espère qu'elle renouera avec son passé de grande ville occitane dans les prochaines années. [...] A l'inverse, je n'apprécie pas le manque de considération dont elle fait preuve pour le reste de la région dont elle est la métropole. De ce fait, la principale crainte que je peux avoir pour la métropole dans les 20 prochaines années c'est qu'elle oublie qu'elle a un « sud ». » **Bordeaux Connexion**

« 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 coeur des échanges régionaux, nationaux et internationaux du Grand Sud Ouest européen » **Conseil général de Gironde**

Echanges et internationalisation via l'Université

« L'Université de Bordeaux a mis en place des cursus internationaux et développe des formations dans les disciplines en phase avec les grands chantiers qui ont émergé depuis 20 ans : le travail, la santé, les questions alimentaires, le duo énergie/climat avec comme principal enjeu, le développement durable. Elle a axé son développement sur ses domaines d'expertises : matériaux intelligents (polymères, cellules organiques,...) et recyclage (plastiques, matières premières,...) ; biotechnologie de la santé (neurologie, cardiologie, cancérologie) et e-santé ; ressources (eau) et énergie (éolien, bois, laser) et numérique (réalité augmentée,...). Design, sociologie, technologie, finance, philosophie, management.....toutes les matières sont étroitement mêlées au sein des cursus et forment des jeunes adaptés aux besoins des entreprises à la recherche de « compétences » éclectiques, internationales, multilingues, interactives et flexibles. » **Bordeaux Gironde Investissement**

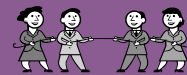
Vers plus de brassage, cosmopolitisme

« Construire une agglomération ouverte aux diversités suppose d'inverser les tendances lourdes de renvoi à la périphérie tout ce qui est différent ou supposer poser problème. Les rapports centre et périphérie/norme et différence/immobilité et créativité sont la priorité des cultures de l'altérité. » **ADAV 33**

« Ce brassage de savoirs, ce melting pot d'expériences et de cultures (les chercheurs viennent du monde entier), ont très vite retenu l'attention des grands groupes industriels et certains, ont installé sur le campus bordelais des unités de recherche connectées avec la Villa. Plusieurs prix Nobel ont été également accueillis et, dit-on dans les milieux autorisés, les futurs passent aussi pour la plupart dans ce lieu spécifique. » **Bordeaux Gironde Investissement**

« Une dernière chose concernant mes souhaits pour Bordeaux en 2030 : qu'elle gomme certains de ses défauts en affichant plus de dynamisme, de brassage culturel et d'ouverture. » **Bordeaux Connexion**

« Le soir, avant de rentrer, quand ils étaient attablés sur les quais avec quelques hôtes venus du monde entier, des inconnus les rejoignaient. Les conversations toujours joyeuses, souvent passionnées, devenaient parfois passionnantes. Chloé et Colin se disaient que leurs meilleures idées avaient germé au gré de ces échanges inattendus. Tous deux scientifiques, ils s'émerveillaient des recherches des musiciens et des plasticiens. Ces derniers se confrontaient à des obstacles ou à des objections qui éperonnaient leur créativité. » **Bordeaux Euratlantique**



Une métropole ouverte et hospitalière, les nouveaux habitants et la question du maintien des identités locales

La nécessité d'accueillir de nouveaux habitants, de produire plus de logements, est admise dans quasiment toutes les contributions. En revanche, il est perceptible que les communes, mais aussi les autres acteurs, souhaitent que cette croissance démographique se réalise sans modifier, dénaturer les identités locales. Le profil de ces nouveaux habitants leur intégration au sein de la métropole sont rarement évoqués. Le Conseil scientifique a noté la nécessité pour la métropole 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

« Un bémol dans tout cela : Bordeaux traîne toujours comme un boulet sa réputation de ville trop « bourgeoise » et immobile avec des habitants qui ne sont pas toujours très accueillants » **Bordeaux Connexion**

Les nouveaux habitants ?

« Ce qui sera marquant en 2030 à Blanquefort comme dans le reste de la métropole, c'est que cette croissance se sera faite surtout au profit des jeunes, voire des très jeunes. A l'inverse, il y aura bien sûr une part importante de personnes plus âgées. Finalement, ces 2 tendances n'auront pas forcément été suffisamment anticipées. Dans l'inconscient des responsables politiques, ce qui prime c'est la famille avec 2 adultes travaillant à temps complet et 2 enfants. En 2030, ce type familial aura pourtant encore plus vécu qu'aujourd'hui. » **commune de Blanquefort**

« À l'étage des bureaux, ils firent un signe de la main à Copiélec. Le journaliste venait de rejoindre Sud-Ouest-Midi.aq. Le consortium était né de la fusion entre les anciens groupes de presse régionaux, de l'Atlantique à la Méditerranée. Copiélec habitait un des appartements mis à la disposition des nouveaux collaborateurs. » **Bordeaux Euratlantique**

« Intégration et cosmopolitisme : la métropole est accueillante (accès à la langue, à la connaissance, facilitation des démarches administratives, accès au logement pour les nouveaux habitants, partage des valeurs...). » **Bordeaux Gironde Investissement**

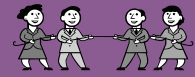
Le maintien des identités locales / création d'une identité métropolitaine ?

« Sur l'agglomération, les besoins se font sentir au niveau du logement. La ville est amenée à accueillir de nouveaux habitants, cependant, Floirac doit garder son caractère ouvrier. Il faut éviter que l'immobilier augmente et que la population change, il est indispensable que Floirac garde son caractère populaire. » **Commune de Floirac**

« La Ville métropole semble devoir reposer sur le respect des identités propres de chaque commune membres et s'appuyer sur les éléments forts de leur patrimoine, qu'ils soient bâtis, naturels, patrimoniaux ou fonctionnels. » **Commune de Bègles**

« Produire de l'habitat et aménager les espaces publics de manière singulière en se souciant des histoires locales, pour créer une identité métropolitaine, à travers le prisme d'une signature urbanistique différenciée du nord au sud, de l'est à l'ouest. » **Commune de Gradignan**

« Le processus métropolitain dispose là d'un terreau très riche de lieux de vie aux identités complémentaires. La mosaïque des identités est la force du territoire métropolitain, à côté d'une ville-centre reconnue et renaissante. La métropole bordelaise en 2030 aura, nous l'espérons, su préserver les identités pour ne pas sombrer dans l'uniformité territoriale. » **Commune de Gradignan**



Une métropolisation en rupture ou en continuité avec son passé et son présent

La métropole bordelaise de 2030 décrite par les contributeurs est – elle en rupture avec la métropole d'aujourd'hui ? La réponse ne peut être réellement tranchée mais il semble admis que des changements sont nécessaires en matière de comportements, de modes de vie et d'inverser les tendances. Ces inflexions de tendances ne sont à proprement parlées pas des ruptures mais l'accélération d'expérimentation et d'innovation sociale, environnementale, technologique. Il s'agit **plus de prendre le train du changement en marche et de progressivement devenir locomotive** : habitat participatif (CRESS), la ville redonnée aux vélos (Vélocité, Vélophonie), du partage et de la mutualisation (Autocool) ... Ces innovations, les marchés, l'agriculture de proximité et les circuits-courts qui sont pour la plupart un retour à des valeurs traditionnelles de la ville et de la Cité et dont le développement durable a fait ressortir le « bon sens ». Dans cette vision, il est intéressant de voir que la métropole bordelaise en 2030 a comblé son retard et qu'elle est désormais à la pointe de l'expérimentation et une référence mondiale.

Pour poursuivre dans ce sentiment de retour au source ou de tendance « Vintage », pour rester dans l'univers du Vin si chère à Bordeaux, un parfum de nostalgie et/ou de conservatisme émerge de certaines contributions. De fortes évocations de la Garonne (et de son activité), du vin, de l'industrie, de la faible densité (et de ces échoppes) voire même de l'occitan sont considérées comme des valeurs, des piliers de la métropole bordelaise de demain.

La modernité, l'innovation dans ces contributions ? Moins évidentes à trouver en première lecture, des éléments ressortent notamment dans les domaines de l'innovation sociale ou encore de l'intelligence urbaine (cf. partie 4).

Une évolution ou révolution des modes de vie: Entre volontés et contraintes ?

Pour faire face à la raréfaction des ressources et préserver les richesses pour les générations futures, des changements comportementaux sont indispensables. La majeure partie des contributeurs en est consciente. Néanmoins, hormis quelques exceptions (notamment sur les déplacements), on ne perçoit pas le changement radical de modes de vie et de rupture total des critères de la qualité de vie en 2030.

Des mesures contraignantes sont proposées pour influencer sur les comportements ou encore des incitations financières pour faire évoluer les comportements (notamment en matière de déplacement). A contrario, les contributeurs proposent un panel d'actions de mutualisation, de partage et d'échanges qui s'appuient sur la volonté de chacun.



4/ Les pistes d'actions, les idées pour le futur

❖ Valeurs / représentations de la ville

- Supprimer l'image de ville « guindée » : offrir une image plus décontractée
- Mettre en avant les références humanistes de l'agglomération
- Il y a maintenant plusieurs années que la Métropole a décidé de miser sur le « no stress » et ne joue plus à la course au classement
- Compenser le dématérialisé et le virtuel par une transmission orale et visuelle
- La connaissance et le droit à la connaissance pour tous sont devenus un élément majeur de la métropole, qui avec l'usage des TIC, doit permettre de développer nombreuses initiatives et services gratuits.
- Valoriser les atouts de l'habitat collectif et de ses externalités positives
- Revenir une production de biens qui durent le plus longtemps possible et faire réfléchir le consommateur à l'utilité de son achat
- Privilégier l'usage au détriment de la possession
- Création de la première chaire française d'économie sociale et solidaire

❖ Intelligence urbaine

- Outils informatiques répertoriant les besoins des habitants (garde d'enfants, échanges de meubles, aides aux personnes âgées, départ en vacances, échange de services)
- Prévoir de espaces alimentaires au rdc de tous les immeubles en produits frais et de bonne qualité, gérés par une coopérative d'habitants
- Adaptabilité des équipements selon l'évolution : ex: parc relais convertis
- Intégrer plus fortement les entreprises dans le tissu urbain avec des zones d'activités plus petites adaptées aux contraintes de voisinage
- Mettre à disposition des guichets uniques pour faire disparaître la maltraitance administrative des personnes démunies
- Ville/enfant : des lieux moins déterminés, offrant plus de mixité et une capacité d'autonomie pour les enfants, un espace « appropriable
- Ouvrir les équipements des clubs sportifs aux scolaires
- Foisonnement des actes d'achat par l'e-commerce modifie la cartographie des donneurs d'ordres : une coordination nécessaire (un foncier et des temps dédiés, une logistique à mettre en place)
- Penser les espaces commerciaux actuels comme des lieux de vie à part entière (sport, jeunesse culture) véritable « planche de salut » de la grande distribution qui voit jour après jour ses parts de marché grignotés par l'e-commerce.

❖ Culture /loisirs

- Intégrer la culture au cœur du processus de production de la ville
- Élargir la carte culture « Bordeaux ma ville » à l'ensemble de l'agglomération
- Aspect ludique de la ville pour le développement des sens et le contact avec la flore
- Mise en place d'un événement culturel à l'échelle de l'agglomération

❖ Aménités et services urbains

- Offrir une diversité de mode d'accueil enfance et éviter des crèches standardisées
- Multiplier les maisons de santé multidisciplinaire
- Favoriser des guichets administratifs uniques pour lutter contre la maltraitance administrative
- Mettre à distance « de pantoufles » les espaces verts des habitants
- Eviter le phénomène de quartiers sanctuarisés
- Développer des bureaux d'informations jeunesse en multiples structures de proximité, créer un maillage territorial
- Accompagner à l'outil web avec des bornes d'accès

❖ Gouvernance et empowerment

- Le quartier comme échelon fondamental
- Le quartier comme échelle du projet urbain
- Déconcentration de la CUB dans les quartiers
- Laisser la place à des initiatives privées de créations de jardins potagers, conquis sur l'espace public et espaces en friche
- Une démocratie participative micro-locale dès la résidence pour la gestion des espaces de vie collectifs.
- Gouvernance des AOT
- Plus on élargit la métropole plus il est délicat de préserver l'identité des quartiers pourtant créatrice de lien social. Ainsi, la CAF s'interroge sur la difficulté de travailler le lien social dans une perspective de métropolisation. Des échanges ou projets socio-culturels entre les quartiers pourraient véhiculer des approches croisées de la métropole et valoriser sa diversité en évitant l'enfermement sur son propre quartier

❖ Fiscalité

- Aide fiscale à l'achat de vélo, de voiture électrique
- Participation des habitants en temps-horaires à la gestion de la collectivité (qui fait baisser les impôts locaux) : nettoyage des rues, entretiens des espaces verts, animation de quartiers
- Outils fiscaux visant à inciter les propriétaires sans les déposséder, à mettre à disposition des logements vacants = cession d'usufruit temporaire au profit d'entités semi-publiques, chargé de la gestion locative
- Un bonus-malus appliqué aux utilisateurs de véhicules en fonction de leur impact sur la santé et l'environnement
- La fiscalité peut être une solution qui poursuit le même objectif que le péage urbain tout en évitant ses écueils. Des augmentations de la fiscalité locale pourraient par exemple donner lieu à un remboursement sous forme de titres de transport ou à une réduction équivalente sur un abonnement de telle sorte que cette augmentation serait transparente pour les usagers du réseau TBC mais réelle pour les automobilistes. Dans certains cas, cette augmentation de la fiscalité locale inciterait des automobilistes à préférer les transports en commun et à prendre un abonnement annuel.

❖ Logement

- Outils fiscaux visant à inciter les propriétaires sans les déposséder, à mettre à disposition des logements vacants = cession d'usufruit temporaire au profit d'entités semi-publiques, chargé de la gestion locative.
- De nombreux étudiants européens viennent pour des durées courtes : proposer une offre adaptée à ces durées (idem pour apprentis)
- Emergence de logements sociaux en location à la semaine ou au mois.
- Redynamiser le logement en créant de la mobilité, voire des échanges de logements dans la métropole, comme ça se fait au Québec
- Un dispositif spécifique et flexible pourrait être prévu pour les jeunes et les étudiants qui éprouvent de nombreuses difficultés à trouver un logement. Par exemple, la construction de logements sociaux étudiants pourrait être pensée notamment sous la forme de grands appartements de colocation avec des conditions d'accès adaptées aux situations de précarité des étudiants et surtout des boursiers.

❖ Economie/tourisme

- Cluster eau et santé (autour des cascades de Garonne)
- Développer le tourisme créatif
- Développer la capacité d'accueil en hotellerie
- Création d'un site internet bordeaux créative
- Retour de la production en Europe de l'ouest avec des unités industrielles plus petites adaptées à une marché géographique , hyper-technologiques.
- Entreprises de service et de production recentrées sur le capital humain
- Prendre en compte dans la stratégie de développement économique le potentiel de savoir-faire et de connaissance que représentent les séniors
- Développement de l'économie de réparation.

❖ Université

- L'Université de Bordeaux a mis en place des cursus internationaux et développe des formations dans les disciplines en phase avec les grands chantiers qui ont émergé depuis 20 ans : le travail, la santé, les questions alimentaires, le duo énergie/climat avec comme principal enjeu, le développement durable.

❖ Transports :

- Créer des points vélos avec des stations de gonflage, service de lavage etc...
- Mettre en place le titre de transport unique (bus, tram, train, vélo)
- Convertir des grands centres commerciaux en centrale de mobilité (stationnement de véhicules privés, autopartage, intermodalité)
- Substituer au vocabulaire routier de la voirie un vocabulaire urbain et compléter le maillage urbain de l'agglomération
- Passer du code de la route au code de la rue
- Créer une aide fiscale à l'achat de vélo
- Dessiner un réseau de TC circulaire
- Ouvrir une amplitude horaire des TC plus large pour ne pas léser les personnes qui habitent loin
- Effectuer la livraison de marchandises en utilisant le réseau de tramway existant, de jour comme de nuit, ainsi que des vélos triporteurs
- Multiplier les dispositifs de garage et de stationnement sécurisé des bicyclettes
- Appliquer un bonus-malus aux utilisateurs de véhicules en fonction de leur impact sur la santé et l'environnement
- Aménager la ville en prenant en compte les particularités de la circulation à vélo : le nombre de carrefours à feux restreint au maximum en faveur des stop et cédez-le passage.
- « la couverture des principales infrastructures routières (la rocade pour commencer) offrirait le triple avantage d'éliminer les nuisances sonores, de recréer du lien entre quartiers et communes, et de permettre l'édification de nouveaux lieux de vie et de travail. »
-

❖ Nomadisme/temporalité

- Créer des sites d'accueil adaptés au nomadisme des entreprises et des individus
- Redynamiser le logement en créant de la mobilité, voire des échanges de logements dans la métropole, comme ça se fait au Québec
- Les loisirs et la culture dans la ville sont synonymes de convivialité : aller vers une évolution des temporalités scolaires et du travail pour y accéder
- Proposer une offre d'accueil adaptée à de nombreux étudiants européens qui viennent pour des durées courtes
- Faire émerger des logements sociaux en location à la semaine ou au mois
- Coordonner les temps entre entités proches pour éviter l'engorgement dans les déplacements.

❖ Fleuve, rapport à l'eau

- Création d'une passerelle piétonne sur le fleuve
- Laisser des péniches s'installer sur la Garonne, rendre le fleuve habitable (habitations, commerces, lieux d'animations)
- Cluster eau et santé (autour des cascades de Garonne)
- Devenir un espace exemplaire en Europe sur la problématique de l'eau : sur le plan culturel, économique, touristique, éducatif.
- Distinguer distribution d'eau et distribution d'eau potable
- Mise en valeur de la Garonne ET de ses principaux cours d'eau
- Solidarité amont-aval à mettre en place pour la gestion de la ressource en eau entre Toulouse et Bordeaux
- Se baigner dans la Garonne sans risque de contamination

Rapports aux autres territoires et international

- Créer des relations avec les pays émergents par le biais des étudiants (Brésil, Russie, Inde, Chine)
- Créer des postes d'animation des réseaux internationaux susceptibles de faire décoller l'attractivité bordelaise
- Plus d'ouverture à l'international : un aéroport qui affiche plus de caractère et d'ambition
- Bordeaux doit maintenant s'attacher plus au sud qu'au nord : avoir plus de considération pour le reste de la région. « ne pas oublier qu'elle a un sud ».