

PROJET MÉTROPOLITAIN

POUR UNE MÉTROPOLE
PARTAGÉE, PARTAGEUSE ET COOPÉRATIVE

C.U.B
Groupe communiste

Prendre le temps de la réflexion, le recul pour se projeter vers l'avenir et essayer de construire la métropole de demain est un exercice pour le moins passionnant. Cependant la question essentielle est : « pour quoi » un tel exercice, et surtout « pour qui »?

D'ores et déjà, nous écartons le principe que nous aurions besoin de faire une métropole pour inscrire notre agglomération dans la concurrence que se livrent les grands centres urbains à l'échelle européenne et donc pour que notre agglomération soit dans les 20 premières en Europe.

Cette vision de la concurrence et de la compétitivité ne fait pas sens pour nous pour la construction de la ville de demain.

La concurrence entre salariés, la concurrence entre entreprises, entre territoires ne vise en rien à améliorer la vie des populations : cette concurrence ne vise qu'un but, celui d'augmenter sans cesse les profits des grands groupes. C'est cette logique qui est à l'origine de la crise profonde déclenchée en 2008 et qui perdure encore aujourd'hui pour les populations.

Cette logique a failli.

A partir de là, il faut inscrire d'autres priorités dans la construction de la métropole comme de la société

La première d'entre elles, à notre sens, est de construire une cité se fixant pour but de répondre à des objectifs sociaux, humains, pour ceux qui y vivent. Par sociaux, dans une agglomération où les inégalités déchirent le tissu humain, nous n'entendons pas une réponse charitable aux maux de notre société mais, bien au contraire, des objectifs élevés de satisfaction des besoins essentiels des populations : emploi, logement, transports, environnement et cadre de vie, loisirs.... Des satisfactions qui contribuent à construire du bien être, des liens, de la solidarité, des rapports humains et urbains harmonieux.

La deuxième priorité, qui est tout aussi essentielle, est de faire la métropole pour répondre à des objectifs de solidarité et de coopération envers les territoires et les populations qui nous entourent. Cela veut dire l'équilibre à respecter entre la métropole et les communes, cœur d'une gestion et d'une vie démocratiques, la coopération mutuellement avantageuse entre urbain et rural, métropole et département, villes voisines de Nantes à Toulouse, de Poitiers à Bilbao. Toutes ces coopérations dynamiques doivent contribuer à un progrès durable et partagé pour nos populations et apporter notre contribution à la résolution des grands enjeux planétaires : climat, énergie, eau, recherche, rapprochement des lieux de production et de consommation, mais encore développement et paix sur toute la planète.

Enfin, au cœur de ces objectifs, un moyen et un but : la démocratie.

C'est avec ces objectifs que nous voulons réfléchir la métropole de demain, une métropole qui réponde aux besoins des hommes et des femmes de cette agglomération.

● **UNE VILLE POUR TOUS**

Une ambition : un logement accessible pour tous

Nous partageons l'ambition de la CUB d'atteindre un haut niveau de construction dans les années qui viennent. Le logement est en premier lieu un besoin, une nécessité, **il est le premier élément du droit à la ville pour ses habitants.** Aujourd'hui, notre pays, notre agglomération sont marqués par une grave crise due, d'une part, à la faiblesse des politiques publiques en faveur du logement social et, d'autre part, au développement de politiques publiques favorisant le développement du secteur privé spéculatif (de Robien, Scellier...).

La première conséquence est une pénurie de logements, ce qui a provoqué une tendance très forte à la hausse, d'une part des prix d'achat au m² mais également des loyers avec un effet d'aubaine pour les propriétaires. La pénurie est telle aujourd'hui que les politiques publiques mises en place n'arrivent pas à répondre aux besoins des populations. En premier lieu parce que l'essentiel de l'argent public est orienté vers le spéculatif au détriment du logement social.

La deuxième conséquence est donc une pénurie massive de logements sociaux. Ces logements sont aujourd'hui les seuls à pouvoir répondre aux besoins des populations en terme de loyer. **Développer le logement social, c'est permettre l'accès du plus grand nombre à un logement de qualité au moindre coût.** C'est le meilleur outil pour contrebalancer les politiques à la hausse des spéculateurs. Spéculation qui doit aussi être combattue par une taxation sociale et fiscale alimentant les fonds pour le logement social. L'argent public doit servir en priorité le développement du logement pour tous.

C'est le sens que nous donnons à l'exigence de 50% de logements locatifs sociaux par grande opération. De même, nous souhaitons de nouvelles réflexions pour la réponse aux besoins de logements des jeunes et des seniors. Enfin, il faut accélérer la création de nouvelles aires d'accueil des gens du voyage.

Pour un urbanisme du 21^{ème} siècle

Porter une haute ambition de construction de logement, c'est porter aussi l'ambition de grands projets urbains qui marquent l'entrée de l'agglomération dans le 21^{ème} siècle. Bassins à flots, Euratlantique, Bastide Niel, autant de projets qui doivent porter cette nouvelle ambition pour le siècle. Tel n'est pas le cas aujourd'hui. Ces projets ne sont que trop marqués par une politique du logement qui fait la part belle au logement spéculatif et qui s'inscrit sur la disparition d'activités économiques essentielles, telle la construction navale ou le commerce d'intérêt général comme les abattoirs et peut-être demain le MIN. D'autres projets doivent naître, notamment autour de la ligne de ceinture SNCF. Celle-ci peut servir d'appui pour le développement d'un nouvel urbanisme s'appuyant sur ce mode de transport pour permettre à la ville de se renouveler sur elle-même, faire émerger la ville du 21^{ème} siècle.

Mixité et densité

Exiger la densité de la ville, s'inscrire dans une mixité espace urbain-espace naturel, ne veut pas dire une ville uniforme de bâtiments en R+5. Il nous faut avoir une exigence de la densité, **mais aussi de la diversité dans cette densité**. Les expériences aux Pays-Bas, dans les pays scandinaves, montrent que l'on peut diversifier l'habitat et s'inscrire dans la densité urbaine. L'histoire même de Bordeaux, la ville des échoppes, montre que la densité peut avoir plusieurs visages.

De même, soyons vigilants quant aux tentations de « gentrification » qui menacent la rénovation urbaine des centre-villes, notamment celle du centre historique de Bordeaux.

Urbanité et Nature

L'une des richesses de notre agglomération est sa diversité naturelle, entre forêt, marais et fleuve. La maintenir est pour nous un enjeu essentiel. **Faire co-exister nature et urbanité n'est pas un pari aisé. Il est pourtant réussi dans la métropole bordelaise.** Il faut maintenir cette ambition, afin d'assurer à tous une qualité de vie peu commune. Cette place de la nature doit s'associer à la multiplication d'espaces verts urbains et au développement d'espaces agricoles, notamment maraîchers, favorisant les circuits courts. C'est pour toutes ces raisons que nous partageons l'ambition du maintien à 50% des espaces naturels.

● **DES TRANSPORTS PUBLICS, SÛRS, REGULIERS, ACCESSIBLES**

Pour une nouvelle ambition du train

Pour notre part, nous pensons que le développement du rail est un projet urbain à lui tout seul. En effet aujourd'hui, le système ferré est sous-utilisé sur notre agglomération, alors que la majeure partie des villes qui composent la CUB est traversée par une ligne de chemin de fer. Nous pensons que, grâce à la vivification de la ligne de ceinture qui entoure Bordeaux, en créant de nouvelles gares mais aussi en ouvrant de nouvelles lignes à partir de l'ancien, **nous pouvons créer un nouveau système de transports, performant tant en terme de confort que de vitesse.** Relié au réseau de tramway et au bus, il permettrait d'achever le quadrillage de notre agglomération. Il serait également le trait d'union avec le reste du département et de la région. La mise en place de tram-train sur ce réseau ferré permettrait la création de véritables lignes péri-urbaines.

Outre un nouveau système de transports, cela pourrait être aussi une ambition urbaine : celle de densifier notre agglomération autour de ces axes ferrés, créant de nouvelles gares mais aussi faisant émerger de nouveaux quartiers autour de ces gares, créant ainsi une nouvelle identité urbaine grâce à la ligne de ceinture ferrée.

Pour une complémentarité des transports

Nous ne pouvons aujourd'hui nous dire que notre horizon s'arrête à celui du tramway, notamment parce que, si celui-ci répond pour partie aux besoins des populations, il marque aussi ses limites (saturation de lignes). Des villes comme Lyon, Marseille, Toulouse, Nantes utilisent plusieurs modes de transports en site propre : **tramway, métro, trolleybus, Bus à Haut Niveau de Service, navettes fluviales**. C'est cette mixité, associée au train, qui fait de Lyon la ville la plus performante en terme de transports. Cette expérience doit nous ouvrir d'autres horizons, liés à une autre utilisation de l'espace et à une densification de notre agglomération.

En ce sens, la gratuité des transports ne peut pas s'apprécier seulement à la lueur des coûts économiques mais à la lumière d'échanges, de rencontres pour un territoire apaisé.

La voiture dans tout ça ?

« Haro sur la voiture » tel est le slogan politique à la mode, comme un ticket d'entrée en écologie. Pour tout dire, des raisons objectives existent de se dire qu'il est temps de passer à autre chose : production de CO₂, encombrement permanent, dévoreuse d'espace, crise du pétrole... Nous partageons l'ensemble de ces critiques et l'idée qu'il faut changer notre philosophie du déplacement. Cependant, faut-il jeter le bébé avec l'eau du bain ? Pour notre part, nous appelons à un autre usage d'une autre voiture. C'est pour cela que nous nous battons depuis des années pour **le développement du véhicule électrique** avec des retombées économiques régionales. Aujourd'hui, de nombreux modèles existent, beaucoup moins polluants, et nous pouvons faire le pari que des modèles encore plus performants vont apparaître.

Le développement transports performants, attractifs, gratuits, peut donner un nouveau rôle à la voiture, ne plaçant plus l'homme sous sa dépendance

● **LA METROPOLE DE LA MIXITE ECONOMIQUE & DES DROITS DES SALARIES**

Depuis maintenant 30 ans, notre société dérive dans les politiques libérales pour répondre aux besoins de rentabilité des grands groupes. Si la CUB ne peut, à elle toute seule, s'opposer à cette logique, elle peut par contre inverser des politiques sur son territoire.

Le projet métropolitain envisage à ce jour **de créer 75 000 emplois, mais c'est une ambition bien plus haute qu'il nous faut avoir si nous voulons atteindre le droit à un emploi pour tous.**

C'est un domaine où la métropole peut faire beaucoup plus qu'elle ne fait en mettant dans la balance tout son poids politique et économique, en soutenant les actions pour le développement et l'emploi, mais aussi en interpellant les décideurs industriels et financiers sur leurs responsabilités vis-à-vis des territoires, des populations et des ressources qu'ils en tirent.

La mixité économique c'est d'abord le maintien de l'industrie

Dans les cercles des décideurs bordelais, il semble que l'on ait enterré bien vite l'industrie, misant tout sur l'économie résidentielle, et le tertiaire supérieur

Pour notre part nous pensons qu'il n'est ni sérieux, ni ambitieux de croire que notre métropole pourrait grandir, créer 75 000 emplois, sans que l'industrie joue un rôle primordial.

Nous pensons que c'est un équilibre général, une mixité fonctionnelle qui doit permettre de répondre aux défis de l'emploi.

Le tissu industriel actuel de l'agglomération, même s'il a été affaibli durant la crise, conserve un potentiel de développement. Que ce soit autour de l'aéronautique et de l'aérospatial, de la construction navale en maintenant leur vocation aux bassins à flots de Bordeaux, du véhicule électrique avec FORD et la SAFT, autant de secteurs à renforcer ou à développer qui pourraient représenter des gisements d'emplois. Il peut en être de même avec des nouveaux emplois liés à l'environnement, comme avec l'Ecoparc, ou à l'image comme à Terre-Neuve, à de nouvelles activités portuaires comme à Grattequina.

Service public, industrie récente ou ancienne, économie résidentielle ou de l'image, c'est l'ensemble qui nous permettra de nous rapprocher du droit à l'emploi pour tous. Cette ambition ne peut se faire au détriment d'autres territoires mais doit, au contraire, se construire dans des coopérations locales, nationales et internationales.

La métropole du droit des salariés

Enfin, les salariés dans leurs entreprises ont un rôle essentiel à jouer. Les luttes de la Sogerma ou de Ford montrent combien les salariés peuvent être porteurs de propositions d'avenir pour leur entreprise.

La métropole doit inciter à la participation des salariés aux décisions de leurs entreprises et de l'économie locale. Cela commence par les droits des agents communautaires, mais cela doit aussi être une exigence de critères « sociaux et démocratiques » envers toutes les sociétés qui bénéficient de fonds publics ou postulent à des marchés publics.

La recherche est une richesse pour l'humanité.

C'est l'activité humaine qui élargit sans cesse les champs de la connaissance ou les possibles pour demain. Elle est faite de grandes découvertes mais aussi d'impasses oubliées dans le fond d'un laboratoire. Soumettre la recherche à la logique de rentabilité, du résultat immédiat est une impasse. Si des passerelles doivent se construire entre recherche appliquée et fondamentale, cela ne peut se faire au détriment de cette dernière, au risque d'obérer l'avenir. Elle doit bénéficier massivement des fonds publics.

Le lien emploi-recherche est avant tout celui du développement de la recherche appliquée. Si la collectivité peut se substituer un petit peu aux entreprises, ce sont avant tout elles qui doivent prendre leurs responsabilités.

Autour de **pôles de coopération, qui se substitueraient aux pôles de compétitivité**, un tel lien recherche-développement-emplois pourrait se faire autour d'incitations à la recherche appliquée.

L'argent au service des populations

L'expérience nous montre que la collectivité doit interpeller les banques quant au rôle qu'elles jouent sur les territoires. On ne peut plus accepter que le laisser-faire ou la frilosité politique permettent aux banques de continuer à agir comme bon leur semble, alors qu'elles collectent l'argent des citoyens et qu'elles en vivent.

Une conférence bancaire permanente pourrait être un outil de contrôle et de dialogue pour orienter l'argent vers des projets producteurs d'emplois.

Compte rendu doit être fait aux élus et à la population de l'argent collecté sur le territoire (plus de 12 milliards) et des crédits qu'ils génèrent quand on sait que près de la moitié de l'épargne régionale s'investit en dehors de la région. De plus, la création d'un fonds, régional ou métropolitain, favorisant, par un abaissement des crédits, les projets créateurs d'emplois, serait un outil complémentaire.

La métropole des services publics

Nombre d'activités humaines doivent sortir de toute logique de marchandisation, parce qu'elles sont de première nécessité pour chacun d'entre nous. Faire des services publics, c'est assurer l'égalité de tous devant l'enseignement, les soins, l'énergie..., C'est assurer l'accessibilité pour tous par des tarifs adaptés aux moyens des usagers (pas aux coûts), voire par la gratuité. C'est rendre possible un élargissement de la démocratie par l'association des salariés et des usagers à la gestion de ces services.

Aujourd'hui, malgré ce que peuvent penser les caciques de la pensée libérale, ce n'est pas de trop de services publics dont nous souffrons, mais de pas assez.

Si nous ne pouvons tout faire sur le territoire de la CUB, nous pouvons, à notre niveau, **construire de nouveaux services publics libérés de toute contrainte de rentabilité actionnariale afin de répondre aux attentes des populations.**

Ce peut être le cas de l'eau, des transports, des infrastructures numériques,

Cela pourrait être un gisement majeur d'emploi pour l'ensemble de l'agglomération.

Le CUB pourrait jouer un rôle moteur en terme de reconquête du service public, d'appropriation par les usagers/citoyens de la sphère publique et de coopération avec d'autres agglomérations.

● COOPERATIVE METROPOLITAINE OU LA DEMOCRATIE COMME BUT ET MOYEN

« Coopérative », la métropole doit l'être dans la dimension historique de la « coopération » de se construire par l'homme et pour l'homme, ce qui exclut toute soumission aux exigences des marchés, de la concurrence et de la compétitivité et invite à une formidable ambition démocratique.

Plutôt que la concurrence avec ses voisines, **la métropole doit jouer la complémentarité, en développant des échanges, des coopérations mutuellement avantageuses**, que ce soit au niveau local, régional ou interrégional. Plutôt que l'intégration centralisatrice, notamment des communes membres et de leurs compétences, elle doit favoriser en son sein la démocratie communale et des coopérations multiples et à géométrie variable. Elle doit inciter, mutualiser, coordonner, pour acquérir son statut de « métropole » plus par la reconnaissance de ses qualités que par la contrainte.

● POUR NE PAS CONCLURE

Un tel projet, de tels enjeux doivent s'appuyer, se nourrir d'échanges, de débats entre les différents acteurs concernés (habitants, salariés, associations, entreprises...). La démocratie doit être le moteur permanent, et un des objectifs majeurs, de cette construction métropolitaine.

Toutes les formes de démocratie doivent être respectées et développées : démocratie représentative, démocratie participative, démocratie délibérative. Voilà pourquoi, toute précipitation dans les décisions seraient une contrainte mutilante de cette démocratie, rendant le projet lui-même mutilé.

Se donner un temps supplémentaire, dans les échanges, n'est pas de pure forme, mais bien une condition, pour réussir cet objectif, social, économique, environnemental, de « Bordeaux 2030 ».

Et qui, mieux que la commune, peut réunir ces forces d'intelligence citoyenne permettant une construction commune ?

Elles doivent contribuer tant à la prise de décision qu'à la gestion des services publics à travers des comités d'usagers

Mais qui dit « démocratie » dit « pouvoir »

Nous rejetons cette conception libérale de la Société qui tend à assurer la suprématie de l'économique sur le politique, qui nourrit l'individualisme en brisant les solidarités et qui éloigne les pouvoirs de décision des population pour les centraliser et les technocratiser au plan européen entre les mains des forces économiques et financières.

Aussi la métropole bordelaise, avec sa population, ses élus, ses communes, doit avoir l'ambition de se battre pour une réappropriation collective des décisions qui les concernent, en un mot, la réappropriation de la politique.

C'est nécessaire pour obtenir l'abrogation de la réforme territoriale en cours et pour un renouveau démocratique et institutionnel.

Nous voulons dessiner la métropole et la France, telle que nous la voulons, et pas telle que la compétition internationale organisée au profit du capital, veut nous l'imposer.

La métropole sera partagée, partageuse et coopérative si elle se bat localement et globalement pour imposer et développer la réponse aux besoins des populations, la démocratie communale, des services publics élargis et accessibles, une juste représentation, à la proportionnelle des habitants dans les assemblées délibérantes, de nouveaux espaces de démocratie citoyenne pour un pouvoir partagé, des moyens financiers accrus pour les services publics et les collectivités territoriales par la taxation des actifs financiers, et enfin un foisonnement de coopérations et de solidarités institutionnelles, associatives et humaines.