

# **La Cub devient Bordeaux Métropole**

**PROJET DE MANDATURE 2014 – 2020**

## **SOMMAIRE**

### **Introduction :** (p.3)

### **Affirmer l'attractivité et le dynamisme économique de la métropole** (p.6)

#### **1 – Une attractivité renforcée, un rayonnement étendu**

- 1.1 - Faire de Bordeaux Métropole une destination incontournable*
- 1.2 - Miser sur l'excellence du Campus*
- 1.3 - Intensifier la promotion et la prospection : Bordeaux Métropole attractive*

#### **2 – Dynamiser le développement économique de la métropole**

- 2.1 - Soutenir et valoriser les locomotives économiques du territoire*
- 2.2 - Savoir accueillir les emplois de demain*
- 2.3 - Accompagner les entreprises à toutes les étapes de leur développement*

### **Faciliter les déplacements : vers un nouveau modèle de mobilité** (p.11)

#### **1 – Compléter les infrastructures de transports**

- 1.1 - Conforter le réseau de transport en commun*
- 1.2 - Adapter le réseau routier aux dynamiques métropolitaines*

#### **2 – Du transport à la « mobilité intelligente »**

- 2.1 - Améliorer l'efficacité du réseau de transports en commun*
- 2.2 - Articuler les réseaux de transports une échelle pertinente*
- 2.3 - Un « mix mobilité »*
- 2.4 - Les innovations au service de la mobilité*

### **Créer plus de logements de qualité au sein d'un territoire préservé** (p.16)

#### **1 – Construire plus, construire mieux**

- 1.1 - Les projets de l'arc de développement durable*
- 1.2 - 50 000 logements autour des axes de transports collectifs*

#### **2 – Améliorer l'offre et les solutions de logements**

#### **3 – Accroître la maîtrise foncière**

#### **4 – Faire place à la nature**

#### **5 – Aménager des espaces publics « à vivre »**

### **La métropole Haute Qualité de Vie** (p.20)

#### **1 – La métropole, acteur majeur de la transition énergétique**

- 1.1 - Intensifier notre action en faveur de la rénovation énergétique du bâti*
- 1.2 - Développer les énergies renouvelables par la création de réseaux de chaleur majeurs*
- 1.3 - La technologie au service de la maîtrise des consommations*

#### **2 – La métropole bordelaise en route vers la transition écologique**

- 2.1 - Préserver la biodiversité, valoriser les richesses naturelles et agricoles*
- 2.2 - Des services urbains respectueux de l'environnement (déchets, eau)*
- 2.3 - La prévention des risques*
- 2.4 - Santé et bien-être des citoyens*

### **Une action publique plus efficiente** (p.24)

#### **1 – Garantir la qualité du service public dans un contexte contraint**

- 1.1 - Prioriser, arbitrer pour économiser*
- 1.2 - Innover, négocier pour dégager de nouvelles recettes*

#### **2 – Faire autrement, optimiser l'action**

- 2.1 - Mutualiser*
- 2.2 - Agir au bon niveau*

#### **3 – Dialoguer avec les publics**

### **Annexe : frise temporelle**

## Bordeaux : métropole européenne à haute qualité de vie

**Le 1<sup>er</sup> janvier 2015, la Communauté urbaine de Bordeaux devient Bordeaux Métropole.**

Il y a là bien plus qu'un changement de nom : la reconnaissance des efforts colossaux engagés par La Cub et ses communes depuis maintenant vingt ans pour relancer l'agglomération bordelaise, l'équiper, la moderniser, l'embellir et lui permettre de jouer à nouveau les premiers rôles. Avant même que la loi ne lui consacre une posture institutionnelle, ne lui donne un acte de naissance officiel, la métropole bordelaise est ainsi déjà en chemin.

A cet égard, **la mandature 2014-2020 s'annonce intense et prometteuse.** Arrivée de la Ligne à Grande Vitesse et développement du projet Euratlantique sur Bègles, Bordeaux et Floirac, Cité des Civilisations du Vin au sein du nouveau quartier des Bassins à flot, nouveau stade et Euro 2016, grande salle de spectacle à Floirac, 3<sup>e</sup> phase du tramway et création de logements à proximité, pont Jean-Jacques Bosc pour continuer de relier les deux rives, émergence de nouveaux quartiers, développement de sites d'activités majeurs répartis sur le territoire (tel que l'Aéroparc) et mise en œuvre de l'opération Campus (Bordeaux, Talence-Pessac-Gradignan)... : autant de réalisations et d'événements qui rythmeront les six prochaines années et signeront définitivement la métamorphose métropolitaine de La Cub.

Outre le **symbole de réussite collective** qu'il représente, le passage à la métropole est aussi une **opportunité** à ne pas manquer. Les nouvelles compétences dont notre Établissement public va se voir doter via la loi MAPTAM (1) – en matière de développement économique, de contribution à la transition énergétique, de politique de la ville, de prévention des inondations, entre autres – sont autant de leviers supplémentaires pour atteindre l'ambition que nous nous sommes fixée à l'horizon 2030 : devenir une métropole de référence à l'échelle européenne, capable de concilier performance économique et exigence environnementale, rayonnement et proximité, urbanité et haute qualité de vie.

Dans un contexte mouvant caractérisé par une situation économique extrêmement tendue, par une évolution rapide des attentes et des usages citoyens stimulés notamment par le développement du numérique, par les prochaines réformes territoriales (projet de loi relatif à la délimitation des régions et future loi Nouvelle Organisation Territoriale de la République - NOTRe) qui modifieront en profondeur le paysage institutionnel, l'action publique doit savoir évoluer, s'adapter en permanence, anticiper et innover.

Pour atteindre l'objectif fixé d'être une « **métropole européenne à haute qualité de vie** », il va nous falloir redoubler d'ingéniosité et d'efficacité, unir davantage encore nos forces. Car la contrainte financière, plus pressante pour les collectivités à mesure que l'Etat se désengage, ne nous épargnera pas. La Cub est aujourd'hui en bonne santé financière. La métropole doit le rester. Et ce malgré les nouvelles compétences qu'elle va progressivement intégrer. Elle doit pour cela faire preuve de modération budgétaire en se concentrant sur son cœur de métier et en établissant clairement ses priorités. Premièrement, accompagner et réaliser les projets d'investissement indispensables à l'attractivité du territoire et aux attentes des habitants en termes d'emploi, de mobilité, de logement et de cadre de vie, de lien social. Deuxièmement, développer sur le territoire les services publics quotidiens qui resteront au cœur des préoccupations de la métropole.

Dans ce cadre, et face à l'enchevêtrement des problématiques, il est fondamental d'instaurer des nouvelles manières de faire la ville et de mettre en place une nouvelle gouvernance. Il en va de l'efficacité et de la légitimité de l'action publique. Certes La Cub devient Métropole, et prend, grâce aux compétences nouvelles que lui confère la loi, une place particulière sur l'échiquier institutionnel. **Mais la métropole n'est pas le fait d'une institution unique.** Pour maintenir la

trajectoire, la dynamique engagée sur notre territoire, des solutions nouvelles sont actionnées : politiques publiques plus transversales et plus partenariales s'appuyant sur des mutualisations, des coopérations, des contractualisations ; mais aussi actions placées sous le signe de l'innovation, de l'intelligence collective et de la participation citoyenne. Autant de modes de faire que la métropole développera, redéfinissant par la même les rôles et les postures de chacun des acteurs du territoire : privés, institutionnels, citoyens.

Il est désormais un axe central : il faut que **la métropole et les communes mettent davantage en commun leurs moyens humains et matériels** pour faire des économies d'échelle et optimiser le service rendu à la population. C'est tout l'enjeu de l'ambitieuse démarche de **mutualisation et de territorialisation** des services que nous avons engagée et qui devrait montrer ses premiers résultats au cours de la mandature.

Il faut aussi arriver à articuler les différentes échelles territoriales et travailler dans des **logiques de complémentarité et d'interface**. Car une métropole forte ce n'est pas une métropole isolée, « hors sol », écrasante. C'est une métropole qui respecte **le rôle, l'identité et la légitimité des communes** qui la composent. Une métropole garante de la solidarité et de l'équité entre les communes membres. Une métropole qui, loin d'empiéter sur leurs prérogatives, travaille de concert avec elles pour une amélioration des services aux habitants et du cadre de vie. Une métropole qui saura également tisser des liens fructueux avec ses voisins proches ou lointains. Ainsi, par exemple, du fait de la délimitation des nouvelles régions, la métropole bordelaise se trouvera au coeur d'une nouvelle région Aquitaine-Poitou-Charentes-Limousin et sera amenée à développer des relations étroites avec les villes de ce large territoire.

Ainsi, pour cette mandature, et pour répondre à l'ambition d'**attractivité, de rayonnement et de qualité de vie** de la métropole bordelaise, nous fixons **cinq objectifs majeurs**:

- affirmer et conforter le **dynamisme économique** du territoire au service de l'emploi ;
- organiser un modèle de **mobilité « intelligente »** ;
- proposer **des logements accessibles et de qualité** ;
- veiller à la **qualité de vie** des habitants comme à la préservation de **l'environnement** ;
- mettre en œuvre une **action publique plus efficiente**.

**Cap, donc, sur Bordeaux Métropole.** Avec un mot d'ordre : **que tout le monde s'y retrouve ; une exigence : le service public ; et une volonté : voir notre territoire poursuivre sa marche en avant.**

*(1) : loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles*

## Chiffres clés – Economie

**Population** sur la Cub en 2014 : 727 000 habitants (soit la moitié de la population girondine). Une croissance de + 4000 habitants par an (en moyenne sur 5 ans).

PIB annuel estimé à 33 Milliards d'euros

82 000 **étudiants** (total enseignement supérieur - 2011). Projection 2020 : 98 200  
10 000 ETP chercheurs et enseignants-chercheurs sur La Cub (dont 3100 à l'université)

55 000 **établissements** industriels, commerciaux et de services, dont **93 % ont moins de 10 salariés**.

8 800 créations d'entreprises en 2013.

Taux de création d'entreprise Cub : 18,9 % en 2013 (17 % pour les métropoles de Lyon, et Toulouse/16,3 % pour celles de Lille et Nantes)

**388 000 emplois** (2011- INSEE), ce qui représente 62 % des emplois de la Gironde dont 281000 emplois salariés privés, c'est-à-dire 72 % de l'emploi total.

A l'horizon 2030 : nécessité de créer 100 000 emplois supplémentaires.  
2800 emplois sont créés chaque année ; il faudrait en créer deux fois plus.

Les grandes **filières stratégiques** :

Tertiaire : 80% des emplois et des entreprises de La Cub.

Bordeaux Euratlantique : 25 000 emplois estimés

Aéronautique spatial défense : 20 000 emplois, 310 entreprises

Numérique : 12 000 emplois, 2 500 entreprises

Tourisme : 14 000 emplois directs

Commerce : 45 000 emplois salariés, 9 800 établissements.

Economie Sociale et Solidaire : près de 10% des emplois salariés sur La Cub

**Aéroport de Bordeaux** : 4,6 millions de passagers en 2013. Croissance de +39% de passagers entre 2006 et 2012.

2017 : **LGV** Paris Bordeaux en 2h05. Gare Saint-Jean : 11 millions de voyageurs par an aujourd'hui. 20 millions attendus avec arrivée de la LGV.

---

## **Affirmer l'attractivité et le dynamisme économique de la métropole**

---

Avec 388 000 emplois, quatre pôles de compétitivité, une Opération d'Intérêt National Bordeaux-Euratlantique, la métropole bordelaise se positionne aujourd'hui comme un espace économique qui compte à l'échelle nationale. La Cub n'est pas étrangère à cette performance : par ses investissements massifs (2,5 milliards d'euros d'investissement d'ici 2020) et par le soutien qu'elle apporte aux entreprises, elle contribue à stimuler l'activité et l'emploi local. Dans un contexte économique critique et face à une concurrence accrue entre les territoires, la métropole bordelaise se fixe aujourd'hui comme priorités d'affirmer et de promouvoir sa position de place économique majeure et de doubler le rythme de création des emplois sur le territoire. Pour cela, elle agira dans deux principales directions : renforcer l'attractivité du « site » Bordeaux Métropole aux yeux des investisseurs et des entrepreneurs ; dynamiser le développement économique du territoire et créer les conditions favorables au développement des entreprises en mobilisant tous les acteurs locaux en ce sens.

### **1- Une attractivité renforcée, un rayonnement étendu**

Métamorphosée par les grands travaux entrepris depuis une vingtaine d'années, la métropole bordelaise jouit d'une excellente image, associant dynamisme et qualité de vie. Pour preuve : la place que Bordeaux occupe régulièrement dans le peloton de tête de classements nationaux ou européens démontrant son attrait vis-à-vis des cadres, des créateurs ou des dirigeants d'entreprises etc. Croissances démographique et économique étant imbriquées, le développement de la métropole nécessite de passer de 388 000 emplois aujourd'hui à environ 488 000 emplois dans les vingt prochaines années, soit 100 000 emplois de plus, ce qui est un défi de taille que la métropole peut relever.

#### ***1.1 - Faire de Bordeaux Métropole une destination incontournable***

Il apparaît nécessaire de renforcer l'accessibilité de la métropole pour mieux l'inscrire dans ce vaste réseau urbain que forment les grandes villes d'Europe. Dans cette perspective, l'arrivée de la LGV en 2017, qui mettra Bordeaux à deux heures de Paris, et la création autour de la gare Saint-Jean du grand quartier d'affaires Bordeaux Euratlantique voué à devenir la principale « porte d'entrée » de la métropole, vont représenter une vraie révolution. Ce nouveau cœur tertiaire de la métropole viendra s'inscrire dans une logique de synergie avec les autres sites tertiaires majeurs du territoire en particulier la zone aéroportuaire à l'ouest. Avec un objectif fort : permettre à l'agglomération bordelaise de devenir une véritable métropole d'affaires et non plus simplement de services. Pour cela, il faut attirer de nouvelles entreprises, en particulier des services supports de grands groupes, et davantage de cadres exerçant des « fonctions métropolitaines ».

De façon complémentaire à l'arrivée de la LGV, la métropole devra favoriser le développement de l'aéroport, en particulier les liaisons internationales, et plus généralement de toute la zone aéroportuaire, en améliorant notamment leur desserte par les transports en commun. Sur ce point le Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains (SDODM) prévoit d'assurer une liaison entre l'aéroport, le centre-ville de Bordeaux et la gare Saint-Jean.

Faire de Bordeaux Métropole une destination incontournable, c'est aussi accompagner l'attractivité touristique croissante de la métropole portée notamment par l'oenotourisme, le patrimoine, le tourisme fluvial et de croisières. Bien évidemment, la livraison de grands équipements structurants tels que la Cité des Civilisations du Vin, le nouveau stade, la grande salle de spectacle, les Cascades de Garonne, etc. doteront la métropole d'atouts supplémentaires pour étoffer l'offre touristique. Parallèlement, la création d'un office métropolitain du tourisme et des congrès - qui associera les offices de tourisme de Bordeaux, Lormont et les points info tourisme de Gradignan et de Pessac - permettra de renforcer la promotion touristique du territoire et le tourisme d'affaires.

## **1.2 - Miser sur l'excellence du Campus**

L'Université est un véritable argument d'attractivité, et plus généralement de structuration de la métropole bordelaise (étudiants et chercheurs représentant environ 15 % de la population). Sa labellisation en tant qu'Initiative d'Excellence (IdEx) lui permet de mettre en œuvre un projet de développement global avec pour ambition de se positionner parmi les cinq à dix pôles pluridisciplinaires d'excellence en Europe. Le campus bordelais, le plus grand de France, est en pleine rénovation dans le cadre de l'opération campus à laquelle La Cub contribue de façon significative. Au delà, il est nécessaire de constituer une université encore plus forte afin d'attirer les talents et de participer davantage encore à la croissance économique. La métropole, avec ses nouvelles compétences accompagnera le développement de l'université et favorisera la structuration de pôles d'excellence : sur le commerce (avec Kedge Business School), la transition énergétique (Inef 4), les matériaux composites (Institut de Recherche Technologique), la santé etc. De plus, pour valoriser le capital humain indispensable à la dynamique territoriale, la métropole s'attachera à favoriser les ponts entre l'enseignement supérieur/la recherche et les entreprises (start up et PME) autour de programmes communs répondant aux priorités du développement économique du territoire.

## **1.3 - Intensifier la promotion et la prospection : Bordeaux Métropole attractive**

Au-delà des équipements, des infrastructures, des atouts propres au territoire, faire de Bordeaux une Métropole attractive passe par l'élaboration d'un plan stratégique d'attractivité transversal qui associe les acteurs institutionnels concernés et qui s'appuie également sur l'engagement des entreprises, pour apporter rayonnement et valeur ajoutée au territoire, aux acteurs économiques et aux citoyens. C'est une action essentielle, que doit rapidement lancer notre métropole.

Dans ce cadre, les actions de promotion et de rayonnement de la métropole bordelaise devront être intensifiées, comme par exemple les missions à l'international pour ouvrir des portes et des marchés à nos entreprises et mettre en avant l'attractivité de Bordeaux Métropole à travers ses projets et le dynamisme de ses entrepreneurs.

Pour cela, Bordeaux Gironde Investissement (BGI) sera renforcée dans ses missions de promotion et de prospection pour devenir l'agence de développement économique de la métropole. Celle-ci sera chargée de lancer et d'animer la mission transversale relative au plan stratégique d'attractivité – accompagnée par des experts du marketing territorial –, de développer une présence dans les salons internationaux, de s'investir dans l'accueil de grands événements (comme le congrès ITS en 2015), de soutenir des initiatives mettant en mouvement des communautés engagées pour le territoire (comme le programme « Alumni »), mais aussi de prospecter et d'attirer sur le territoire de nouvelles entreprises créatrices d'emplois.

## **2 - Dynamiser le développement économique de la métropole**

Ce sont les entreprises qui génèrent les emplois. Les résultats que nous obtiendrons dépendront de notre capacité à susciter et à accompagner la croissance de nos entreprises. Pour cela, il faut créer l'environnement le plus favorable possible à leur implantation, leur maintien et à leur développement sur la métropole. Cela se fera par un positionnement fort de la métropole en matière de développement économique, avec des interventions confortées et légitimées par la loi Maptam. Cette position sera à construire en bonne intelligence avec les autres acteurs, en particulier la Région, chef de file en la matière, avec qui un partenariat renouvelé sera à dessiner, mais aussi avec les chambres consulaires, les structures de développement économique, les associations professionnelles et bien entendu les entreprises, et chaque écosystème.

En outre, les grands projets transversaux de la métropole, autour de la Ville intelligente ou de la croissance durable, les grands équipements, sont autant de leviers essentiels pour le développement de l'activité et de l'emploi sur le territoire.

## **2.1 - Soutenir et valoriser les locomotives économiques du territoire**

Il est prioritaire de soutenir et de rendre encore plus visibles les grandes filières stratégiques du territoire : industries aéronautiques, laser, numérique, santé, qui constituent les fleurons de notre économie et de sa capacité d'innovation. Elles sont portées par de grands sites technologiques dédiés : l'Aéroparc (Mérignac-Le Haillan-Saint-Médard-en-Jalles) pour la filière aéronautique ; l'Ecoparc (Blanquefort) et le parc Newton (Bègles) pour les éco-activités ; la Cité de la photonique (Pessac) autour du laser.

La métropole doit également mieux coordonner les structures d'accompagnement qu'elle soutient et renforcer son rôle au sein de leur gouvernance, notamment les pôles de compétitivité (dont elle pourra être copilote) qui sont les lieux de maturation des projets et des savoir-faire de demain, ainsi que les technopoles qui jouent un rôle essentiel d'accompagnement des jeunes entreprises innovantes, d'animation et de mise en valeur des parcs technologiques.

Il faut aussi impulser de grandes actions fédératrices qui permettent d'identifier et de porter à l'international nos secteurs d'excellence ou le dynamisme entrepreneurial de notre tissu économique, à l'image de la labellisation « French Tech » soutenue par la forte mobilisation de l'écosystème numérique local et régional. Celui-ci est regroupé sur un arc numérique allant des Bassins à flot, via le centre-ville de Bordeaux (Chartrons), jusqu'au projet de Cité numérique à Bègles - futur bâtiment totem -, et qui se prolonge jusqu'au Campus.

## **2.2 - Savoir accueillir les emplois de demain**

On observe actuellement une contraction des espaces à vocation économique sur le territoire. Les raisons en sont multiples et souvent légitimes, entre nécessité de construire davantage de logements et souci de préserver l'environnement. Mais le résultat, c'est que les entreprises ont aujourd'hui tendance à s'installer préférentiellement en périphérie de l'agglomération. Il faut inverser cette tendance : en poursuivant l'aménagement de nos grands sites d'activité aujourd'hui insuffisamment aménagés ; en intégrant les activités de l'économie présente et tertiaire dans les projets urbains ; mais aussi en veillant à ménager une place aux activités productives (artisanat, PME / PMI, logistique...) essentielles pour l'équilibre et la vitalité économique de la métropole. Pour développer l'offre de foncier économique et d'immobilier d'entreprise adaptée à la diversité des besoins, dans une logique de rationalisation et de réactivité, la solution la plus efficace est la création d'un outil dédié d'aménagement économique ; La Fab pourrait ainsi voir ses prérogatives étendues pour mener à bien cette mission.

## **2.3 - Accompagner les entreprises à toutes les étapes de leur développement**

Pour accompagner la création et le développement d'entreprises de nombreux dispositifs existent sur notre territoire (incubateurs, pépinières, coopératives, agence de développement local etc.). Il est du rôle de la métropole de donner plus de lisibilité à ce réseau et de veiller à ce que les porteurs de projets soient orientés vers le bon outil, le bon acteur afin de faciliter les démarches et d'encourager l'entrepreneuriat. La métropole pourra, en outre, s'appuyer sur de nombreux mouvements émergents et actifs d'entrepreneurs. Parallèlement, la métropole améliorera sa capacité à répondre aux différents besoins des entreprises : accompagnement à l'implantation, aides financières mais aussi accès au très haut débit, transport de marchandises et logistique urbaine, déplacements et services aux salariés, accès aux marchés publics, etc. afin de créer les conditions favorables à leur croissance.

Ces actions doivent concerner l'ensemble du tissu économique. La métropole doit ainsi continuer d'accompagner les secteurs économiques structurants du territoire (commerce, filière viticole, agriculture, chimie, nautisme...). Ce développement devra s'appuyer sur une action volontariste de l'ensemble des acteurs économiques du territoire, dont le Grand Port Maritime de Bordeaux.

La métropole devra aussi intensifier son soutien au développement des entreprises de l'économie sociale et solidaire qui est un levier fort pour la création d'emplois non délocalisables et pour des initiatives en réponse à des besoins sociaux non satisfaits. Enfin, il est également indispensable



d'investir davantage encore dans les champs émergents : en termes d'industries productives du futur telle que la chimie verte ou les matériaux composites, et de nouvelles formes d'économie (économie créative, silver économie, économie circulaire...) en soutenant les projets qui allient entrepreneuriat et innovation sociale.

Une attention particulière doit être portée à deux enjeux transversaux : la transformation numérique de l'économie d'une part, qui concernera tous les champs d'activités et pas seulement les start-up, et d'autre part, l'accès au financement – public et privé – pour les entreprises sur la métropole bordelaise, levier essentiel à leur croissance et à leur capacité à aller gagner de nouveaux marchés.

Au-delà de ces modes d'intervention, la métropole a une action à mener en matière d'animation économique du territoire. Dans ce domaine, le rôle des communes est prégnant. Aussi, il est impératif de mettre en place un système permettant à la fois de maintenir le lien de proximité avec les entreprises, tout en favorisant l'accès à l'ensemble de l'offre de services mis à leur disposition sur la métropole.

A cet égard, l'appui de La Cub aux différentes structures locales qui soutiennent l'économie de proximité est important mais, au delà de leur financement, il est indispensable d'assurer une meilleure coordination entre ces acteurs.

Enfin, dans le domaine des politiques de l'emploi, la métropole s'attachera à mettre en place une animation structurée des acteurs sur le territoire, visant à une meilleure cohérence des actions et à la valorisation des grands chantiers métropolitains pourvoyeurs de nombreux emplois.

## Chiffres clés – Mobilité

En Gironde 49 % des émissions de **GES** sont imputables aux transports, 30 % sur La Cub.

**Tramway** : Aujourd'hui 44 km de réseau. + 33 km de lignes supplémentaires de tramway prévus dans la troisième phase pour un investissement de 983 millions d'euros.

Un nombre de voyageurs sur le réseau en augmentation : 122,4 millions de passagers en 2013. 300 000 voyageurs/jour sur réseau tram

**Parcs relais** : aujourd'hui 15 parcs + 3 parcs mutualisés. A terme : 25 parcs +3

**Couloirs bus** : aujourd'hui : 30 km. 10 km de plus d'ici 2015.

**Les transports en commun** concernent sur La Cub 11 déplacements sur 100 en 2009. Objectif 2020 (plan climat) : 15 %. Dans les autres grandes villes européennes, la part modale des transports en commun se situe entre 15 et 25 %.

Transports en commun : 16 % à 17% en hypercentre, mais seulement 10 % entre boulevard et rocade et 7 % quand on traverse la rocade.

**Les déplacements intermodaux** : 3% du total des déplacements sur la Gironde. Les ¾ d'entre eux sont réalisés par les habitants de La Cub. 52 % des déplacements intermodaux concernent les motifs de déplacements « obligés » (études et travail).

Part modale du **vélo** 4 % en 2009 (6 % sur Bordeaux). Objectif (Plan climat Cub) : 15 % en 2020. A titre de comparaison, le vélo occupe 25 % de part modale dans les grandes métropoles du nord de l'Europe.

Part modale **marche à pied** 24 % en 2009 sur l'agglomération bordelaise (avec une importance toute particulière en hypercentre) contre 31 % à Lille ou 34 % à Strasbourg. Objectif plan climat Cub : 25 %

**Rocade** : entre 78 000 et 133 000 véhicules/jour en moyenne. En heure de pointe, sur la rocade, 60 % des déplacements ont pour motif le domicile - travail.

### Autopartage :

- **Réseau Citiz** : en 2014, 55 voitures et 27 stations. 70 véhicules et au moins 3 nouvelles stations prévus pour 2015.
- **BlueCub** : aujourd'hui : une centaine de véhicules. 200 véhicules prévus à l'horizon 2015.

---

## Faciliter les déplacements : vers un nouveau modèle de mobilité

---

Dans un contexte de forte croissance du nombre de déplacements, la politique volontariste de La Cub a permis de faire baisser la part modale de la voiture pour la première fois depuis des décennies (1999 : 64 %/2009 : 54%). Malgré les efforts considérables entrepris depuis 1995, les déplacements restent encore souvent difficiles pour beaucoup d'habitants et d'usagers de la métropole bordelaise. Assurer des déplacements plus fluides, des durées de trajets prévisibles et offrir un panel de solutions élargi pour une mobilité choisie, tels sont les impératifs que nous devons continuer à nous fixer. Il en va de la qualité de vie des habitants, mais aussi du bon fonctionnement de l'activité économique, et au delà de l'attractivité du territoire. Afin de répondre à ces enjeux, une complémentarité doit être assurée entre les investissements dans les infrastructures de transport permettant de développer une offre performante de transports urbains, et le développement de l'innovation, technologique et d'usage, au service d'une mobilité alternative et intelligente.

### 1- Compléter les infrastructures de transports

#### *1.1 - Conforter le réseau de transport en commun*

> L'extension des lignes A, B, C, sera achevée sur la mandature. Les mises en service commerciales, s'effectueront comme prévues, selon le planning suivant :

Janvier 2015 : Ligne A - Mérignac et Ligne C - Bordeaux Lac

Mars/Avril 2015 : Ligne C – Bègles et Ligne B - Pessac

2018 : Ligne C - Villenave d'Ornon – Bègles

De plus, La Cub a toujours pour objectif la mise en service de la ligne D du tramway et du tram-train du Médoc.

Par ailleurs, 6 terminus partiels permettant de renforcer la fréquence des tramways sont d'ores et déjà réalisés et seront mis en service début 2015. En parallèle, la réalisation de nouveaux couloirs bus (10 km supplémentaires pour 2015) viendra améliorer le fonctionnement du réseau et sa vitesse commerciale.

> Un SDODM pour organiser l'avenir du réseau

Garder l'ossature du Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains (SDODM) tout en donnant la priorité au développement d'un réseau maillé, structuré par une articulation des lignes de TCSP et la création de nouveaux points d'échanges pour dé-saturer les nœuds existants, telle est la philosophie générale du programme d'études retenu par les élus communautaires. Dans ce cadre, quatre études opérationnelles sont lancées avec, pour les deux premiers projets, une faisabilité envisageable sur la mandature.

- la desserte de l'aéroport, par l'extension de la ligne A entre Mérignac Quatre Chemins et l'aéroport et la mise en place d'une navette entre l'aéroport et la gare de Pessac Alouette (date estimée de mise en service : fin 2019).

- la liaison en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Bordeaux centre - Caudéran - Le Haillan - Saint-Médard-en-Jalles – Saint-Aubin-de-Médoc (date estimée de mise en service : fin 2017).

- la liaison tramway Gradignan – Bordeaux avec une première phase Gradignan-Talence-Thouars-Campus-Bordeaux CHU avec notamment la réalisation d'un point d'interconnexion efficace sur les boulevards (Lescure) puis un terminus à définir ultérieurement sur la base des résultats de l'étude d'optimisation des lignes de TCSP.

- la liaison TCSP entre Bordeaux Cracovie et Cenon Pont Rouge.

En parallèle, plusieurs études « pré-opérationnelles » seront également menées :

- expertise du prolongement de la ligne D du tramway entre Cantinolle (Eysines) et Saint-Médard-en-Jalles.

- étude d'optimisation de la desserte circulaire en Transport en Commun en Site Propre empruntant les boulevards de Bordeaux et la rive droite (liaison pont à pont) avec l'articulation de plusieurs lignes permettant la desserte des bassins de vie du nord (Parempuyre), du sud ouest (Gradignan - Talence) et de la Presqu'île d'Ambès.

- étude d'amélioration de la desserte de la presqu'île d'Ambès par les quais de la Garonne et par le renforcement de la desserte ferroviaire (étude stratégique de définition des besoins de desserte ferroviaire sur le territoire de La Cub, en lien avec la Région).

Enfin, une étude prospective de faisabilité pour la desserte en TCSP des zones d'emplois d'un grand secteur extra rocade de l'ouest de l'agglomération va être réalisée.

Ces importantes réflexions permettront d'éclairer le choix des modes des nouvelles liaisons stratégiques pour le territoire et d'évaluer l'impact budgétaire des différents projets. Car au delà du tramway, c'est la combinaison des différents modes qui permettra de répondre à l'ensemble des problématiques de déplacements à l'échelle métropolitaine, notamment au delà de la rocade.

Parallèlement, afin d'améliorer l'accessibilité à la métropole bordelaise, il sera important de demander à l'Etat le lancement des études sur le contournement ferroviaire de l'agglomération.

## **1.2 - Adapter le réseau routier aux dynamiques métropolitaines**

> Le bouclage de la mise à deux fois trois voies de la rocade ouest est une priorité pour la métropole. Les difficultés de déplacements sur la rocade pénalisent l'économie du territoire ; elles pèsent sur un nombre important d'entreprises et de salariés (plus de 120 000 emplois le long de la rocade). Aussi, la métropole doit-elle rester particulièrement mobilisée et volontariste pour pousser à une solution, par adossement à une concession autoroutière, permettant le bouclage de la rocade, dans des délais clarifiés. Dans l'attente de cette solution, la rocade doit être inscrite au futur Contrat de Plan Etat/Région (2015-2020). En complément, la création de la troisième voie de la rocade devra s'accompagner de l'étude, puis de la mise en œuvre, d'un ensemble de mesures de régulation et d'optimisation (vitesse, entrées prioritaires...). La bande d'arrêt d'urgence sera élargie pour permettre la création d'une voie réservée aux transports en commun.

> Le nouveau franchissement Jean-Jacques Bosc, dont les travaux vont débuter fin 2016, sera quant à lui mis en service début 2019.

## **2 - Du transport à la « mobilité intelligente »**

Parce qu'aux contraintes budgétaires s'ajoutent des mutations profondes, qu'il s'agisse de transformation des modes de vie, d'urgence environnementale, de révolution numérique, d'enjeu de santé publique, de crise de l'emploi, ou de croissance démographique, la responsabilité de la métropole et de ses partenaires, est de transiter vers un nouveau modèle de déplacements. En résumé, il s'agit de passer du transport à la mobilité, avec une triple mutation des usages, des outils, et des acteurs, dans l'esprit des principes du « Grenelle des mobilités » et des 17 mesures de sa Charte, à concrétiser avec l'ensemble des partenaires, au cours de la mandature.

### **2.1 - Améliorer l'efficience du réseau de transports en commun**

Le Conseil de Cub a fait le choix, le 31 octobre 2014, du futur délégataire pour huit ans, avec une mise en place en janvier 2015. Ce dernier devra être en mesure d'assurer la gestion du réseau dans une logique d'optimisation afin de transporter davantage de voyageurs et répondre aux besoins des usagers dans leur diversité, dans un souci constant d'amélioration de la qualité du service et d'accessibilité.

## **2.2 - Articuler les réseaux de transports à une échelle pertinente**

Les démarches de mise en place d'un Syndicat des transports, réunissant les différentes Autorités Organisatrices de Transports locales, vont être accélérées. L'enjeu est de mettre, d'ici 2017, tous les acteurs (Région, Département, métropole et communautés d'agglomération concernées) autour de la table pour agir ensemble dans le sens d'une meilleure coordination et interconnexion des différents réseaux de transports.

## **2.3 - Un « mix mobilité »**

Pour une mobilité efficace, la solution est en réalité un panel de solutions. L'objectif paraît simple, la mise en œuvre demeure complexe puisqu'il s'agit de jouer avec l'ensemble des transports disponibles, d'agir sur les différents leviers, dans un souci de cohérence et d'articulation. En somme, miser sur la multimodalité. Et pour mettre en œuvre cette multimodalité, dans un souci de fluidification du trafic et d'éco-mobilité, il sera nécessaire d'élaborer un nouveau plan de circulation qui englobe les 28 communes de la métropole.

> la voiture, autrement

Quels que soient les efforts entrepris dans le domaine de la mobilité, la forme de notre agglomération rend incontournable l'usage de la voiture. Encore faut-il offrir aux usagers les outils permettant de limiter l'emploi de la voiture « solo », lui trouver des alternatives dans une logique de chaîne de la mobilité, ou encore mettre en œuvre des outils de régulation, notamment une politique de stationnement élaborée en étroite collaboration avec les communes. Dans ce cadre, le développement du co-voiturage et de l'auto-partage est particulièrement pertinent. Des dispositifs sont déjà soutenus par La Cub ; ils seront optimisés dans les années à venir.

>Apporter de nouvelles réponses pour le stationnement

L'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile/travail est divisée par deux si le stationnement n'est pas assuré à destination. Cet outil est, de ce fait, privilégié pour faciliter le report modal vers les modes collectifs et doux ; il améliore la qualité des espaces publics et contribue à l'attractivité économique en garantissant des places de stationnement pour les utilisateurs du centre d'agglomération grâce à une réglementation adaptée. Les actions concerneront notamment l'extension des zones réglementées sur les secteurs à enjeux comme l'intraboulevard de Bordeaux, les centralités communales et fera l'objet de préconisation territorialisée et au cas par cas. Les parcs de rabattement (parcs relais, pôles d'échanges, parking de proximité...) seront aussi développés, en réfléchissant à l'augmentation de capacité ou de tarification adaptée. Ce développement sera appréhendé dans le cadre d'un plan directeur identifiant les sites à enjeux et permettant de faire une veille foncière.

Enfin, une réflexion sera portée sur l'harmonisation des tarifications sur voirie et en ouvrage mais aussi pour les résidents afin d'optimiser l'utilisation des parcs et de renforcer la qualité des espaces publics.

> Faire la part belle aux déplacements actifs

Si le vélo affiche de bons résultats, notamment en centre ville, il devra être développé, sa part modale restant encore faible. Faire plus, faire mieux, notamment pour ce qui concerne l'usage du vélo sur des distances plus conséquentes. Les objectifs du plan vélo seront mis en œuvre, notamment l'aménagement d'un réseau cyclable complet, le développement de l'utilisation du vélo à assistance électrique, le déploiement de dispositifs de stationnement réservés aux vélos, l'augmentation du nombre de stations et vélos Vcub.

La marche à pied permet, quant à elle, une diminution de nombreux petits déplacements motorisés ; elle est aussi un précieux allié aux transports en commun. Aménager et entretenir un espace adapté aux piétons (voirie, trottoirs, espaces publics) dans un souci d'accessibilité pour

tous, jalonner efficacement des cheminements, promouvoir la pratique de la marche notamment sous l'angle de la santé publique, sont quelques uns des leviers à activer.

#### **2.4 - Les innovations au service de la mobilité**

> Développer les outils numériques pour une meilleure information en temps réel des voyageurs et une meilleure mobilité personnelle, dans la lignée du SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs) mis en service à l'automne 2014 ou encore l'application « Vcub Prédit ». L'objectif étant que les citoyens puissent avoir accès à un ensemble de solutions de mobilité grâce à une transversalité et une interconnexion entre les différents outils numériques. Un jalon symbolique : Bordeaux Métropole sera, en 2015, la vitrine mondiale des transports intelligents avec la tenue (du 5 au 9 octobre) du congrès mondial Intelligent Transport Systems (ITS) où sont attendus 10 000 visiteurs.

> Promouvoir la « transmodalité ». Co-voiture, pédi-bus ou vélo-bus, tram-train, vélo-public...sont autant de façons, dont il nous faut accompagner l'émergence et le développement, de conjuguer et d'hybrider les modes de transports.

> Proposer des démarches efficaces et innovantes permettant de renforcer, à toutes les échelles territoriales, l'articulation entre urbanisme et mobilité notamment en densifiant autour des axes de transports collectifs.

> Jouer sur les espaces et sur le temps avec la mise en place d'une « agence des temps » (action prévue à l'Agenda 21 ainsi que dans la « Charte de la mobilité ») qui s'attachera prioritairement à diminuer les phénomènes d'heure de pointe en favorisant notamment les Plan de Déplacements d'Entreprises, le télétravail ou en étalant les horaires d'embauche. Dans le même esprit, la mise en œuvre de la « métropole du quart d'heure » se concrétisera par la création de plusieurs espaces mutualisés de proximité pour les services du quotidien (de type conciergeries) et pour le travail (tiers lieux). Ces nouveaux lieux contribueront, par le maintien d'une vie à l'échelle du quartier, à réduire la mobilité contrainte et à encourager la dé-mobilité.

## Chiffres clés – Logement

**Ces pages « chiffres clés » seront traitées sous forme iconographique. Une sélection des informations devra pour cela être effectuée.**

**Territoire Cub** : 50 % d'espace urbanisés, 50 % d'espaces agricoles et naturels.

**Densité** : 1258 habitants/km2 en 2010. Soit une densité deux fois moindre que Lyon.

Au cours des 5 dernières années : 1 **nouveau girondin** sur 4 s'est installé sur La Cub, contre 1 sur 2 dans les années 1990.

30 **opérations d'aménagement** en cours de réalisation dont : 13 Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) et 16 Programmes d'Aménagement d'Ensemble (PAE) + la ZAC Saint-Jean Belcier de l'Opération d'Intérêt National (OIN).

4 **ZAC en préparation** : 1 (Garonne Eiffel) sur l'OIN par l'Etablissement Public d'Aménagement , 3 par La FAB (Eysines Cares, Gradignan centre ville et Bègles Villenave d'Ornon route de Toulouse).

Un **objectif de construction** de 7500 **logements** par an dont 3000 à 3500 en logement social (à comptabiliser sur 6 ans). C'est la production nécessaire pour que les communes de La Cub puissent offrir un parc de 25% de logements sociaux d'ici à 2025.

Pour produire ces logements, il faut mobiliser environ 450 ha de foncier jusqu'en 2020.

**Réhabilitation du parc existant.** Parc public : objectif de 300 à 400 logements par an (soit 2500 environ sur 6 ans). Parc privé, avec l'objectif de 1000 à 1500 logement à réhabiliter sur 6 ans, ainsi qu'une vingtaine de copropriétés.

---

## **Créer plus de logements de qualité au sein d'un territoire préservé**

---

Chaque année, le département de la Gironde gagne en moyenne 15 000 habitants, ce qui en fait l'un des départements les plus dynamiques de France sur le plan démographique. La métropole bordelaise y est pour beaucoup. Sa bonne image, son offre urbaine très riche (infrastructures et équipements, emplois, services etc.) attirent de nombreux nouveaux habitants. Mais plutôt que de s'installer dans La Cub, la majorité d'entre eux a jusqu'à présent tendance à se disperser sur le territoire girondin. Ainsi, La Cub a « accueilli » en moyenne 1 nouveau girondin sur 4 (soldes naturel et migratoire confondus) au cours des 5 dernières années, contre 1 sur 2 à la fin des années 1990. Les raisons sont à chercher du côté de l'attrait des ménages pour l'habitat individuel, mais aussi du côté d'une offre immobilière encore insuffisante et trop souvent inadaptée à leur revenu. Le résultat, c'est l'étalement urbain, avec la congestion automobile, la pollution, le renchérissement des équipements publics et de leurs coûts. C'est aussi le risque de la relégation des plus modestes aux marges de la métropole. L'équation à résoudre est donc complexe : il faut parvenir à augmenter la production de logements à des prix maîtrisés, mais veiller en même temps à préserver la qualité du cadre de vie du territoire, dont la dimension « nature » compte parmi les meilleurs atouts. Côté logement, la stratégie est arrêtée, les outils sont en place. L'effort engagé sera nécessairement poursuivi et partagé à l'échelle du territoire pour favoriser l'accès au logement et faire face aux nombreuses attentes : celles des ménages en précarisation, celles des populations vieillissantes, et celles des jeunes en recherche de solutions de logement. L'objectif de cette mandature est donc de mener à bien les opérations, dans le respect du calendrier et des équilibres financiers. Côté nature, le temps de la réflexion stratégique s'achève, et l'enjeu est désormais de consolider les outils correspondants (le référencement des zones inondables par exemple) et de décider puis mettre en œuvre un programme d'actions.

### **1- Construire plus, construire mieux**

L'effort de construction de la métropole sera amplifié, avec un objectif de 7500 logements neufs par an, et une production de logements sociaux qui doit tendre vers 3000 logements par an avec le souci d'équilibrer leur répartition sur l'ensemble du territoire tout en préservant les identités urbaines et paysagères des communes. Cet effort se traduira par la création de nouveaux quartiers, véritables lieux de vie pour les habitants, et concernera principalement :

#### ***1.1 - les projets de l'arc de développement durable***

Ils s'égrainent le long de l'arc de développement durable, depuis les berges du Lac où l'éco-quartier Ginko est sorti de terre (il accueillera à terme 7000 habitants dans 2700 logements), au vaste territoire de Bordeaux-Euratlantique sur les communes de Bègles, Bordeaux et Floirac (15 à 16 000 logements escomptés d'ici 2030), où il s'agira de mettre en œuvre les projets Saint-Jean-Belcier, Garonne-Eiffel, et Bègles-Garonne, en passant par les Bassins à flot (5400 logements d'ici 2020), Brazza (4500 logements) et la ZAC Bastide-Niel (3300 logements d'ici 2030), tous ces projets partageant, par-delà leurs singularités respectives, les mêmes objectifs d'accessibilité, de mixité urbaine, de qualité paysagère, de performance énergétique.

La mise en service du nouveau pont Jean-Jacques Bosc, qui bouclera la ceinture des boulevards et contribuera à relier plus étroitement encore les deux rives de la Garonne, desservira notamment Les Quais de Floirac, autre grand quartier en développement.

#### ***1.2 - 50 000 logements autour des axes de transports collectifs***

L'Opération 50 000 logements, pilotée par La Fab, entre en phase opérationnelle, avec à court terme la réalisation de 2000 logements dans le cadre de 18 îlots témoins, et le lancement de 15 opérations d'aménagement sur le territoire de 15 communes de la métropole. L'enjeu étant de produire une offre suffisamment accessible et attrayante pour convaincre les ménages en quête d'un logement de s'installer au cœur de l'agglomération plutôt qu'à ses marges, un effort tout particulier sera fait sur l'accession à prix maîtrisé, avec une part des logements mis en vente entre



2100 et 2500 €/m2.

Bien d'autres opérations d'aménagement sur l'ensemble du territoire contribueront elles aussi à améliorer significativement l'offre de logements et la qualité des espaces publics dans la métropole. Avec toujours pour objectif de privilégier un développement urbain corrélé à la desserte de transports en commun et en continuité des tissus existants, et une volonté de diversification de l'offre de logements.

## **2 - Améliorer l'offre et les solutions de logements**

Afin d'améliorer l'accès au logement et les conditions d'habitat, des moyens seront dégagés par la métropole pour soutenir la rénovation urbaine et intervenir sur les logements existants. Il s'agira d'accompagner la réhabilitation - notamment énergétique - des logements dégradés ainsi que la rénovation des copropriétés dégradées, de résorber l'habitat précaire, de développer l'hébergement d'urgence dans l'agglomération mais aussi de stimuler les formes d'habitat innovantes (comme l'habitat coopératif, l'habitat évolutif). La Cub pourra par exemple mettre à disposition, suivant des modalités adaptées, pour une durée déterminée, son foncier afin de stimuler la construction de logements sociaux. Enfin, la montée en compétence de la métropole en matière de politique de la ville lui permettra de s'investir plus fortement, aux côtés des communes, dans les actions de renouvellement urbain des quartiers concernés et garantir ainsi la requalification de certains secteurs de l'agglomération menacés de décrochage.

## **3- Accroître la maîtrise foncière**

Pour parvenir à construire plus vite plus de logements, et *a fortiori* des logements abordables, il est nécessaire de se doter des moyens de mieux maîtriser le foncier. Pour atteindre les objectifs de production de 7500 logements par an, la mobilisation du foncier nécessaire et en l'état actuel des règles du PLU est de 90 ha/an par les opérateurs fonciers (bailleurs, promoteurs, SEM etc...) et de 20 ha/an par La Cub.

Une meilleure répartition des rôles est à trouver rapidement entre La Fab et La Cub. En mobilisant La Fab sur l'action foncière ciblée de court et moyen terme, on pourra dégager de nouvelles marges de manœuvre budgétaires pour La Cub en vue de la constitution de réserves de long terme, renouvelant par là une politique active de réserves foncières.

## **4 - Faire place à la nature**

L'effort de construction devra respecter l'engagement pris par La Cub de préserver le délicat équilibre qui caractérise aujourd'hui son territoire : 50 % d'espaces urbanisés, 50 % d'espaces naturels et agricoles. Mais au-delà de cette « sanctuarisation », c'est une politique active de la nature - sous toutes ses formes - qu'il faut mettre en place pour mieux valoriser l'exceptionnel patrimoine naturel de la métropole et permettre l'épanouissement de la nature, sur l'ensemble du territoire et jusqu'au cœur de la ville. D'une part, le soutien à l'activité agricole périurbaine (encourager l'implantation des agriculteurs, stimuler les circuits courts...) est un des leviers pour ce faire. D'autre part, c'est dans cette perspective qu'a été lancée, il y a deux ans, l'opération « 55 000 hectares pour la nature ». L'heure est maintenant à la conception d'une dizaine de projets opérationnels et à leur mise en œuvre rapide avec le concours des habitants, en fonction des orientations stratégiques retenues :

- la réintroduction de la nature dans les zones urbaines denses, les grandes opérations d'aménagement, les zones commerciales ou d'activité ;
- la valorisation écologique, sociale et économique des grands territoires de nature (la presqu'île d'Ambès, les coteaux de la Garonne, les vallées des Jalles, de l'Eau bourde et de l'Eau blanche, le Delta vert à Bègles, la coulée verte du Peugue à Pessac...) ; mais aussi des zones inondables (soit 1/3 du territoire) et des zones humides, pour certaines insérées en milieu urbain ;
- la reconstitution des continuités naturelles (les « trames vertes et bleues »), dans un souci

- de préservation des espaces animales et végétales, mais aussi de révélation du socle naturel de notre territoire, et en particulier du réseau hydrographique ;
- l'occupation des espaces en mutation (les friches urbaines par exemple) ou en attente d'urbanisation, par une nature accessible à la population, à l'image par exemple des jardins partagés.

## **5 - Aménager des espaces publics « à vivre »**

Prolongement extérieur du logement, l'espace public est le point de contact avec l'urbain, de découverte et de compréhension de la ville. Il est aussi le lieu de croisement, de pause et de rencontre avec les autres, au fil de la journée et de la nuit. Aménagé par la collectivité, mais de plus en plus conçu avec les habitants, il prend vie par les usages et par son appropriation citoyenne. Consciente des enjeux urbains et humains autour des espaces publics, La Cub, avec la démarche « nouvelles modalités d'aménagement des espaces publics », a ouvert une nouvelle façon de concevoir et de réaliser les espaces publics pour une métropole plus accueillante, agréable et vivante au quotidien. Les objectifs fixés se déclinent en termes de confort ; de souplesse dans les usages et les évolutions ; d'adaptation aux divers contextes urbains et de respect de l'environnement ; d'économie en termes de coût comme d'espace. Parmi la soixantaine de projets-test engagés depuis 2013, une vingtaine sera réalisée d'ici à fin 2015. Les perspectives d'économie attendues sur les projets peuvent atteindre 30 % du montant des travaux. A partir d'une évaluation des premières réalisations, l'ambition, pour cette mandature, est d'élargir la démarche d'accompagnement technique à tous les projets d'aménagement d'espaces publics, de dépasser la phase expérimentale pour généraliser petit à petit un dispositif « qualité ».

## Chiffres clés – Haute Qualité de Vie

6,67 **teqCO<sub>2</sub>/habitant/an** (un résultat meilleur que ceux de Lille Métropole et Marseille Provence Métropole).

2 nouveaux **réseaux de chaleur** créés d'ici 2020, soit à terme environ 14 600 tonnes CO<sub>2</sub>/an évitées ; un recours massif aux énergies renouvelables ou de récupération (EnR&R) avec un taux d'environ 70%. 2 autres réseaux de chaleur à l'étude.

1,6 **passager par voiture** en 2014. Objectif : 2 passagers en 2020.

**Eau potable** : consommation moyenne de 152 litres/habitant/jour en 2013. Objectif en 2020 : 148 litres/habitant/jour.

Capacité de production **d'eau industrielle** et d'eau alternative à l'eau potable : 2 millions de m<sup>3</sup> d'eau industrielles en 2020 (1,48 millions en 2010).

**Substitution de nouvelles ressources** en eau potable à hauteur de 10 millions de m<sup>3</sup> d'ici 2020.

Production annuelle d'**ordures ménagères** et assimilées : 363 kg/ habitant en 2013. Un objectif de réduction de 10 % par habitant sur cinq ans.

35 % déchets pris en charge par La Cub sont **valorisés** sous la forme matière ou organique en 2013. Objectif 2015 : 45 %

**Agriculture** : surface agricole utile : 5 800 ha. 176 exploitations.

**Biodiversité et habitats** : 344 espèces de vertébrés recensées, dont plus d'un tiers d'espèces protégées. 902 espèces de plantes recensées, dont une vingtaine protégée. Surface de La Cub concernée par des périmètres d'inventaire et de protection réglementaire d'espèces et espaces naturels agricoles et forestiers : 15 022 ha (26%).

**Risque** : 40 000 habitants en zone inondable.

100 km de **cheminement** de découverte de la nature balisés et 40 km à réaliser d'ici 2016.

---

## La métropole « Haute Qualité de Vie »

---

Préservation des 50% d'espaces naturels et agricoles du territoire, promotion des mobilités alternatives, bâtiments publics à énergie positive, protection de la ressource en eau, plan climat énergie, Ecoquartiers...la métropole bordelaise est déjà fortement engagée dans la voie d'un développement urbain plus durable, plus respectueux de l'environnement, plus attentif au bien-être de ses habitants. Parmi les plus attractives de France, l'agglomération bordelaise va grandir, se densifier ; et pour prendre place dans le concert européen tout en préservant notre qualité de vie, il faut redoubler d'effort, viser à l'exemplarité et à l'excellence, notamment en matière de transitions énergétique et écologique. Ces défis impliquent une action publique intégrée et volontariste sur le long terme, et appellent à des comportements plus sobres, plus responsables. Ils représentent aussi une véritable opportunité qui stimulera l'innovation, produira des richesses et de l'emploi, et engagera la métropole bordelaise vers une croissance durable.

### **1 - La métropole, acteur majeur de la transition énergétique**

Le GIEC (Groupe Intergouvernemental d'Experts sur l'Evolution du Climat) a, dans son dernier rapport, lancé une alerte sur l'urgence à diminuer les émissions de Gaz à Effet de Serre (et donc agir sur l'énergie) afin de contenir le réchauffement climatique et ses conséquences. La métropole bordelaise s'engage pour apporter sa contribution face à ce défi. Sa politique dans ce domaine a déjà été reconnue à travers l'obtention, en 2013, du label européen Cit'ergie. L'objectif est désormais d'être distinguée par le Label Cit'ergie® GOLD, niveau ultime de performance. La métropole devient en outre, par la loi, compétente en matière de création et d'entretien des réseaux de chaleur et de froid urbains ; de concessions de la distribution publique d'électricité et de gaz ; d'infrastructures de charge des véhicules électriques ; de maîtrise de la demande en énergie mais aussi de lutte contre la pollution de l'air. Autant de leviers qui augmenteront ses capacités à agir et la positionneront comme acteur clé de la transition énergétique. La révision complète, en 2015, du Plan Climat Energie Territorial (qui deviendra un Plan Climat Air Energie Territorial) sera l'occasion d'affirmer plus nettement encore les intentions et les objectifs de la métropole dans ce domaine.

#### ***1.1 - Intensifier notre action en faveur de la rénovation énergétique du bâti***

Il s'agit, en premier lieu, de développer l'autonomie énergétique complète des bâtiments publics. Au delà, des actions urgentes devront être déployées sur le bâti résidentiel ancien qui constitue, avec ses 350 000 logements existants, le premier gisement d'économies d'énergie sur le territoire. Ainsi, dans le cadre des enjeux généraux de rénovation des logements, la réhabilitation énergétique poursuit un objectif environnemental, mais aussi social, et économique de soutien aux filières locales de rénovation et à la création d'emplois. Pour encourager le passage massif à la réhabilitation énergétique du parc privé, la métropole devra mettre en œuvre une politique d'intervention coordonnée d'information, d'incitation et de stimulation des chantiers. Cela se traduira en particulier par l'articulation des initiatives des différents partenaires, notamment par la mise en place d'une plate-forme de rénovation énergétique de l'habitat (portée par La Cub lauréate de l'appel à projet de l'Ademe). De plus, la métropole s'attachera à trouver des modes de financement innovants (solutions de tiers financement des travaux) pour accélérer la rénovation énergétique des logements et lutter contre la précarité énergétique.

#### ***1.2 - Développer les énergies renouvelables par la création de réseaux de chaleur majeurs***

Deux nouveaux réseaux de chaleur, permettant de réduire les gaz à effet de serre, de développer des énergies renouvelables (notamment la géothermie qui représente un atout spécifique de notre territoire) et de récupération, de mutualiser les moyens de production et de réduire la facture énergétique, seront créés sur la métropole d'ici à 2020 : Saint-Jean Belcier (alimenté par l'usine d'incinération de Bègles) ; plaine rive droite (Bastide Niel/Brazza/Benauges avec une extension possible vers Garonne Eiffel). Deux autres réseaux, actuellement à l'étude, pourraient également

voir le jour à Mérignac et Pessac.

La Cub soutiendra également d'autres projets permettant de développer les énergies renouvelables, notamment la filière hydrolienne.

### ***1.3 - La technologie au service de la maîtrise des consommations***

La métropole a tout intérêt à saisir les opportunités offertes par les solutions « smart grids » (réseaux intelligents énergétiques et numériques à l'échelle d'un quartier). La première expérience, portée par Bordeaux Euratlantique, devra être duplicable sur bon nombre de projets urbains dans la métropole. Plus largement, la construction raisonnée de la métropole, l'organisation de ses flux, de ses services, pourront s'appuyer sur les technologies, en particulier numériques, afin de faire une « métropole intelligente », au profit d'une meilleure qualité de vie pour tous.

Enfin, le positionnement fort de la métropole bordelaise sur la question de l'énergie la conduira à accueillir, en janvier 2015, les « Assises Nationales de l'Energie ». Ce rendez-vous sera un jalon important dans la préparation de la « COP 21 », 21ème conférence des Nations Unies sur le changement climatique qui se tiendra à Paris fin 2015.

## **2 - La métropole bordelaise en route vers la transition écologique**

Changer de paradigme est une nécessité pour œuvrer véritablement en faveur d'un développement durable. Cette mutation profonde consiste à passer d'un modèle de surconsommation des ressources qui fragilise l'environnement et la santé, à un modèle raisonné et vertueux, basé sur la circularité, garantissant, sur le long terme, la qualité de vie des populations dans une métropole durable.

### ***2.1 - Préserver la biodiversité, valoriser les richesses naturelles et agricoles***

Assurer l'accueil de nouveaux arrivants tout en maîtrisant l'étalement urbain et le mitage, tel est le défi que la métropole devra relever. A ce titre, le nouveau PLU (plan local d'urbanisme) constitue un bon cadre pour atteindre cet objectif en préservant les zones naturelles et agricoles par une palette d'outils réglementaires, associée à une ingénierie de projet adaptée notamment en ce qui concerne les zones humides.

La métropole entend également maintenir l'équilibre de son territoire pour le bien-être de ses habitants et dans le respect des impératifs biologiques des espèces animales et végétales. Une attention constante à la biodiversité, aujourd'hui formalisée par un recensement (via un « atlas ») de la faune et de la flore sur le territoire, est au cœur des préoccupations de la future métropole.

La métropole bordelaise est profondément marquée par la présence de l'eau, et en premier lieu par son fleuve. Élément essentiel de son patrimoine naturel et ossature de la métropole, la Garonne devra être non seulement maîtrisée mais aussi davantage valorisée dans la diversité de ses fonctions métropolitaines (urbaines, économiques, touristiques avec notamment le développement du tourisme fluvial, écologiques, de loisirs ou culturelles avec par exemple la fête du fleuve ou la commande artistique Garonne ...). Cette stratégie globale devra s'articuler avec les actions menées par les communes ; elle peut également constituer une opportunité de collaboration avec les territoires voisins traversés par la Garonne.

Plus globalement la valorisation des richesses naturelles du territoire pourra se faire dans un renforcement de la nature dans l'urbain (opérations d'aménagement, espaces publics, utilisation de matériaux de construction naturels, végétalisation des rues...) et un contact favorisé, au quotidien, avec la nature : déploiement de cheminements via la boucle verte et les boucles locales (traversant une trentaine de parcs et une vingtaine de communes), développement des jardins partagés...

## **2.2 - Des services urbains respectueux de l'environnement**

> réduire la production de déchets, en faire une ressource

Le travail d'élaboration d'un « plan déchets » doit aboutir au premier semestre 2015, avec comme objectif prioritaire la maîtrise des quantités globales de déchets dans un contexte de croissance démographique (une progression limitée à 24 % entre 2011 et 2020 pour une population augmentant de 33 % sur la même période). La réflexion menée par les élus s'organise autour de plusieurs axes, notamment :

- l'optimisation de la collecte et l'amélioration de la qualité du service public, avec un souci de maîtrise des coûts ;
- l'optimisation du tri et de la valorisation des matières recyclables, notamment du verre ;
- la réduction de la quantité de déchets collectés notamment par le biais du programme local de prévention déchets, en partenariat avec l'ADEME.

Par ailleurs, l'étude réalisée sur le devenir de l'usine d'incinération de Cenon débouchera sur une décision qui sera intégrée au Plan déchets.

Au-delà de la réduction de la production de déchets, une politique de valorisation de la « matière déchets », selon les principes de l'économie circulaire, sera encouragée. Plus globalement, ce nouveau modèle de production et de consommation qui met notamment l'accent sur le prolongement de la durée d'usage des produits, l'usage plutôt que la possession de bien, la réutilisation et le recyclage des composants, sera développé. Avec à la clé, la création d'innovations et d'emplois sur la métropole.

> La politique de l'eau sera poursuivie autour de ses cinq axes : préserver et constituer une ressource de qualité face à la croissance démographique de la métropole ; préserver les milieux naturels et aquatiques et la biodiversité ; affirmer la métropole dans son rôle d'autorité organisatrice pour mieux répondre aux besoins des usagers en maîtrisant le prix de l'eau (à ce titre les études engagées sur les modalités de gestion des services de l'eau et de l'assainissement seront poursuivies) ; développer une gouvernance de l'eau partagée ; donner à l'eau sa place dans les projets urbains. Ainsi, pour assurer la pérennité de l'alimentation en eau potable, un premier grand projet de ressources de substitution hors territoire communautaire sera mis en œuvre d'ici à 2020 ; il est destiné à préserver les nappes profondes fragilisées, dans une logique de mutualisation et de solidarité avec les territoires voisins.

## **2.3 – La prévention des risques**

Déjà fortement impliquée dans la lutte contre les inondations pluviales, la métropole prendra la compétence en matière de « gestion des milieux aquatiques et préventions des inondations ». Elle s'attachera à définir rapidement une stratégie d'intervention et une programmation pluri-annuelle d'investissement lourds (notamment de rénovation du réseau hydraulique et de confortation des digues) en matière de lutte contre les inondations afin de préserver la sécurité des territoires et des habitants tout en permettant le développement des communes concernées. Cette stratégie permettra de bénéficier de financements de l'Etat dans le cadre du Programme d'Action de Prévention des Inondations (PAPI).

La métropole développera ainsi sa culture du risque et de la prévention afin d'être en mesure d'assurer avec et pour la population, la gestion d'éventuelles crises liées tant aux risques naturels que technologiques. A ce titre, le Conseil de Communauté a voté, le 28 novembre 2014, une motion demandant au Préfet de la Gironde d'étendre le périmètre du Plan Particulier d'Intervention de la centrale nucléaire du Blayais à un rayon de 80 kms autour de cette installation.

## **2.4 - Santé et bien-être des citoyens**

La recherche d'un modèle vertueux de développement n'a pas seulement un intérêt environnemental et économique, elle a aussi un intérêt sanitaire. Déjà impliquée dans la prévention santé via l'exercice d'une grande partie de ses compétences (urbanisme, eau et assainissement, transports...), la métropole bordelaise aura, demain, une responsabilité accrue

dans la protection de l'environnement et du cadre de vie : lutte contre la pollution de l'air, contre les nuisances sonores, limitation des effets du réchauffement climatique en ville (îlots de chaleur)... Santé environnementale donc, mais aussi « santé et mobilité » avec le développement et la promotion des modes actifs de déplacements (vélo, marche) ou encore santé alimentaire (développement des circuits courts et du bien manger...). L'implication de la métropole en matière de santé publique sera déclinée dans un contrat territorial de santé en partenariat avec l'Agence Régionale de Santé (2015).

Enfin, les objectifs de la métropole bordelaise en matière de développement durable, et leur déclinaison opérationnelle, seront notamment explicités dans son nouvel Agenda 21 élaboré en 2015, au travers duquel la métropole prévoit de s'appuyer fortement sur les nombreux acteurs et partenaires du territoire et notamment les citoyens.

---

## Une action publique plus efficiente

---

Le défi est de taille : oeuvrer à la transformation en métropole dans un contexte de contrainte financière sans précédent. Les fortes baisses répétées des dotations de l'Etat aux collectivités (1,5 milliard d'euros en 2014, puis 11 milliards d'euros entre 2015 et 2017, soit un effet cumulé de 28 milliards d'euros) pourrait avoir comme incidence, une perte, pour La Cub, de 66 millions d'euros entre 2014 et 2017 (soit 10 % de ses recettes), et ce sans avoir recours a priori au levier fiscal. Comment alors concilier ambition métropolitaine et restriction budgétaire ? Comment, avec moins de recettes, maintenir la dynamique exceptionnelle de l'agglomération bordelaise ? Comment, face à une population qui croît, continuer d'assurer un service public de qualité, pour tous, sur l'ensemble du territoire ?

La solution à ces équations complexes repose certainement sur l'adoption de nouvelles façons de conduire et de mettre en œuvre les politiques métropolitaines mais également par la mutualisation pour réaliser des économies d'échelles.

Elle invite également à l'élaboration, d'un « pacte financier » définissant la relation financière entre La Cub et les communes (notamment le niveau de reversement) et articulé autour des attentes, des priorités partagées, des transferts de compétences.

### **1 – Garantir la qualité du service public dans un contexte contraint**

#### ***1.1 - Prioriser, arbitrer pour économiser***

Devant le nombre de projets et leur impact financier, la métropole devra faire des arbitrages et prioriser. Le principe sera d'examiner chaque projet au prisme de l'intérêt général, mais également dans une logique économique. C'est le cas notamment en matière de transports où l'opportunité des investissements devra intégrer aussi leurs conséquences financières sur le long terme. Afin d'éclairer la décision, il est donc essentiel de construire des outils, des indicateurs rationnels et appropriables.

80 % du budget d'investissement de La Cub est en maîtrise d'ouvrage directe. C'est un levier complémentaire pour la métropole qui pourra ainsi « jouer » sur le calendrier, moduler l'allure, lisser certains projets dans le temps, en différer ou en suspendre d'autres.

Pour l'heure, des économies urgentes s'imposent : - 10 % pour les dépenses de fonctionnement sur la mandature (soit 1,7 % par an en euros constants) ; baisse des subventions de 5 % en 2015 ; maîtrise de la masse salariale (+3 % sur les charges de personnels en 2015 sans création de poste nette). Faire des économies c'est aussi rechercher des modes de faire plus sobres, tout particulièrement dans la mise en œuvre des actions courantes. La mise en place de politiques patrimoniales, par exemple en matière de voirie ou de réseaux, s'inscrit également dans cet objectif. Au final, cela ne signifie nullement renoncer à la qualité des interventions publiques ; c'est réussir à faire aussi bien pour moins cher. Cet objectif implique probablement de rechercher l'innovation plutôt que la perfection, et de réaliser, au final, seulement ce qui est nécessaire.

#### ***1.2 – Innover, négocier pour dégager de nouvelles recettes***

Les pistes sont multiples, les exemples existent ici et ailleurs, les pratiques restent à systématiser : valorisation du patrimoine, contractualisation (contrat de plan Etat/Région qui, dans son volet métropolitain, flèche des investissements sur des projets structurants pour la métropole), mobilisation des financements européens, association du privé sur des investissements productifs (à l'image de la Cité des Civilisations du Vin), partenariat avec les grands groupes et les PME (fonds de dotation, sponsoring, mécénat), mais aussi modes de financements participatifs (crowdfunding)...



## **2 - Faire autrement, optimiser l'action**

### ***2.1 - Mutualiser***

La métropolisation se fera dans le respect du rôle et de l'identité de toutes les communes qui en sont les acteurs principaux. Elle comprend le transfert de nouvelles compétences et une plus grande mutualisation. Ce double chantier est mené de façon progressive en associant, dans une démarche de co-construction, des représentants de La Cub et des 28 communes. Dans ce cadre, la mutualisation n'est pas seulement une contrainte. C'est aussi une opportunité. Car mutualiser c'est mettre en mouvement, ensemble, La Cub et les communes ; c'est regrouper les moyens, les compétences et faire des économies d'échelle, avec deux grandes finalités :

- améliorer la qualité des services rendus aux citoyens ;
- faire mieux avec moins, c'est-à-dire mieux utiliser l'argent public.

La mutualisation aura pour effet l'optimisation et la rationalisation de l'action publique, notamment en supprimant des doublons. Elle améliorera aussi la lisibilité des services et des missions assurés par chacune des collectivités, le « qui fait quoi ». Mutualiser doit alors permettre de faire des économies à moyen terme. Dans l'immédiat, la principale dotation de l'Etat devrait, dès 2016, être conditionnée au niveau de mutualisation. Le processus de mutualisation se veut à la fois volontaire et pragmatique ; commencer par les fonctions support, sans pour autant se limiter à elles.

Certes les délais sont courts, puisqu'un premier « schéma de mutualisation » sera élaboré pour mars 2015 afin d'être adopté par chacune des communes ainsi que par la métropole. Ce schéma doit toutefois être souple, progressif, permettre des adaptations et des compléments éventuels. Il offrira aux communes la possibilité de se positionner librement sur les domaines de mutualisation souhaités. Ainsi, tout en restant ambitieuse, la mutualisation se fera « à la carte » : elle sera plus ou moins poussée selon les communes. Des rendez-vous annuels permettront, à date fixe, de rejoindre des « services communs ».

### ***2.2 - Agir au bon niveau***

La métropolisation sera l'occasion d'intervenir sur les problématiques urbaines à la bonne échelle, avec comme objectifs une plus grande efficacité et une meilleure cohérence de l'action publique, au bénéfice des habitants. L'idée générale est la suivante : à la métropole les orientations stratégiques et les cadres généraux d'intervention permettant de répondre aux grands enjeux d'aménagement et de développement. En ce qui concerne la mise en œuvre, les communes sont confortées dans leur rôle tout à fait essentiel de proximité. Le principe de subsidiarité pourra alors s'appliquer en accord avec les communes de façon à déterminer l'échelle d'action qui s'avérera la plus efficace. Dans les champs culturel et sportif par exemple, la métropole pourra avoir la gestion des équipements d'intérêt métropolitain. En revanche, les villes, fortes de leur savoir-faire en la matière et de leur proximité avec les habitants, resteront en charge de l'animation des politiques culturelles et sportives sur leur territoire.

La territorialisation, c'est-à-dire la déconcentration des missions de La Cub sur le territoire sera renforcée au cours de la mandature. Elle a un lien très fort avec la mutualisation, dont elle peut d'ailleurs être un levier. Les quatre directions territoriales ont un rôle essentiel à jouer : outre le fait d'assurer la déclinaison et l'intégration des politiques métropolitaines au plus près du terrain, elles sont l'interface entre les services de la métropole et ceux des communes garantissant la bonne articulation des actions. Elles ont également vocation à devenir, du fait des transferts de compétences, des interlocuteurs privilégiés des élus communaux.

La mise en place de la nouvelle génération des contrats de co-développement (2015-2017) entre la métropole et chacune des 28 communes se réalisera d'ici avril 2015. Parallèlement, dans le cadre de la nouvelle organisation mutualisée, la métropole et les communes passeront des contrats d'engagement permettant de garantir qualité et réactivité des services rendus à la population.

En parallèle, la métropole concrétisera également la démarche de contrat de plan Etat/Région qui contient, pour la première fois, un volet métropolitain.

### **3 - Dialoguer avec les publics**

> La métropole s'attachera à développer davantage encore la participation des habitants et la citoyenneté par la mise en œuvre de dispositifs de participation adaptés et mobilisateurs en accompagnement de projets ou de politiques publiques et avec l'appui de son groupe de suivi de la Charte. Que ce soit au niveau des outils employés (conférences citoyennes, forum, garants...), ou des modalités d'association (sur des thématiques, par tirage au sort, par la participation à des jurys de concours, dans des instances pérennes comme la Commission Consultative des Services Publics Locaux ou le Conseil de développement...), tous les aspects seront mobilisés pour composer une politique de participation juste c'est-à-dire ambitieuse et adaptée au contexte et aux situations. Pour cela, la métropole s'appuiera également sur la richesse et les nombreuses expériences des 28 communes en matière de participation. Elle regardera aussi utilement les projets participatifs ou collaboratifs portés par la société civile et qui présentent sur Bordeaux Métropole une matière véritablement dense.

Dans le même mouvement la métropole associera également, de manière la plus aboutie possible, les grands acteurs du territoire, les « forces vives », dans les décisions qui les concernent. Par ailleurs, elle déploiera des dynamiques partenariales et des processus de coordination entre les acteurs métropolitains dans un objectif de synergie, de cohérence et d'efficacité.

L'installation d'un Conseil de développement de la métropole devrait permettre d'inscrire les modalités de participation dans la durée.

> La construction et l'animation d'un outil d'observation composé d'une centaine d'indicateurs, permettront de connaître la position de la métropole bordelaise à l'échelle régionale, nationale et européenne. En améliorant la connaissance des métropoles, le baromètre pourrait permettre d'ajuster les politiques publiques, d'échanger avec les acteurs locaux et d'enclencher des coopérations territoriales à tout niveau géographique.

> Enfin, la métropole s'emploiera à améliorer et simplifier la relation à l'usager. D'une part, en réaffirmant la position de la commune comme interlocuteur premier de proximité. D'autre part, en déployant une relation à l'usager de qualité et en mettant en place des services publics encore mieux adaptés à la diversité du territoire et aux différentes attentes des populations.

A cet égard, les systèmes d'information sont des outils performants pour mieux connaître les usages et optimiser la qualité des services urbains, à l'image du projet en cours d'informatisation des données de collectes (2014-2016), ou de mise en œuvre d'un système d'information en assainissement et en eau (2017-2020). Plus largement, l'utilisation de la donnée produite par la métropole et par les opérateurs (open data, big data...) permettra non seulement pour les habitants une amélioration des services (via des plateformes, des applications mobiles...), mais également le développement par des tiers - entreprises, citoyens/utilisateurs....- d'une nouvelle offre de services créatrice de valeur ajoutée pour le territoire. Pour permettre ces usages, une grande attention continuera d'être apportée par la métropole à la disponibilité du Très Haut Débit pour tous, notamment dans le cadre du déploiement de la fibre jusqu'au domicile (FTTH) en partenariat avec l'opérateur Orange.

Les innovations technologiques, mais aussi sociales, rendent par là-même grandement possible la mise en œuvre de services mieux adaptés aux besoins, aux modes de vie, et plus réactifs. En positionnant le citoyen au cœur des usages urbains, les logiques d'interactivité, de collaboration, d'intelligence collective, transforment l'usager en acteur à part entière de la construction métropolitaine.

QUELQUES DATES CLÉS \*  
2014 - 2020

