

Contribution des services de la Communauté Urbaine de Bordeaux à la démarche Bordeaux Métropole 3.0

24/02/11



Dans le cadre de Bordeaux Métropole 3.0, la Cub a mobilisé les communes, les partenaires institutionnels, la société civile organisée et les scolaires pour leur proposer de participer à cette démarche de prospective territoriale en versant leur contribution. Une trentaine d'acteurs du territoire et une quinzaine de communes ont ainsi travaillé à l'élaboration de leur vision de la métropole souhaitable pour 2030. De leur côté, les services de la Communauté urbaine de Bordeaux ont également mené ce travail de réflexion collective, pour élaborer la contribution qui suit.

I – La méthode d'élaboration :

Deux ateliers réunissant une trentaine de cadres représentant différents services communautaires se sont déroulés à l'automne :

- Le premier a eu pour vocation de se projeter en 2030 en se détachant des domaines d'intervention de la Cub et des actions quotidiennes pour décrire, à l'aide de portraits chinois, des journées types de différents personnages dans la métropole bordelaise de 2030.

Suite à cet atelier de travail, plusieurs grandes thématiques transversales, sur lesquels se sont rencontrés les différents portraits chinois, ont été identifiées. Ces thématiques ont dans les semaines suivantes été interrogées, approfondies lors de séances de travail en petits groupes associant des cadres de la Cub.

- Un deuxième atelier de travail a eu pour objectif de mettre en commun le résultat de cette réflexion collective et de faire émerger une quinzaine de grands enjeux. La contribution de la Cub ne se limite pas, volontairement aux compétences de l'Etablissement public mais aborde tous les sujets relatifs à la vie urbaine et aux modes de vie dans la métropole en 2030.

La contribution de la Cub repose sur le travail collaboratif de représentants des différents services mais elle s'appuie également, de façon très importante, sur les matériaux recueillis tout au long de la démarche Bordeaux Métropole 3.0 : cycle de conférences, veille menée par l'équipe BM 3.0, réflexions du conseil scientifique, travaux du panel de l'INTA (Association internationale du développement urbain). Tous ces échanges et ces réflexions ont croisé, nourri, éclairé et fait écho à la contribution Cub.

II – Une contribution Cub en deux mouvements :

Les travaux menés à l'automne et en fin d'année 2010 autour de la contribution Cub ont fait émerger une quinzaine d'enjeux qui sont apparus fondamentaux pour construire la métropole bordelaise de 2030. Ces enjeux transversaux sont de natures diverses mais restent interdépendants. Ils sont souvent communs aux destins des métropoles, parfois plus spécifiques au territoire bordelais ; ils se recoupent et se complètent. Ces 16 enjeux constituent la première partie de la contribution Cub.

La deuxième partie de la contribution aborde les priorités d'actions qui permettent de répondre à ces enjeux. Ils donnent des pistes afin de répondre à la question : qu'est-ce que la Cub et ses partenaires pourraient mettre en place pour relever les défis identifiés ? Ces priorités d'actions, au nombre de 8, permettent d'identifier les leviers ou les propositions concrètes qui soit sont déjà engagés, soit pourraient l'être à l'avenir. Cette deuxième partie de la contribution Cub a été réalisée dans le cadre d'un dialogue itératif avec un certain nombre de directions intervenant tout particulièrement dans les domaines identifiés. Pour faciliter la lecture et la cohérence, chaque priorité d'action renvoie aux enjeux et peut se lire au prisme de l'EHDN métropolitain.

Les leviers et pistes identifiés dans ces priorités ne sont bien entendu pas exhaustifs et encore moins définitifs. La contribution de la Cub n'est pas un plan d'actions ou une feuille de route des services communautaires. Elle pose les bases de réflexion pour un travail qui devra être prolongé. Certaines actions pourront être initiées rapidement, pour d'autres il faudra des mois, voire des années pour les réaliser. N'oublions pas que l'échéance de cette contribution est 2030, soit un horizon à 20 ans.

III– le rôle de la contribution Cub dans la démarche Bordeaux Métropole 3.0 :

La contribution Cub est l'une des contributions à la démarche Bordeaux Métropole 3.0, au même titre que celles des communes ou des autres acteurs du territoire. La communauté urbaine étant à l'origine de cette démarche prospective, elle a également une place un peu particulière en ce qu'elle permet de relier les contributions recueillies, pour éclairer et enrichir l'analyse et le croisement de l'ensemble de ces contributions. Cette contribution a donc un rôle important à jouer dans l'assemblage de la démarche et dans sa conclusion. Sans oublier le travail de lecture transversale des contributions et leur analyse réalisé par le Conseil Scientifique de Bordeaux Métropole 3.0 sur cette production.

IV – La finalisation de la démarche : le semestre métropolitain

Le premier semestre 2011 sera marqué par la construction du projet métropolitain, produit de la démarche Bordeaux Métropole 3.0, agrégation des projets et des dynamiques enclenchés et traduction d'une ambition commune rassemblant les différents acteurs qui composent le territoire. L'élaboration du projet métropolitain, document stratégique qui sera soumis au Conseil de Cub au mois de juillet 2011, sera fera par étape tout au long du 1^{er} semestre de cette année.

Si elle alimente son élaboration, la contribution Cub n'est donc pas le document du projet métropolitain. Au final, le document que vous pourrez découvrir dans les pages suivantes, par sa méthode d'élaboration, sa dimension participative et ses délais de réalisation joue pleinement et exclusivement le rôle de « **contribution interne et technique de la Cub à la démarche Bordeaux Métropole 3.0** ».

Ces 16 enjeux nous apparaissent fondamentaux pour construire la métropole bordelaise de 2030. Ils sont de natures diverses mais restent interdépendants. Ils sont souvent communs aux destins des métropoles, parfois plus spécifiques au territoire bordelais ; ils se recoupent et se complètent. 16 enjeux c'est beaucoup, il pouvait être tentant de les synthétiser pour les rendre plus lisibles. Pourtant le choix a été fait de les conserver dans leur nombre, leurs points de convergence, parfois leur apparente redondance : toute leur richesse a été ainsi préservée. En effet, regarder le même objet sous des angles différents est souvent la façon d'en tirer le maximum d'enseignements et de points d'interrogations.

Afin de faciliter leur lecture, une classification en quatre grandes catégories a été adoptée (faits urbain, humain, économique, systémique) et permet de mieux les appréhender. Certains enjeux pourraient figurer dans plusieurs catégories, les croisements sont nombreux et cette idée d'interdépendance est illustrée par le schéma de représentation de ces enjeux page 9.

Une métropole évolutive

Le monde urbain est en perpétuelle adaptation. A l'image de la société, il se renouvelle, se transforme, s'adapte aux attentes et aux pratiques des citoyens. La mutation rapide des rapports aux espaces et aux temps, aux équipements et aux services traduit une accélération des rythmes qui s'oppose à la rigidité des horaires, des usages, des accès, des publics. Cette « mutabilité » ou « malléabilité » des fonctions urbaines trouve à s'appliquer en matière d'aménagement et d'urbanisme, mais aussi dans tous les domaines liés aux pratiques et aux relations sociales. Revisitant ses usages spatio-temporels, la ville repense ses grandes fonctions et devient la « ville à plusieurs temps » permettant à chacun, quelles que soient ses temporalités, de participer, d'échanger, de créer du lien et de l'activité.

L'adaptabilité pour accompagner les mutations

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

Des équipements multi-usages, multi-publics

Il s'agit de concevoir, d'aménager, de développer des équipements qui vivent toute la journée, toute l'année. Ces lieux repères - dont la localisation dépend entre autres critères de la desserte par les transports en commun et de la densité de l'habitat - cristallisent les activités collectives et la vie sociale. Ils deviennent ainsi de véritables lieux de centralité urbaine.

Par la multiplicité de leurs fonctions, les équipements ouverts au public, dont l'investissement est alors clairement optimisé (écoles, universités, centres culturels, hubs de

transports...), accueillent toutes les catégories de la population, multipliant les occasions de rencontres et de créations de nouveaux usages et de nouveaux emplois. Des espaces productifs (zones d'activités ou centres commerciaux) peuvent aussi s'inscrire dans cette logique multi-usages.

L'innovation dans la ville

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

Les temps de la ville

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

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

Une métropole en réseau(x)

Longtemps tributaires des industries, les villes sont aujourd'hui dépendantes des réseaux et des flux. Internet, téléphones mobiles ou nouvelles technologies sont devenus des produits incontournables ; rester connecté est le corollaire indispensable de rythmes de vie de plus en plus désynchronisés. La ville est par essence un lieu de vie et d'intensité : intensité des échanges, des opportunités, des possibilités, des rencontres... C'est un lieu accessible où chacun peut aisément se connecter à l'autre, à l'extérieur ; un lieu d'ouverture et d'accueil qui permet aussi le calme et la sérénité, qui aménage des temps et des lieux pour chaque rythme urbain. L'enjeu pour la métropole bordelaise, au-delà des déplacements et des moyens de communication facilités, sera d'être connectée aux autres territoires, aux individus (proches et lointains), à l'information et à la connaissance, tout en respectant l'intimité et la liberté individuelle. Dans ce contexte, le moyen de connexion physique le plus efficace est probablement de retrouver la notion de « lieux »

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

Il s'agit de redonner à l'espace public, essence de la ville, sa vocation de lieu de la rencontre, d'interconnexion, d'échanges et de friction. La conception et l'aménagement de ces espaces en font des lieux reconquis par les habitants et les passants - toutes générations confondues - et développés pour le vivre ensemble à l'extérieur de chez soi.

Cette conception concerne des lieux emblématiques à l'échelle de la métropole, des espaces naturels, comme des espaces de proximité dans les quartiers, qui deviennent de véritables « haltes urbaines ». Elle s'applique, en premier lieu, à l'échelle de la rue qui peut devenir un espace apaisé où une logique urbaine se substitue à une seule logique routière.

Vie métropolitaine et vie de proximité

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

Ville mobile/vie nomade

Un des enjeux de l'agglomération bordelaise de demain est de se déplacer dans toute la métropole, quels que soient son revenu et le motif du déplacement, dans une logique de fluidité et de rencontres. Le défi est probablement de se déplacer mieux, plutôt que moins ou plus vite. A cette fin, il convient d'optimiser les déplacements choisis et de réduire les déplacements subis. Cet enjeu trouvera des réponses dans l'optimisation des infrastructures existantes ou en développement, en jouant notamment sur les hubs (plates-formes de correspondance) et les réseaux physiques et numériques qui seront le

socle des nouvelles mobilités. Les leviers d'actions seront aussi à explorer dans la conception même de la ville avec le rapprochement de certaines fonctions urbaines (habitat/emploi par exemple), la recherche de nouvelles polarités, l'aménagement des espaces publics (« marchabilité » de la ville) et la recherche de densité urbaine. Cette nouvelle mobilité prendra également tout son sens dans la modification des comportements et des usages (rapport au temps, mutualisation, occupation du temps de déplacement, évitement de certains déplacements...). Le citoyen-usager nomade a un rôle central à jouer dans la mise en œuvre de cette nouvelle mobilité.

La ville connectée

Si l'on prend en compte le fait que l'urbain est désormais numérique autant que matériel, l'enjeu pour demain est de construire une métropole bordelaise connectée aux autres territoires (proches et lointains), aux individus (proches et lointains), à l'information et au savoir, tout en respectant l'intimité et la liberté de chacun.

La connexion repose bien entendu sur les infrastructures physiques et numériques. Pour devenir une « ville intelligente » au service de la qualité de vie et du développement durable, les champs d'intervention sont nombreux : transports, éducation, développement économique, économie de ressources.... La connexion est aussi humaine dans une logique de solidarité, d'accès aux données, de participation citoyenne.

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

Le modèle de développement urbain du 20^{ème} siècle s'est fondé principalement sur une ville façonnée autour du réseau d'infrastructures de transport, des grandes opérations de logements et des grandes zones d'activités économiques. Ce développement en zonage et massif a relégué la nature et les espaces agricoles comme composantes secondaires du projet urbain. Face à la pression urbaine de plus en plus forte, des mesures de protection et de préservation ont permis une sanctuarisation de ces espaces sans pour autant modifier sensiblement l'esprit des projets de territoire.

Pour 2030, il s'agit de placer la nature comme une des valeurs fondatrices et structurantes de la métropole bordelaise. Afin de créer ce modèle, l'enjeu est multiple pour le devenir

et l'usage des 50% d'espaces naturels et agricoles qui composent le territoire de la Cub : poursuivre la protection, l'entretien et la valorisation des grands espaces périphériques,

requalifier les lisières urbaines, faire rentrer la nature en ville, tout en s'interrogeant sur la place à donner à l'agriculture.

Une métropole (à dimension) humaine

Au-delà d'un cadre de vie de qualité et d'un développement économique ambitieux, la métropole axe ses efforts sur l'ensemble des facteurs qui contribuent au bien-être du citoyen. Vie associative, vie économique, vie démocratique, accès au logement, à l'emploi, aux services... se situent, parmi d'autres thématiques, au cœur de sa problématique de développement. Dans tous ces domaines évoqués dans le rapport Stiglitz relatif à la mesure de la performance économique et du progrès social, des innovations ou des évolutions dessinent de nouvelles perspectives afin de mieux orienter le développement durable et prendre en compte de façon accrue les aspects objectifs ou subjectifs du bien-être sociétal et individuel.

Qualité de vie et bien-être social

L'enjeu est de ne pas limiter l'ambition de la métropole bordelaise à la préservation du cadre de vie mais de mettre au cœur des préoccupations publiques la qualité de vie de l'ensemble de ses habitants : accès au logement, à l'emploi, à l'éducation et la formation, prévention des risques, santé environnementale et accès aux soins, sécurité...

La prise en compte et la valorisation des arts de vivre dans leur diversité, et la réconciliation entre hédonisme individuel et bien-être collectif sont également des pistes de réflexion et d'action.

Economie des ressources : comment construire sobre ?

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

Mutualisation et vie quotidienne

Les pratiques et les attentes des citoyens tendent vers une volonté de concilier besoin de consommation et besoin de régénération des relations humaines (mise en commun, solidarité).

Pour consommer mieux et contrebalancer l'individualisme, le développement des usages partagés liés à la vie urbaine peut être stimulé, accompagné, soutenu ou valorisé. Dans de nombreux domaines de la vie quotidienne, la mutualisation, l'usage partagé, la

co-propriété ou l'usage sans propriété vont tendre à se développer - logements, bureaux, déplacements, biens de consommation, jardins...- favorisant ainsi l'émergence de nouveaux réseaux, de nouvelles relations humaines et de nouveaux métiers. Ces nouvelles pratiques intègrent bien évidemment les technologies de l'information et de la communication.

Ville et inégalités

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

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

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

Une métropole compétitive :

Dans un contexte de crise économique mondiale, la question de la place de l'homme (salarié, citoyen consommateur, électeur...) demeure plus que jamais posée. Déficit public, chômage de masse, baisse du pouvoir d'achat, montée des inégalités, modifications structurelles profondes du marché de l'emploi et du système productif rappellent l'urgence de repenser un modèle en perte de sens et la nécessité d'investir sur l'avenir. Qu'il s'agisse de soutenir et de développer les filières émergentes (économie verte et équitable, sociétés de services...) ou les secteurs de l'innovation, de la recherche et de l'éducation, la métropole joue un rôle clé dans les choix d'implantation et de développement qu'elle opère dans un objectif d'attractivité et de rayonnement de son territoire.

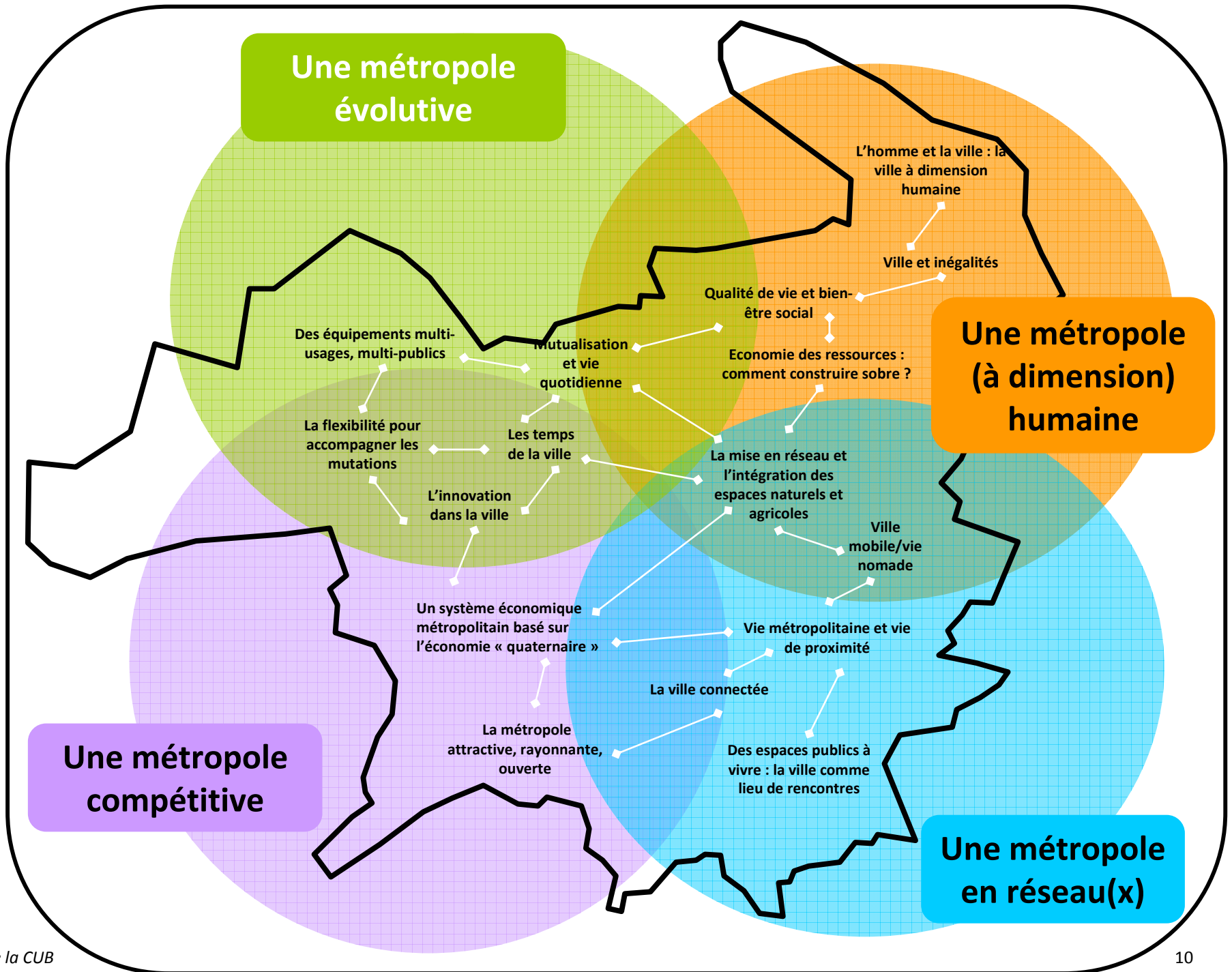
Un système économique métropolitain bordelais basé sur l'économie « quaternaire »

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

La métropole attractive, rayonnante, ouverte

La métropole bordelaise de 2030 ne sera métropole que si elle est ouverte sur « l'autre », sur « les autres » : autres territoires - proches ou lointains -, autres personnes (différentes ou nouvelles), autres cultures, autres idées. Dans ce cadre, la réflexion porte autant sur les coopérations, les échanges et les partenariats avec les territoires et leurs citoyens, que sur le cosmopolitisme, les conditions d'accueil ou encore sur l'innovation et la création.

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



Les priorités d'actions détaillées ci-dessous nous paraissent souhaitables pour répondre aux enjeux précédents et construire la métropole de 2030. Elles ne sont pas exhaustives et encore moins définitives. La contribution de la Cub n'est pas un plan d'actions ni une feuille de route des services communautaires. Elle pose des bases de réflexion, des jalons qui pourront être utilisés - remaniés - dans le cadre du projet métropolitain.

En adoptant une démarche prospective, cette contribution investit le futur de la métropole moins sous l'angle des grands projets que sous l'angle du qualitatif, des connexions, des maillons qui permettent de faire sens, de faire société. Si son horizon temporel fait qu'elle se détache de critères immédiats de faisabilité, le lien avec l'existant (qui apparaît pour chaque priorité) démontre bien que l'on reste dans le champ du plausible.

Passer du plausible au faisable nécessitera d'approfondir plusieurs sujets qui apparaissent en pointillés dans cette contribution, notamment celui du modèle économique de l'investissement public souhaité dans les années qui viennent. Les pistes proposées demanderont sans doute des changements importants dans les modes de faire, qui auront un coût certain (logements, espaces publics, nature), même si des marges d'économie existent aujourd'hui. La question du modèle économique et fiscal devra donc être saisie par les élus de la métropole : est-ce par l'impôt sur l'habitant, par un coût supporté par l'utilisateur, par une taxation de la production, par un transfert de la solidarité nationale que l'on financera les pistes d'actions exposées en matière de logement, de transports, etc. ?

Une autre question prégnante sera celle de la gouvernance territoriale : l'ambition de la Cub à travers son projet métropolitain est de partager une ambition collective, d'engager une dynamique territoriale qui associe ses grands partenaires institutionnels (au premier rang desquels les communes), les citoyens, les partenaires privés (promoteurs, entreprises innovantes, etc.) ou associatifs. Un nouveau modèle de gouvernance sera peut-être à inventer pour concilier au mieux vie de proximité et vie métropolitaine, pour construire le consensus autour des principaux axes de développement de notre territoire.

1 - « Des espaces publics à vivre »

7 - « Des ressources durables »

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

8 - « Accompagner l'évolution des modes de vie »

3 - « De nouvelles polarités »

4 - « Une mobilité métropolitaine – La métropole proche et accessible »

5 - « Une métropole insérée dans son écrin de nature »

6 - « La qualité de l'emploi au coeur de la stratégie de la compétitivité métropolitaine »

1 - «Des espaces publics à vivre»



S'appuyant sur l'expérience extrêmement valorisante des grands espaces publics rendus aux piétons et flâneurs, notamment le long de la Garonne et dans le centre de Bordeaux, cet axe d'actions vise à rendre à tous les habitants de la métropole des espaces publics conviviaux, sûrs, véritables lieux de rencontres, faciles à fréquenter par les modes doux de déplacement.

« La culture urbaine, ce serait prendre en compte les rythmes et les strates qui font l'expérience urbaine. C'est-à-dire bien sûr le logement mais aussi la possibilité d'en sortir, car rien n'est plus insupportable que d'être bloqué

chez soi. Cela suppose donc de l'espace public mais surtout la possibilité de tisser des liens entre l'espace public et l'espace privé ». (Olivier Mongin 12/2010)

« De nouveaux usages de l'espace public émergent selon les saisons, les jours et les heures. La fermeture des voies sur berges le dimanche (Paris notamment), l'interdiction de la ville à la voiture en soirée (Rome), la transformation de promenades en plages aménagées (Paris-Plage), de parcs en cinémas, ou de places publiques en jardins d'été ou patinoires (Bruxelles), participent de cet usage différencié de la ville et des espaces publics en fonction des saisons, des jours ou des heures ». (Luc Gwiazdzinski, Redistribution des cartes dans la ville malléable, Espace populations sociétés 2007/2-3, p. 397-410)

A/Objectifs pour la métropole en 2030

➔Redonner à la ville sa vocation de lieu de connexions, de rencontres

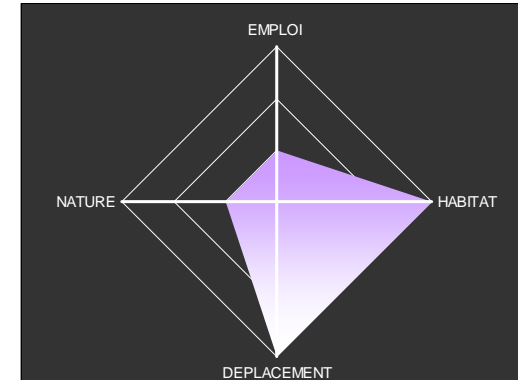
➔Rendre la ville aux habitants

➔Préserver ou reconquérir l'espace public en substituant une logique urbaine à une seule logique routière

➔Optimiser l'articulation entre espace privé et espace public en réconciliant volonté d'anonymat, intimité et lien social



Impact dans l'EHDN métropolitain



Répond principalement aux enjeux :

- Des espaces publics à vivre : la ville comme lieu de rencontres
- Vie métropolitaine & vie de proximité
- Economie des ressources : comment construire sobre ?
- Les temps de la ville
- L'homme et la ville : la ville à dimension humaine

B/ Les leviers et pistes d'actions à l'horizon 2030

➔ Redonner à la ville sa vocation de lieu de connexions, de rencontres

- ❖ Ponctuer la métropole de « haltes urbaines »
- Aménager sur l'ensemble du territoire, à l'échelle des quartiers, des espaces de vie et de rencontres de proximité : squares, places fontaines,... au cœur des opérations nouvelles ou dans les quartiers bâtis
- Travailler sur les ambiances urbaines au fil des saisons et des temps de la journée
- Travailler, en relation avec les communes et les aménageurs, sur l'identification de ces lieux de vie (critères : densité, proximité des transports en commun)
- Faire participer les opérateurs à l'espace public commun
- Mettre en réseau les opérations d'aménagement autour d'espaces publics
- Donner à l'espace public une fonctionnalité autre que le déplacement : activités sociales, démarches administratives (guichet), gestion des eaux ...
- ❖ Créer des lieux de référence à l'échelon de l'agglomération notamment en lien avec les atouts naturels
- Accorder une place prioritaire à des espaces publics de référence, attractifs, emblématiques aménagés à l'échelle de la métropole (ex : les belvédères)
- Utiliser les espaces publics comme supports de la trame verte et bleue (nature, ciel, eau) : promenade, sentiers urbains, la ville pour flâner
- Travailler sur l'environnement des grands équipements d'agglomération
- ❖ L'espace public, lieu d'expression de la nouvelle urbanité
- Faire entrer l'artistique dans l'espace public (cf. quartiers de haute qualité artistique et culturelle favorisant l'émergence d'une culture de la ville en mutation)

- Créer des lieux/modes de réflexion sur la métropolisation

➔ Rendre la ville aux habitants

- Associer les riverains à la conception et/ou à la gestion des espaces publics de proximité
- Lancer des expérimentations sur leurs modes de gestion et d'équipements avec les communes et les aménageurs.
- Ne pas systématiquement afficher une vocation finale et unique de ces espaces publics afin de permettre l'appropriation voire le détournement pas les usagers
- Convertir certaines friches/en espaces publics verts temporaires (préverdissement) pour prendre le temps de réfléchir à l'usage futur d'un site et y associer les habitants
- Concevoir l'aménagement des quartiers et des espaces publics non pas dans une logique d'éco-fonctionnalisme mais dans une logique d'attraits et de « beau » (qualification, design...)
- Mettre le ludique au cœur de la cité : autorisation d'occupation d'espaces publics, fêtes, rue réinvestie pas les habitants et les artistes, kiosques...

➔ Préserver ou reconquérir l'espace public en substituant une logique urbaine à une seule logique routière : de la route à la rue

- Convertir une part des voiries en zones de rencontres (« zones 20 » ou « rue libre ») qui ont pour objectif non seulement de créer des espaces de circulation apaisée mais aussi d'offrir un espace public où la vie locale est développée (pour les scolaires, etc.)
- Libérer l'espace public de l'emprise du stationnement quand la présence de véhicule (4 ou 2 roues) devient préjudiciable

- Développer la « marchabilité » de la ville : tout ce que l'on peut faire à pied permet de se réapproprier l'espace public (cf .« walking cities »)
- Augmenter la sécurisation des personnels des services publics (notamment collecte des ordures ménagères)

→ Optimiser l'articulation entre espace privé et espace public en réconciliant volonté d'anonymat, intimité et lien social

- Développer des espaces communs extérieurs partagés : toits des immeubles par exemple comme sites de convivialité et espaces verts jardinage, potagers...
- Travailler sur l'usage des pieds d'immeubles (écoles, guichets uniques, lieux de convivialité en tant qu'éléments de continuité de la rue)
- Penser l'espace public en fonction de son usage par les enfants (lieux de jeux) et les personnes âgées (mobilier urbain, fontaines...)

- Repenser la relation intérieur/extérieur : zones de transition dans les logements (balcons, terrasse, toits d'immeubles)
- Développer des activités commerciales ou de services autour des points d'échanges multi-modaux tels que les pôles d'échanges TC/TER ou les parcs relais du réseau TBC".
- Créer des lieux publics flexibles favorisant différents usages et notamment permettant d'offrir des espaces de travail
- Travailler sur l'utilisation des « vides » urbains : les espaces inter-bâtiments peuvent être utilisées par les riverains : lieux de vie pour les personnes du quartier ou pour les passants
- Diminuer la part d'espaces résiduels générée par les opérations d'aménagement.

EXEMPLES DE POLITIQUES OU D' ACTIONS EN COURS

- > Conception du PLU 3.1 (en cours)
- > Stratégie de l'eau et de l'assainissement
- > Charte d'urbanisme commercial (Préserver et développer le commerce de proximité, reconverter les commerces fermés)
- > Restructuration urbaine autour des axes du tramway
- > Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics
- > Réflexion sur les espaces publics
- >Travail sur la restructuration des centres villes et des centres bourgs

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



La remontée de la production de logements à un niveau correspondant à la demande vise à offrir, au cœur de l'aire métropolitaine, à toutes les catégories de population, des logements adaptés à des prix compatibles avec leurs ressources. Elle répond à une nécessité de fluidification du marché liée essentiellement aux évolutions sociales (vieillesse, déshabitation, familles monoparentales, familles recomposées, paupérisation des ménages...) qui conduit les habitants à moduler leurs demandes en logements,

en fonction de besoins évolutifs au cours de la vie. Le logement est le cœur de la vie en ville. Il est aussi le point de départ de nouvelles relations à la ville, de nouvelles pratiques de la ville et reste un champ d'innovations majeur.

« La ville à la fois aimable et dense n'est pas seulement celle qui offre des bâtiments de qualité, pense l'organisation des transports collectifs et des équipements publics autour de polarités urbaines. Elle propose aussi des formes d'habitat variées bénéficiant d'espaces extérieurs publics et privés, intégrant la maison individuelle, les lotissements. Il faut à la fois réussir à faire moins cher et à penser l'intégration à toutes les échelles de la ville actuelle. Si on est capable de mieux répondre à ces demandes, l'art de vivre en ville trouvera un nouvel écho. » (Laurent Théry, Urbanisme, Hors-série n° 36, février 2010).

A/Objectifs pour la métropole en 2030

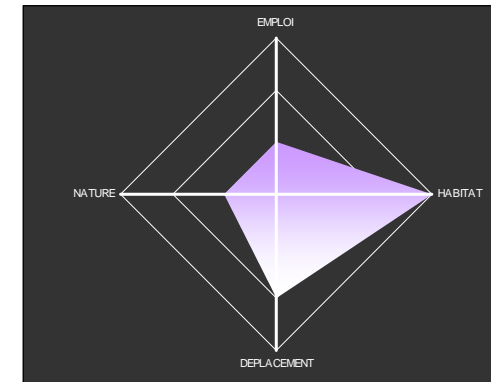
→ Permettre à chaque habitant d'accéder à un logement quels que soient ses revenus et sa situation : le parcours résidentiel souhaité

→ S'appuyer sur l'habitat pour en faire un levier des mixités horizontale, verticale, sociale et générationnelle.

→ Appréhender et concevoir le logement comme quelque chose de souple, de malléable et d'évolutif au cours du temps

→ Densifier l'aire métropolitaine pour limiter l'étalement urbain et préserver l'espace, ressource rare

Impact dans l'EHDN métropolitain



Répond principalement aux enjeux :

- La flexibilité pour accompagner les mutations
- Economie des ressources : comment construire sobre ?
- L'innovation dans la ville
- Ville et inégalités
- Métropole attractive, rayonnante, ouverte

B/ Les leviers et pistes d'actions à l'horizon 2030

→ Permettre à chaque habitant de la métropole d'accéder à un logement quels que soient ses revenus et sa situation : le parcours résidentiel souhaité

- Augmenter l'offre de logements pour tous : développer des logements en accession à prix abordable
- Améliorer la mobilité à l'intérieur du logement social
- Offrir une offre de logements sociaux sur l'ensemble de la CUB
- Créer un plan d'actions pour faciliter la mobilité dans le parc de logements
- Répondre aux besoins d'habitat des plus démunis : habitat temporaire/permanent, en collaboration avec les associations impliquées
- Faciliter les modes d'habitat alternatifs (stationnement des gens du voyage, location de courte durée,...)
- Développer une offre résidentielle sur le campus pour les étudiants (étudiants, chercheurs étrangers, accueil temporaire, familles)
- Fournir des logements pour personnes âgées : nécessité de créer 6300 places supplémentaires en maison de retraites et logements foyers
- Prendre en compte le logement à temps partiel ou ponctuel (par ex résidences temporaires des retraités dans la ville, déplacements professionnels, droits de visites, augmentation de la vie nomade, étudiants) et l'habitat provisoire (par ex conteneurs pour étudiants, habitat mobile, studios de transit ...)

→ S'appuyer sur l'habitat pour en faire un levier des mixités horizontale, verticale, sociale et générationnelle.

- Brasser les populations sans segmenter l'espace -> les nouveaux projets doivent en tenir compte afin d'éviter la gentrification ou la ghettoïsation des quartiers
- Expérimenter une vraie mixité verticale en concevant des bâtiments ayant plusieurs fonctions : habitat, entreprise, administrations, loisirs-> superposition dans une logique de « mille feuilles » permettant de gagner

de la place et d'avoir un impact intéressant sur la diminution des déplacements

- Développer la cohésion intergénérationnelle : expérimentations à mener type « 1 toit 2 âges » pour étudiants en recherche d'un logement abordable et pour personnes âgées ne souhaitant pas vivre seules ; développer des maisons familiales (échange de services entre familles et personnes âgées)
- Changer notre façon de concevoir les nouveaux quartiers et les zones d'activités économiques -> donner une réalité à la mixité fonctionnelle

→ Appréhender et concevoir le logement comme quelque chose de souple, de malléable et d'évolutif au cours du temps

- Assouplir les règles d'urbanisme pour faciliter la densification et la réversibilité des bâtis
- Développer ou soutenir de nouveaux modes de logements partagés : petits collectifs, collectifs attractifs, habitats semi-collectifs, coopératives d'habitats...
- Intégrer l'évolution du besoin en logement au cours de la vie dans la conception de l'habitat (départ enfants, retraite...) et la variété des usages-> concevoir les espaces dans une logique d'évolution, de réversibilité, de modularité
- Livrer des bâtiments inachevés pour permettre une adaptation finale par les résidents
- Privilégier les modes de participation des habitants à la conception, à l'animation et à l'évolution de l'habitat
 - Créer dans l'habitat collectif des espaces partagés : buanderies, salle des enfants, chambre d'appoint, voire des lieux de location de véhicules partagés ou des matériels pour le quotidien
 - Intégrer la possibilité d'espace de travail dans l'espace de vie
 - Proposer dans certains quartiers, notamment résidentiels et plus périphériques, des bâtiments spécifiques, espaces mutualisés (salle de réunion, services divers) pour les télétravailleurs

- Favoriser les connexions intérieur/extérieur du logement : réduction du jardin privatif, développement des « sorties » telles que balcons, terrasses, toits aménagés en conciliant intimité et ouverture sur l'extérieur

→ Densifier l'aire métropolitaine pour limiter l'étalement urbain et préserver l'espace, ressource rare

- Développer l'offre de logements dans les centralités secondaires afin de contribuer à la constitution d'une métropole multipolaire
- Optimiser l'arc de développement et ses opérations ainsi que le site Bordeaux Euratlantique
- Entamer une réflexion sur la « hauteur » du bâti : comment concilier densité, mixité et qualité de vie dans une agglomération où l'on veut continuer à voir le ciel ? -> initier de nouveaux modes de dialogue et de

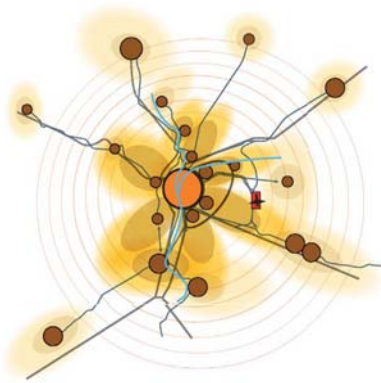
travail avec les partenaires (aménageurs, opérateurs, professionnels de l'immobilier)

- Diminuer le nombre de logements ou d'immeubles vacants dans la ville
- Rapprocher les zones d'habitat et les zones d'emplois (la monofonctionnalité est un facteur d'allongement des déplacements et d'usage croissant de l'automobile)
- Constituer de nouvelles formes d'habitat autour de la nature : par ex : paysage partagé, support de nouvelles formes d'habitat
- Travailler dans une priorité de « gain d'espace » -> quartiers nouveaux, rénovation de l'ancien ; espaces inter-bâtiments
- Valoriser les délaissés fonciers communautaires ou d'autres sites déshérités notamment par le lancement d'expérimentations sur ces terrains pour initier de nouvelles pratiques urbaines

EXEMPLES DE POLITIQUES OU D' ACTIONS EN COURS

- > PLU 3.1 – PLH/PLAI/PLUS
- > Stratégie foncière
- > Charte d'urbanisme commercial
- > Charte du logement durable
- > Opération 50 000 logements autour des infrastructures de transport
- > Projet de ZAC en cours et à venir
- > Opérations de rénovation urbaine ; programme national de requalification des quartiers anciens dégradés (PNRQAD)
- > Opération d'intérêt national Euratlantique

3 – « De nouvelles polarités »



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

« Il est nécessaire de redonner de l'épaisseur au temps, des horizons à l'espace, de la densité aux mobilités et un sens à la citoyenneté. (...) C'est pourquoi nous devons insister sur quelques principes essentiels: le droit à la ville, la participation, l'égalité urbaine et le polycentrisme. » (Luc Gwiazdzinski, Redistribution des cartes dans la ville malléable, Espace populations sociétés 2007/2-3).

A/Objectifs pour la métropole en 2030

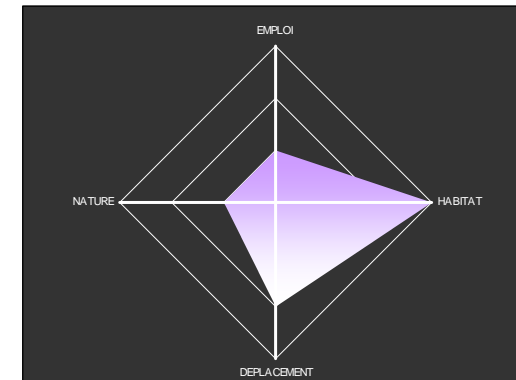
→ Dessiner une organisation urbaine « en archipel » qui permettra de mieux structurer le territoire, revenant sur le modèle dominant de périurbanisation de l'habitat et de délocalisation périphérique des activités

→ Recréer des centralités dans chaque centre-ville correspondant aux pratiques des habitants en périphérie, à leur univers quotidien et affectif.

→ Favoriser les connexions entre les nouvelles polarités et le cœur de l'agglomération.

→ Poursuivre une qualité de vie dans les deux niveaux structurant la vie urbaine : la vie métropolitaine et la vie de proximité

Impact dans l'EHDN métropolitain



Répond principalement aux enjeux :

- Des équipements multi-usages, multi-publics
- Des espaces publics à vivre : la ville comme lieu de rencontres
- Vie métropolitaine et vie de proximité
- Mutualisation et vie quotidienne
- Les temps de la ville
- Ville et inégalités
- L'homme et la ville : la ville à dimension humaine
- Métropole attractive, rayonnante, ouverte

B/Les leviers et pistes d'actions à l'horizon 2030

→ Dessiner une organisation urbaine « en archipel » qui permettra de mieux structurer le territoire, revenant sur le modèle dominant de périurbanisation de l'habitat et de délocalisation périphérique des activités

- Concentrer le développement sur les points nodaux de la métropole
- Favoriser autour de chaque point nodal un pôle intermodal, une offre de services publics-privés conséquentes et un minimum d'offre d'emploi
- Développer de nouvelles fonctions dans les pôles d'attraction monofonctionnelles notamment les zones résidentielles, dans les pôles commerciaux
- Renforcer les fonctionnalités, l'attractivité et l'accessibilité du réseau des équipements publics de rang métropolitain (équipements sportifs de premier rang, grandes salles de spectacles...)
- Concevoir les quartiers autour de la notion de proximité : faire en sorte que l'on puisse accéder aux fonctions urbaines de la ville à pied. Proposer des quartiers résidentiels qui combinent densité (avec large éventail de types de logements) et mix de fonctions (commerces, loisirs) et de paysages
- Concevoir l'aménagement des espaces naturels dans lesquels les espaces viennent s'intégrer

→ Recréer des centralités dans chaque centre-ville correspondant aux pratiques des habitants, à leur univers quotidien et affectif.

- Développer une offre d'équipements en interaction correspondant à la taille du territoire desservi.
- Redynamiser les centres bourgs / centres-villes des villes avec des ambitions augmentées en termes d'espaces publics et de fonctionnalités urbaines

- Identifier les pôles intermédiaires dont les fonctions et les qualités urbaines doivent être affirmées ou reconquises dans le cadre de la charte d'urbanisme commercial

→ Favoriser les connexions entre les nouvelles polarités et le cœur de l'agglomération

- Concentrer les opérations d'aménagement autour des corridors de développement structuré par les lignes principales de TC
- Conduire les principales opérations de 50 000 logements autour des axes de transports en commun
- Développer des points nodaux du système de transports en commun (services annexes, multifonctionnalités, densification urbaine...) dans et hors CUB
- Relier les villages/bourgs/petites par des transports en commun (fer, tram-train, TCSP,...) et des modes actifs (marche, vélo, pistes cyclables sécurisées).
- Limiter l'usage de la voiture dans les centres des points nodaux de la métropole

→ Articuler vie de proximité et vie métropolitaine

- Assurer la mise en réseau des équipements à l'échelle métropolitaine
- Assurer une bonne information de l'offre métropolitaine
- Faciliter l'accès des équipements d'un même réseau et une bonne accessibilité des autres équipements de la métropole
- Faire des lieux publics des lieux de centralité urbaine cristallisant les activités collectives et la vie sociale

EXEMPLES DE POLITIQUES OU D' ACTIONS EN COURS

- Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM)
- Opération 50 000 logements autour des infrastructures de transport
- Requalification des centres villes et des centres bourgs
- Etude sur la mise en réseau des médiathèques

4 – « Une mobilité métropolitaine – La métropole proche et accessible »



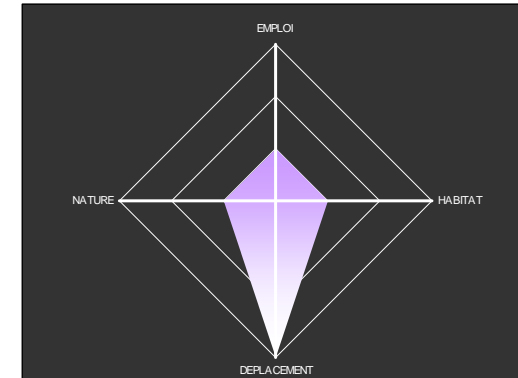
Vivre vraiment la métropole, c'est accéder facilement à l'ensemble des services, emplois et activités grâce à un système efficace de transports en commun, à un réseau bien géré de mobilité individuelle et à des services de mobilité adaptés aux besoins spécifiques ou émergents et s'appuyant sur les nouvelles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

« Comme beaucoup d'autres secteurs d'activité, le transport entre, en ce début de 21ème siècle, dans un régime d'innovation intense et parfois paradoxale. Moins « lisible » que, par exemple, dans les domaines des TIC, ou de la biologie et de la santé, l'innovation dans le domaine de la mobilité correspond à un véritable changement de paradigme, qui affecte simultanément les usages, les valeurs, les outils, les acteurs et les métiers. En un mot, la pure « puissance » de transit (vitesse, portée, débit) n'est plus le centre de gravité des enjeux et des efforts d'innovation. La valeur nouvelle de la mobilité est la « reliance », c'est-à-dire la création de liens, de contacts, d'activités, de solidarités et d'opportunités, qu'elle induit. » Georges Amar, Directeur de la Prospective à la RATP

A/Objectifs pour la métropole en 2030

- Se déplacer agréablement dans toute la métropole, quel que soient son revenu et le motif du déplacement, dans une logique de fluidité
- Pouvoir disposer d'un large choix de solutions de mobilité adaptées aux différents besoins et attentes des usagers et se fixer des objectifs ambitieux en matière de report modal
- Développer fortement l'usage collectif des moyens de transport individuel
- Optimiser les déplacements choisis et réduire les déplacements subis
- Jouer le jeu des hubs (plates-formes de correspondance) et des réseaux physiques et numériques qui seront le socle des nouvelles mobilités

Impact dans l'EHDN métropolitain



Répond principalement aux enjeux :

- La flexibilité pour accompagner les mutations
- La mise en réseau et l'intégration des espaces naturels et agricoles comme axe structurant
- Ville mobile/vie nomade
- Les temps de la ville
- La ville connectée



Les projections 2030 sur la CUB: En 2030, les habitants de la Cub effectueront quotidiennement 3 648 000 déplacements par jour, soit environ 1 million de déplacements supplémentaires par rapport à 2009 (+43%). Environ 80% de l'augmentation de la mobilité sont le fait de la croissance démographique, le restant étant attribué à la légère augmentation de la mobilité individuelle, passant de 3,64 à 3,84 déplacements par jour entre 2009 et 2030 (en partie liée à augmentation de la part des personnes âgées).

Les hypothèses les plus optimistes parlent de 24% (en 2009 : 9%) de report modal vers le transport en commun, c'est-à-dire que plus de 875000 déplacements journaliers se feront en transport en commun (soit une croissance de +310% depuis 2009) -> effort important à faire en matière de développement d'un TC performant en centre d'agglomération et en périphérie. Les réseaux routiers sont déjà saturés et la création de nouveaux réseaux routiers n'est pas envisageable. Les infrastructures de transport en commun seront également saturées. Les solutions à l'augmentation du nombre de personnes mobiles sont donc à chercher ailleurs.

B/ Les leviers et pistes d'actions à l'horizon 2030

→ Se déplacer agréablement dans toute la métropole, quel que soit son revenu et le motif du déplacement, dans une logique de fluidité

- Multiplier les franchissements de coupures : ponts, navettes fluviales, passerelles sur les grandes infrastructures... (Franchissements Bacalan Bastide et Jean Jacques Bosc, rétablissements sur rocade et voies ferrées...)
- Finaliser l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite
- Repenser certains modes de déplacement quotidiens de proximité (type domicile-école). Pour les trajets courts à l'intérieur des centres urbains, recourir plus systématiquement aux mobilités actives (vélo, marche) ou au transports en commun
- Assurer la desserte prioritaire de tous les grands équipements, les quartiers Politique de la Ville et accès aux espaces naturels structurants

→ Pouvoir disposer d'un large choix de solutions de mobilité adaptées aux différents besoins et attentes des usagers et se fixer des objectifs ambitieux en matière de report modal

- Veiller à la diversité modale sur un même territoire
- Mailler le réseau de transports en commun structurant (tramway et bus à haut niveau de service) avec la rocade ferrée, la rocade routière (3ème phase du tramway jusqu'à la rocade, parcs relais), les réseaux TER et Trans Gironde

- Mettre en phase le réseau de TC, encore structuré en étoile, et la multiplication des déplacements périphériques. Une solution serait de favoriser les transports en commun sur les trajets périphériques.
- Assurer la complémentarité avec les modes doux et les voitures en usage occasionnel (voitures partagées, taxi-co, co-voiturage...)
- Mutualiser les besoins de déplacements spécifiques (taxi-co, Mobibus...)
- Prendre en compte la mutation des acteurs de la mobilité (métiers et stratégies), par exemple, des acteurs type Google font désormais du transport....
- Proposer des modalités pratiques : abonnements multiservices, locations...
- Etudier des tarifs de péréquation et stimuler les modes de transports désirés par le coût (transport gratuit dans certains créneaux horaires...)
- Proposer une billetterie commune avec TER et Trans Gironde
- Accompagner la sensibilisation à la modification progressive des comportements et usages
- Permettre des aménagements en allégeant les rigidités techniques (espaces publics et rue reconçue (rue libre), imaginer d'autres modèles de voiture urbaine)
- Diminuer la part de la voiture (VP): politiques de stationnement contraignantes, piétonisation de voies, potelets anti-stationnement, zones 30...

→ Développer fortement l'usage collectif des moyens de transport individuel

- Repenser la frontière entre modes de transport individuels et collectifs : individualisation/personnalisation des transports en commun (navette électrique «sur mesure», transport à la demande notamment dans les espaces ultrapériphériques, commandé à distance) et collectivisation du transport individuel.
- Partager plutôt que posséder une automobile (sur le modèle du VLS) avec un système d'abonnement annuel et de réservation par Internet.
- Proposer des véhicules électriques en libre service sur le mode du V3 (cf Autolib à Paris mise en circulation fin 2011)
- Développer le covoiturage, basé sur le partage des frais et organisé via internet.
- Développer le Taxi-co ou taxi partage (via application téléphonie mobile : identifier et mettre en relation les personnes susceptibles de partager un trajet en taxi)

→ Optimiser les déplacements choisis et réduire les déplacements subis.

❖ Diminuer la mobilité contrainte (cité du stress provoquée par une inflation des déplacements) pour laisser se développer la mobilité choisie (liberté)

- Optimiser l'usage des infrastructures existantes, rompre avec l'approche exclusive en termes d'infrastructures dures. Le cœur des changements se situe dans les usages et les comportements autant que dans l'offre de transports.
- Réduire les distances et la part de mobilité subie (ex : développement de bureaux partagés, multiplication de services au niveau des pôles de fréquentation...)

❖ Promouvoir l'expertise d'usage citoyenne

- Développer la mobilité coopérative : le citoyen peut avoir un rôle à jouer dans la collecte et le transfert des données (éco mobilité, info mobilité, mobilité sûre). Piste d'action : développer dans le prix de l'abonnement TBC

l'achat d'applications pour téléphone mobile permettant d'utiliser ce temps de transports.

- Développer la compétence à se mouvoir : accès au réseau de transport, information, possibilité de choix, de faire des préconisations.
- Augmenter la diversité des objectifs de déplacement dans un périmètre de proximité

❖ Optimiser le rapport au temps

- Etaler les pointes de trafic par des négociations avec les grands employeurs
- Limiter les plages de travail commençant ou s'achevant hors horaire par les TC notamment pour les emplois à faible rémunération
- Travailler sur les temps de la ville pour optimiser les ressources disponibles
- Proposer un haut niveau de service « en route », notamment grâce à l'optimisation des technologies de l'information et de la communication

→ Jouer le jeu des hubs et des réseaux physiques et numériques qui seront le socle des nouvelles mobilités

- Développer un système complet et temps réel sur les offres de mobilité point à point
- Informer dans les TGV et avions sur les correspondances sur le système des transports urbains
- Donner accès dans les véhicules aux informations en temps réel sur la circulation métropolitaine
- Assurer la correspondance de tous les modes au cœur de tous les nœuds de la métropole
- Développer l'information et les modes de transports intelligents : gestion du réseau, information-communication en temps réel. Travailler sur la fiabilité, la cohérence des données et la prédiction ; travailler sur les faits générateurs d'embouteillages (accidents, objets sur la chaussée...). Développer les nouvelles technologies qui permettent de vivre son déplacement en « remplissant » le temps de mobilité : travailler, se divertir, et accéder des services annexes .
- Dans certains cas, s'appuyer sur les nouvelles technologies comme solution d'évitement aux déplacements (ecommerce, télétravail, enseignement à distance...)

EXEMPLES DE POLITIQUES OU D' ACTIONS EN COURS

- Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM)
- Etude sur la réservation d' une voie de rocade à l' autopartage
- Actions d' autopartage menées par Autocool
- Concertation des autorités organisatrices des transports au sein de l' association *Movable*

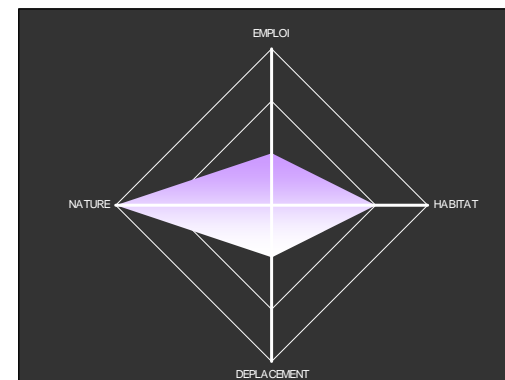
5 - « Une métropole insérée dans son écrin de nature »



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

« La ville durable a été le moyen de gérer les contradictions et les tensions entre toutes ces dimensions de l'aménagement. Mais elle l'a fait, essentiellement, en les déplaçant : de nouvelles tensions et de nouvelles contradictions sont apparues ailleurs, qu'il va falloir dans l'avenir résoudre [...] La première de ces contradictions concerne la relation à la nature. [...] Trois conceptions de la nature s'opposent aujourd'hui : la nature comme limite, la nature comme système productif de services et la nature comme lieu d'agrément. L'un des défis futurs sera d'articuler ces trois conceptions contradictoires. Cela suppose d'imaginer une manière totalement différente d'intégrer la nature dans les villes. » (Jacques THEYS - Conseil scientifique BM 3.0).

Impact dans l'EHDN métropolitain



A/Objectifs pour la métropole en 2030

- ➔ Fabriquer une trame verte et bleue qui garantit la valorisation des 27000 hectares d'espaces naturels
- ➔ Combiner « intensité urbaine » et haute qualité des espaces naturels à toutes les échelles du territoire
- ➔ Redynamiser l'agriculture périurbaine et urbaine
- ➔ Relever les défis et les risques environnementaux et climatiques auxquels l'agglomération est particulièrement vulnérable

Répond principalement aux enjeux :

- Des espaces publics à vivre : la ville comme lieu de rencontres
- La mise en réseau et l'intégration des espaces naturels et agricoles comme axe structurant
- Economie des ressources : comment construire sobre ?
- : Qualité de vie et bien-être social
- Ville et inégalité

B/Les leviers et pistes d'actions à l'horizon 2030

→ Fabriquer une trame verte et bleue qui garantit la valorisation des 27 000 hectares d'espaces naturels

- Aménager des coulées vertes permettant de constituer un canevas vert continu venant desservir toutes les zones d'habitat et mettre en réseau des espaces non construits de la métropole
- Valoriser des espaces de nature : accessibilité, programmation selon différentes vocations (économique, écologique, loisirs...)
- Créer des corridors écologiques et des continuités naturelles vers les grands espaces périphériques
- Rétablir autant que possible la continuité la trame bleue le long des cours d'eau
- Réintroduire dans les espaces urbanisés des continuités plantées et intégrer l'eau dans les projets urbains
- Engager un projet d'ensemble pour la Garonne et l'estuaire.

→ Combiner « intensité urbaine » et haute qualité des espaces naturels à toutes les échelles du territoire

- Définir en fonction des qualités des espaces naturels l'articulation entre la ville et les espaces naturels
- Requalifier les lisières urbaines et les rendre accessibles et appropriables par les habitants
- Développer les espaces verts de proximité (espaces inter-bâtimens, toitures végétalisées, squares, plantation d'un arbre pour chaque construction...)
- Optimiser les friches par le pré-verdissement temporaire (végétalisation en l'attente de projets d'aménagements)
- S'appuyer sur le réseau hydrographique pour développer des liens piétons-2 roues
- Reconstituer les zones humides

→ Redynamiser l'agriculture périurbaine et urbaine

-
- Protéger l'agriculture dans l'aire du SCOT par une protection effective de grands espaces agricoles ; étendre le champ de la procédure dite de « sanctuarisation », notamment des vallées maraîchères.
- Faciliter le retour d'une agriculture de proximité dans l'aire de la Communauté urbaine par l'acquisition de terres agricoles en voie de délaissement
- Promouvoir les jardins familiaux,
- Fixer un objectif ambitieux (au moins 40%) d'activité agricole biologique et soutenir les filières de commercialisation
- Soutenir les petites exploitations
- Soutenir les circuits courts en créant des zones de chalandises locales
- Développer de bonnes relations entre agriculteurs et urbains, tant à but pédagogique que commercialisation agricole

→ Relever les défis et les risques environnementaux et climatiques auxquels l'agglomération est particulièrement vulnérable

- Prendre systématiquement en compte le réchauffement climatique dans les politiques sectorielles de la CUB
- Mettre un observatoire du risque d'inondations fluvio-maritimes, feux de forêts et autres risques naturels
- Assurer les responsabilités de solidarités territoriales à l'échelle de l'estuaire
- Mettre en œuvre un plan ambitieux de prévention et de maintenance des ouvrages de protection
- Promouvoir l'accès à des lacs d'eau douce (cf Bordeaux Lac ou Bègles Plage), à des cours d'eau (l'eau Bourde, le Ciron...) et à des plages (en vélo mais aussi en tram ou en train pour Arcachon)

EXEMPLES DE POLITIQUES OU D' ACTIONS EN COURS

- Séminaires Nature de Ville
- Agenda 21
- Etude sur l'agriculture péri-urbaine
- Partenariat avec la Chambre d'agriculture
- Opérations d'aménagement : Parc des Jalles, Parc des Coteaux, etc.

6 - « La qualité de l'emploi au coeur de la stratégie de la compétitivité métropolitaine »

La métropole bordelaise se doit de développer une économie attractive permettant la création de richesses et de services en faveur de l'emploi et du développement du territoire. La formation et l'amélioration des services qui facilitent l'accès à l'emploi ainsi que la conciliation entre vie professionnelle et vie personnelle font partie intégrante de cette stratégie de développement économique.

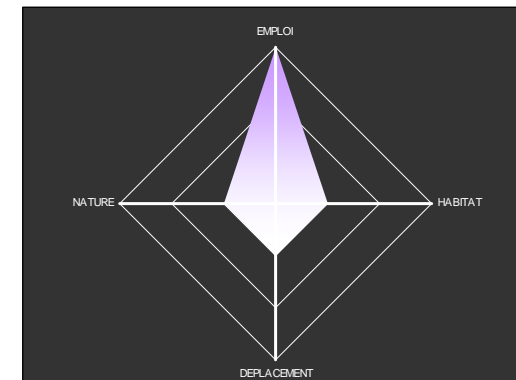
« L'analyse des tendances en cours montre en effet que l'avenir des pays développés pourrait résider dans un changement de mode de satisfaction des besoins, qui se fonderait désormais sur la mise à disposition temporaire de biens, de services et d'information, plutôt que sur la propriété de biens qui a caractérisé l'époque industrielle et continue de dominer notre économie. Ce renouvellement de paradigme, soutenu par des technologies de pointe, pourrait ouvrir une nouvelle ère de prospérité dans les pays développés. [...] Il resterait à repenser les rapports entre l'homme et son environnement social et naturel, ainsi que le rôle des médiations économiques dans ces rapports. [...] Il serait hautement souhaitable qu'une politique économique innovante en facilite, accélère et oriente l'émergence » - Michèle DEBONNEUIL in "L'espoir économique, vers la révolution du quaternaire "

« L'intérêt général est évidemment de construire le futur. (...) Nous avons des taux d'intérêt très bas et des projets d'investissements très profitables sur le plan de l'énergie, de l'environnement, de l'éducation... Il est difficile de comprendre pourquoi on ne s'engouffre pas dans cette voie royale de sortie des économies de crise. » - Jean-Paul Fitoussi, Alternatives économiques, Hors-série n° 88, 2e trimestre 2011

A/Objectifs pour la métropole en 2030

- ➔ Conforter une métropole compétitive et attractive
- ➔ Adapter les caractéristiques de l'emploi aux modes de vie de la population et aux nouveaux arrivants
- ➔ Structurer une économie résidentielle de haute qualité
- ➔ Anticiper et innover pour la création d'emplois dans des filières émergentes ou pour de nouveaux types de métiers

Impact dans l'EHDN métropolitain



Répond principalement aux enjeux :

- Un système économique métropolitain bordelais basé sur l'économie « quaternaire » et le respect des équilibres économiques, sociaux et environnementaux
- L'innovation dans la ville
- La ville connectée
- Ville et inégalités
- La métropole attractive, rayonnante, ouverte



B/ Les leviers et pistes d'actions à l'horizon 2030

→ Conforter une métropole compétitive et attractive

❖ Conforter et développer les secteurs économiques stratégiques de l'agglomération

- Développer des pôles de compétitivité et des filières d'excellence (cf. Schéma Métropolitain de Développement Economique)
- Mettre en œuvre dans la durée un partenariat global avec l'université, valorisation de la recherche (par ex accueillir des chercheurs et envoyer nos chercheurs dans d'autres métropoles)
- Développer les réseaux : clusters, transferts de savoir et technologies
- Structurer un réseau adaptable de pépinières et de locaux en location à courte durée

❖ Renforcer le développement l'attractivité touristique de la métropole bordelaise

- Mettre en place d'une stratégie touristique : collaboration avec les acteurs, mise en valeur des lieux, priorisation, communication/promotion
- Valoriser les espaces naturels comme des lieux de loisirs/tourisme : parcours, événements...
- Aménager des sites emblématiques pour le tourisme et les loisirs des habitants de l'agglomération
- Attirer ou créer de grands événements internationaux

❖ Réduire les coûts de métropolisation

- Développer les relations trains et avions avec les métropoles partenaires à « coût raisonnable »
- Rattraper le retard en matière de services aux entreprises

- Coordonner l'action des pouvoirs publics dans une logique de guichet unique

→ Adapter les caractéristiques de l'emploi aux modes de vie de la population et aux nouveaux arrivants

❖ Intégrer l'évolution des modes de travail dans l'évolution de la cité et dans la vie quotidienne de ses habitants

- Concilier temps familiaux et temps professionnels : télétravail, horaires décalés, temps partiels et recaler le temps de travail sur le temps des enfants
- Connaître l'évolution du lien logement/travail ; insertion d'un espace de travail dans l'espace de vie
- Accompagner à l'entrée et la sortie du cycle de la vie professionnelle (tutorat, parrainage,...)
- Mettre en place de bâtiments dans les quartiers résidentiels notamment pour créer des espaces mutualisés
- Permettre l'éclosion des espaces de travail (bureaux provisoires, salles de réunion avec réservation à distance) > les limites entre activité publique et privée deviennent plus souples (notion d'espaces « semi-publics »)
- Proposer dans certains quartiers, notamment résidentiels et plus périphériques, des bâtiments spécifiques, espaces mutualisés (salle de réunion, services divers) pour les télétravailleurs
- Accompagner la polyfonctionnalité des sites : ne plus scinder activités économiques et résidentiel (mixité horizontale et verticale)
- Diminuer les distances entre travail et logement et développer les plans de déplacements entreprises (PDE)
- Développer le commerce de proximité, les activités commerciales et de services sur les parcs relais par ex
- Faciliter l'ouverture des services publics et des espaces privés sur des amplitudes horaires plus souples
- optimiser les services publics : dématérialisation des démarches administratives, ouverture des bâtiments administratifs à d'autres

usages (lieu de culture, de formation, bibliothèque...) et évolution du métier d'agent des services publics (médiateurs, contacts avec le citoyen...)

❖ **Œuvrer pour le rapprochement du lieu de production et de consommation**

- Développer le commerce de proximité, les circuits courts, l'économie sociale et solidaire
- Développer l'agriculture périurbaine, les AMAP, l'agriculture biologique

➔ **Structurer une économie résidentielle de haute qualité**

❖ **Professionaliser et valoriser l'économie résidentielle (formation, marché emploi...)**

- Faciliter le développement des services à la personne : professionnaliser et accompagner les professionnels dans ces domaines
- Accompagner la "care révolution" (personnes âgées, enfants, personnes démunies) et adapter la ville aux besoins qui s'amplifient au regard de la démographie. Les services vont devoir être situés partout sur l'agglomération, notamment dans le cadre de l'espace de proximité (le quartier).

❖ **Intégrer et optimiser l'économie locale**

- Agir sur la formation, la valorisation et la reconversion sur les métiers traditionnels, manuels, à forte pénibilité
- Créer les conditions favorables au développement d'économies alternatives non marchandes et assurer les liens avec une économie plus traditionnelle
- Favoriser les échanges et les flux informels de biens, services non marchands et d'idées, et le troc entre particuliers
- Développer davantage l'insertion par l'économique
- Encourager, faciliter le bénévolat, en le considérant comme créateur de valeurs
- Développer le concept de « monnaie sociale »

- Porter une attention particulière à l'emploi des jeunes et des seniors
- Montrer l'exemplarité de la Cub en matière de responsabilité sociale des entreprises, dans les clauses sociales

➔ **Anticiper et innover pour la création d'emplois dans des filières émergentes ou pour de nouveaux types de métiers**

❖ **Miser sur les innovations pour conforter et anticiper le devenir économique de la métropole**

- Stimuler ou soutenir les innovations dans le domaine économique (création d'entreprises, liens recherche/entreprises, ...); mettre en place des programmes incitatifs et innovants (appels à projets, petits projets innovants, expérimentations...) et créer des lieux de stimulation de l'innovation
- Développer les collaborations créatives (entre acteurs économiques, entre acteurs et individus...)
- Développer des lieux de formation et de connaissance, de partage d'expériences (multi-usages de l'université)
- Anticiper sur les nouveaux métiers liés à l'urbain (par ex gestionnaire d'équipements multi-usages, gestion d'espaces semi-publics, animation pour la mutualisation de biens...)
- Soutenir les filières émergentes
- Structurer l'économie créative
- Conforter le positionnement de l'agglomération numérique

❖ **Choisir l'économie verte**

- Réduire l'impact écologique de l'économie productive (innovation, process)
- Soutenir les nouvelles filières (énergies renouvelables)

Développer l'écologie industrielle en utilisant moins de ressources, en développant le recyclage.

EXEMPLES DE POLITIQUES OU D' ACTIONS EN COURS

- Schéma métropolitain de développement économique (SMDE)
- le développement des grands clusters économiques et le soutien à l'innovation
- Opération Campus
- SEM Route des Lasers et participation aux pôles de compétitivité
- Pépinières d'entreprises
- Initiatives et partenariats en faveur de l'économie sociale et solidaire

7 – « Des ressources durables »



Le projet est d'avoir une agglomération en forte croissance démographique qui contienne les nuisances induites et préserve ses ressources : une métropole qui consomme peu d'énergie, rejette peu de déchets, réutilise ses emballages, occupe le minimum d'espace et économise l'eau. Une métropole qui se soucie de son environnement et de la qualité de vie de ses habitants (notion de santé environnementale).

Une métropole qui a pris la mesure des défis énergétiques et environnementaux des 20 prochaines années est beaucoup plus attirante qu'une métropole forte consommatrice de ressources.

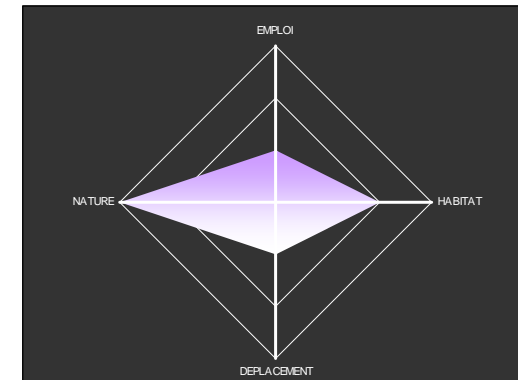
« Historiquement, c'est la première fois que les villes vont se trouver confrontées à une contrainte temporelle, en grande partie extérieure. Ce sera une double révolution : d'une part, le passage d'une problématique urbaine fortement localisée à une problématique globale; et de l'autre, la nécessité de prendre en compte dans les décisions à moyen terme le temps long avec à la fois de fortes contraintes et de nouvelles opportunités (économie verte, nouveaux emplois...) ». (Jacques Theys, Conseil scientifique).

A/Objectifs pour la métropole en 2030

- ➔ Gérer et préserver de façon durable les ressources naturelles et énergétiques
- ➔ Préserver une ressource en eau de qualité pour l'agglomération millionnaire
- ➔ Développer de nouvelles sources de production d'énergies durables
- ➔ Consommer de façon responsable les biens matériels et l'espace



Impact dans l'EHDN métropolitain



Répond principalement aux enjeux :

- Des équipements multi-usages, multi-publics
- La mise en réseau et l'intégration des espaces naturels et agricoles comme valeurs fondatrices et structurantes de la métropole
- Economie des ressources : comment construire sobre ?
- Un système économique métropolitain bordelais basé sur l'économie « quaternaire » et le respect des équilibres économiques, sociaux et environnementaux
- Mutualisation et vie quotidienne

B/ Les leviers et pistes d'actions à l'horizon 2030

→ Gérer et préserver de façon durable les ressources naturelles et énergétiques

- Réduire de 30% la consommation énergétique sur la CUB en 2030
- Engager une stratégie globale d'approvisionnement de la métropole

❖ Réduire l'empreinte écologique par la réduction des déchets

- Réduire la production d'ordures ménagères et assimilées (objectif Grenelle : réduction à 30% par habitant à horizon 2030 (7% dans 5 ans)
- Réduire les quantités de déchets incinérés ou stockés (objectif Grenelle : 15% à l'horizon 2012) - Objectif à moyen terme ? Objectif à long terme ?
- Développer le recyclage des déchets de toute nature et d'en assurer le recyclage de la métropole dans une logique d'écologie industrielle

❖ Repenser la politique de construction au travers de la gestion et de l'utilisation des matériaux

- Généraliser la norme de l'énergie des bâtiments à énergie positive dans la construction neuve.
- Assurer le recyclage de l'ensemble des matériaux de déconstruction et généraliser les démarches d'écologie industrielle
- Prendre en compte lors de la conception des projets d'aménagement et de construction l'objectif de réduction des besoins en matériaux
- Mobiliser préférentiellement l'origine des matériaux proches
- Augmenter la qualité des bâtiments : plus performants énergétiquement (solaire, récupération des calories...), et mieux adaptés aux enjeux du recyclage, tri sélectif, réutilisation des eaux de pluie, mieux isolés mais ne

pas amplifier les problèmes sociaux en poussant trop loin les curseurs environnementaux

- Développer l'habitat éco-responsable et sobre : matériaux utilisés et leur provenance, pollution de certains revêtements par ex -> habitat et santé environnementale (travail en relation avec chercheurs ou médecins pour déterminer risques)
- Développer les solutions techniques éco-responsables dans la rénovation de l'ancien
- Intégrer les technologies de l'information et de la communication : connexions haut débit, câblage local pour mise en réseaux des ordinateurs S'appuyer sur les technologies de l'information et de la communication pour favoriser un habitat économe ; surveillance de certains indicateurs (consommation eau, électricité....) pour réduire le coût énergétique ou surveillance des personnes âgées ou enfants

→ Préserver une ressource en eau de qualité pour l'agglomération millionnaire et développer les solutions innovantes pour réduire sa consommation

- Réduction des prélèvements de l'eau dans la nature :
 - Performance des réseaux,
 - Recyclage
- Reconstruire les nappes profondes par développement adéquat des nouvelles ressources profondes par report vers de nouvelles ressources de substitution mais également grâce à de nécessaires économies d'eau (possibilités de développer l'eau alternative, eau industrielle, performance du réseau de distribution, évolution des comportements)
- Améliorer le système d'assainissement pour réduire les rejets

- Développer l'innovation et expérimentation en matière de gestion de l'eau en matière d'opérations d'aménagement
- Repenser le modèle économique de l'eau, incitant les économies, développer la tarification sociale
-

→ Développer de nouvelles sources de production d'énergies durables

- Elaboration d'une stratégie énergie à l'échelle métropole
- Recycle des énergies contenues dans les déchets de la métropole
- Généralisation sous les toitures non végétalisées des couvertures solaires

→ Consommer de façon responsable les biens matériels et l'espace

- Réduire les émissions de GES à travers une politique de mobilité ambitieuse (ville post-carbone)
- Une réflexion est à conduire sur la base d'exemples étrangers (ex : promotion des carburants plus écologiques ; cf quartier BedZED à

Malmö réservant la priorité aux véhicules écologiques au biogaz ou à l'électricité ; pools de voitures et covoiturage à Hammarby Sjöstad...).

- Concevoir des aménagements et des constructions dans une logique de « seconde vie possible » de façon à ne pas faire et refaire
- Mutualisation d'achats, de livraisons dans une même rue ou un même quartier (coopératives d'achat) > concilier besoin de consommation et besoin de régénération des relations humaines en déconnectant l'usage d'un bien de sa possession
- Privilégier la consommation locale : AMAP et jardins familiaux de proximité
- Développer les associations familiales de partage d'objets dont on n'a pas besoin en permanence : tondeuses, outillages....
- Construire une société de l'échange : troc, échanges de services entre habitants d'un quartier, entre générations
- Optimiser le développement des TIC pour soutenir l'usage partagé : partage de données, co-construction de projets, wiki, mise en commun des informations.... De nécessité, le partage devient mode de vie → essor des communautés
- Soutenir les nouvelles pratiques par l'information et la sensibilisation
- Développer la production de produits éco-conçus.

EXEMPLES DE POLITIQUES OU D' ACTIONS EN COURS

- Politique de l'eau et gestion durable des ressources en eau
- Plan d'élimination des déchets
- Séminaires Nature de ville
- Plan Climat
- Agenda 21
- Réduction de la consommation énergétique des bâtiments communautaires
- valorisation énergétique des déchets et du réseau d'assainissement

8 - : « Accompagner l'évolution des modes de vie »

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

« Il faut travailler sur les trois piliers du développement durable – le social, l'économique, l'environnemental – mais aussi tout ce qui touche à l'éco-citoyenneté. C'est sans doute le plus important dans la conception d'une ville durable. Si on reste sur un plan technique ou normatif, on court le risque de passer à côté d'une mutation globale de la société. Je milite en faveur d'un nouveau critère de durabilité, la culture sous toutes ses formes, l'architecture, l'art contemporain dans la rue, la transformation de l'espace public... » André Rossinot, Urbanisme, février 2010).

A/Objectifs pour la métropole en 2030

→ Favoriser les modes de gestion innovants des différents temps sociaux (famille, travail, temps pour soi)

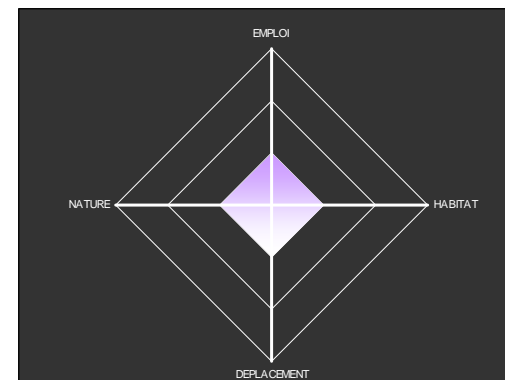
→ Favoriser l'interaction entre l'action publique et les évolutions sociétales

→ Proposer des nouveaux lieux et moments de rencontres/d'échanges/de connexions des individus

→ Développer l'innovation et la technologie dans les services publics



Impact dans l'EHDN métropolitain



Répond principalement aux enjeux :

- Des équipements multi-usages, multi-publics
- Des espaces publics à vivre : la ville comme lieu de rencontres
- Mutualisation et vie quotidienne
- Les temps de la ville
- L'innovation dans la ville
- La ville connectée
- Qualité de vie et bien-être social
- Ville et inégalités
- L'homme et la ville : la ville à dimension humaine

B/ Les leviers et pistes d'actions à l'horizon 2030

→ Favoriser les modes de gestion innovants des différents temps sociaux (famille, travail, temps pour soi)

- Développer les potentialités d'occupation dans les transports (travail, loisirs)
- Ouvrir les équipements publics sur des amplitudes horaires plus grandes de façon à optimiser ces équipements et de les rendre accessibles au plus grand nombre.
- Optimiser le développement des TIC pour soutenir l'usage partagé : partage de données, co-construction de projets, mise en commun des informations....
- Construire une ville à plusieurs temps : une ville des flux permanents, du bouillonnement, de la vie 24h/24 mais aussi une ville privilégiant la « slow life », la ville apaisée (cf haltes urbaines) et respectant les désirs de déconnexion des habitants
- Donner à tous les habitants (individus ou communautés) les moyens d'innover sur toutes les préoccupations liées à la vie urbaine via une R & D citoyenne
- Créer des lieux de stimulation de l'innovation, créer des temps de l'innovation
- S'appuyer sur les universités, les savoir-faire locaux, l'échange d'expériences pour permettre aux citoyens d'accéder au savoir et à sa transmission
- Favoriser l'expression des cultures et des artistes dans toute leur diversité

→ Favoriser l'interaction entre l'action publique et les évolutions sociétales

- Développer les démarches de participation, de co-construction entre institutions publiques et citoyens
- Développer une observation fine des modes de vie
- Proposer une plus grande adaptabilité des services publics aux changements sociétaux

- Adapter nos outils et dispositifs d'aide aux évolutions sociétales notamment familiale
- Etre exemplaire via la communication **sur des** actions phares
- Créer des lieux **et des temps** de rencontres entre acteurs publics et privés pour favoriser échanges

→ Développer l'innovation et la technologie dans les services publics

- Développer les usages évolutifs en s'appuyant sur le concept « d'expérience utilisateur ».
- Faciliter la remontée de l'information des citoyens vers les services publics
- Travailler sur l'accès, l'accueil, le rôle des services publics (médiateurs...)
- Soutenir les nouvelles pratiques par l'information et la sensibilisation afin de favoriser la participation et le choix raisonné
- Moderniser les équipements des écoles : télé-enseignement permettant pendant la classe de proposer des enseignements plus ciblés en groupes restreints.
- Concilier le développement des systèmes d'information et de surveillance avec la nécessité de liberté individuelle et d'intimité.
- Valoriser le bénévolat, le temps accordé aux autres comme un temps créateur de valeur pour la société
- Développer les solidarités inter-générationnelles (par échange de services notamment) et les solidarités de proximité

→ Proposer des nouveaux lieux et moments de rencontres/d'échanges/de connexions des individus

- Créer des "hubs urbains" : nouveaux lieux multi-usages de réunion, de travail, d'apprentissage, de culture, de rencontres ; création de sites pilotes dans les quartiers résidentiels

- Expérimenter par l'ouverture ponctuelle («portes ouvertes, événementiel) de lieux traditionnellement peu ouverts à un large public
- Faire des "vides" urbains des zones de rencontres : les espaces inter-bâtiments sont réinvestis dans le but de créer des lieux de vie pour les habitants, de décompression à l'usage des résidents du quartier mais aussi des personnes de passage pouvant s'y intégrer (jeux pour enfants, sentiers.
- Ouvrir les espaces sur l'extérieur : repenser l'articulation intérieur (habitant, travail...) / extérieur. Dans les logements, des zones de transition se développent de façon plus systématique (terrasses, balcons). L'aménagement des toits d'immeubles permet d'avoir un lieu de vie extérieur collectif sur lequel peuvent être pratiquées des activités : loisirs (sports, jardins, animaleries...), espaces de détente et de convivialité.
- Mobiliser, dans les espaces à forte demande, la technologie pour permettre un partage évolutif des espaces (cf. réflexion d'Eiffage pour Marseille relayée par l'INTA « De la rue partagée à la rue libre »).
- Construire une métropole connectée : aux autres territoires (proches et lointains), aux individus (proches et lointains), à l'information et au savoir, tout en respectant l'intimité et la liberté de chacun.
- Etendre le multi-usages (par ex écoles, universités, restaurants d'entreprise, lieux de cultures ouverts à d'autres usages)/multi-publics (associations, profanes...)
- Développer des concepts de « lieu unique » (culture, café, événements privés, jeux pour enfants...) : aller au bout du multi-usages
- Multiplier les usages des lieux accueillant du public: centres commerciaux, cafés, parkings... deviennent des espaces de travail (bureaux, lieux de réunions professionnelles) ; les limites entre activité publique et privée ou professionnelle s'estompent.

EXEMPLES DE POLITIQUES OU D' ACTIONS EN COURS

- Charte de la Participation et site participation
- Travail sur les données publiques (OPEN DATA)
- Réflexion sur la cité numérique