

Économie bordelaise : pour un nouveau modèle



[Instagram.com/BordeauxEuratlantique](https://www.instagram.com/BordeauxEuratlantique)



Bordeaux
MAINTENANT!

www.bordeaux-maintenant.fr



Bordeaux **MAINTENANT!**

www.bordeaux-maintenant.fr



Bordeaux n'est pas une ville et une métropole isolée.

Elle est au cœur de territoires avec lesquels les interactions sont nombreuses et les problématiques se croisent. Logement, mobilités, environnement, les enjeux sont connus. Et pourtant.

Bordeaux Métropole concentre 62% des emplois du Département.
Bordeaux représente quant à elle 43% des emplois de la Métropole.

Si le phénomène de concentration de la création de richesses, d'activités économiques, d'emplois et de populations est déjà ancien, il s'est largement intensifié ces cinquante dernières années.

Or, les villes doivent aujourd'hui être exemplaires face aux défis climatique, social et territorial. Avec plus de 780.000 habitants (dont plus de 250.000 pour Bordeaux), la Métropole de Bordeaux n'échappe pas à la règle.

Dès lors, la question s'impose à nous : **comment repenser un nouveau modèle de développement, à Bordeaux et au-delà ?**

Notre modèle d'attractivité est aujourd'hui dépassé. Il doit être largement repensé et adapté à la faveur d'un développement qui tiennent compte en priorité des populations qui vivent dans la ville, sans pour autant oublier celles qui y travaillent, qui s'y déplacent ou qui viennent y chercher des services.

Ce dossier transversal soulève des problématiques et propose des premières pistes pour esquisser **un nouveau modèle face aux enjeux du XXIe siècle, pour Bordeaux, maintenant !**

Matthieu Rouveyre

Fondateur de Bordeaux Maintenant !
Fondateur de l'observatoire Airbnb
Vice-Président du Département de la Gironde
Conseiller Municipal de Bordeaux

Un développement mal anticipé et trop peu accompagné

+15%

c'est la croissance du nombre d'emplois sur le territoire de Bordeaux Métropole entre 2007 et 2018

Soit 41 500 emplois supplémentaires sur la période.



223

c'est le nombre d'heures passées en moyenne dans les bouchons par un automobiliste bordelais en 2018

Bordeaux Métropole est la 3ème agglomération la plus embouteillée au Monde, après Moscou et Mexico.



+8%

c'est la croissance démographique enregistrée par Bordeaux Métropole entre 2007 et 2017

C'est près de 3 points de croissance de moins que le reste du département.



+16%

c'est l'augmentation du niveau des loyers entre 2010 et 2018 à Bordeaux

C'est une croissance deux fois supérieure au niveau moyen en France.



* La croissance du nombre d'emplois est deux fois plus importante que celle du nombre d'habitants sur Bordeaux Métropole. Ce décalage s'explique par une politique du logement inadaptée au développement du territoire.

** Ce déficit d'offre de logements (notamment de logements sociaux) et la diminution du nombre de petites surfaces sur le marché de la location (liée au phénomène Airbnb) au regard de la demande exprimée participent à la très forte augmentation du prix de l'immobilier.

*
** Cette situation pousse de plus en plus de ménages à vivre à plusieurs dizaines de kilomètres de la métropole bordelaise. Métropole qu'ils doivent pourtant rejoindre quotidiennement pour y travailler. Les conséquences les plus visibles de cet étalement urbain sont les embouteillages et la pollution.

Un développement insuffisamment inclusif

29.200

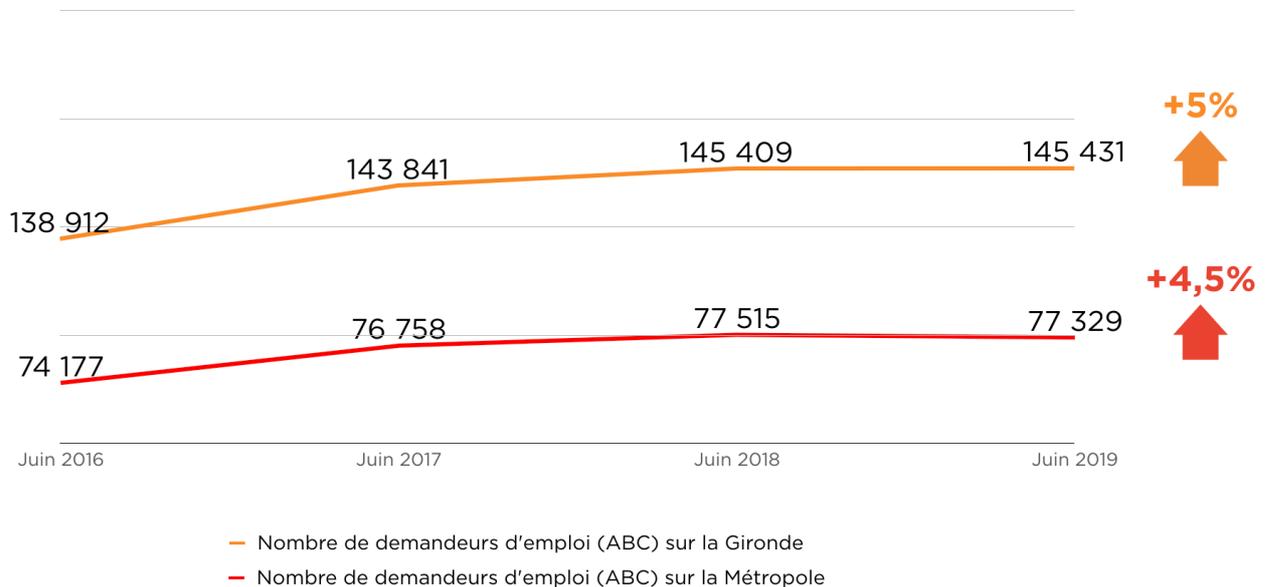
C'est le nombre de demandeurs d'emploi à Bordeaux en Juin 2019. Un chiffre en hausse de 4,6% comparé à Juin 2016.

Sur la même période la situation est encore plus préoccupante :

- sur **Bordeaux Métropole** avec 77.329 demandeurs d'emplois, **une hausse de 4.5%**
- et la **Gironde** avec 145.000 demandeurs d'emplois, **une hausse de 5%**

50%

Des demandeurs d'emplois sur ces différents territoires sont des chômeurs de longue (+12 mois) ou très longue durée (+24 mois).



(source : Observatoire Pôle emploi)

Un développement qui renforce la fracture territoriale

Bordeaux Métropole

311.000 emplois sur Bordeaux Métropole

143.000 emplois sur le reste de la Gironde

90% des emplois de la Métropole sont concentrés sur la rive Gauche

60% des emplois sont concentrés sur Bordeaux et Merignac

Gironde

Un développement à l'origine d'un bouleversement territorial

100.000

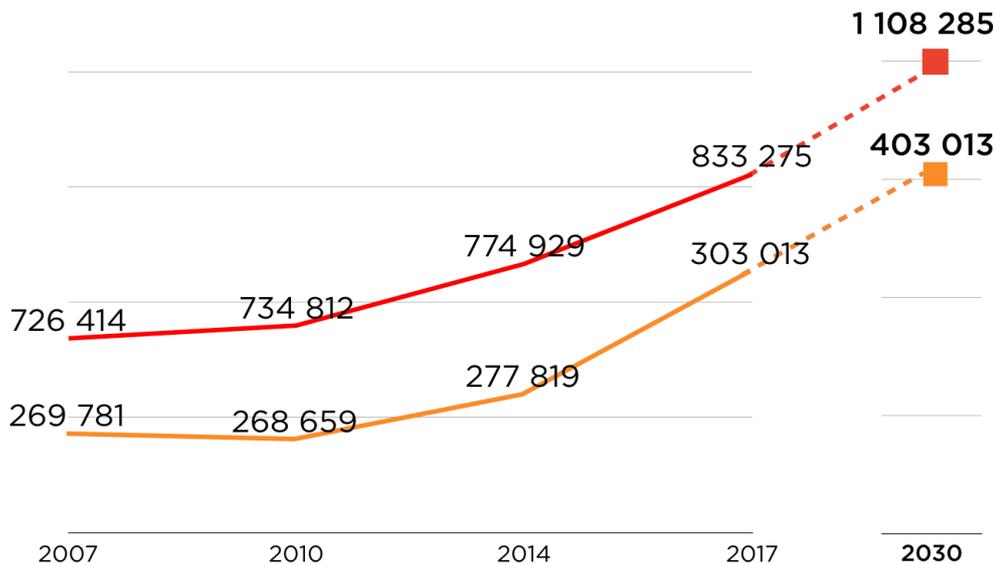
C'est le nombre de nouveaux emplois qu'envisage de créer Bordeaux Métropole au travers des grands projets d'aménagement économique (Euratlantique, Aeroparc, Inno Campus, AIRE...) à l'horizon 2030.

Si cet objectif est atteint, Bordeaux Métropole comptera plus de 400.000 emplois.

2,7

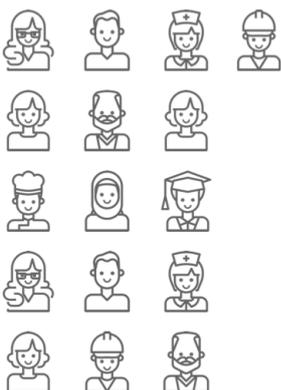
C'est la proportion du nombre d'habitants pour un emploi sur Bordeaux Métropole.

Si cette proportion reste stable, comme c'est le cas sur les 10 dernières années, et que ces 100.000 emplois sont créés sur Bordeaux Métropole, le territoire pourrait compter de 1 à 1.3 millions d'habitants.



- Nombre d'habitants sur la Métropole (source : INSEE)
- Nombre d'emplois sur la Métropole (source : URSSAF)

Soit près d'1/3 d'habitants supplémentaires en seulement 10 ans.



2007



2017



2030

NOTRE EDITORIAL

Les 600 plus grandes villes du monde concentrent près de 60% du PIB¹ et 54% de la population mondiale². Ce phénomène de concentration de la création de richesses, d'activités économiques, d'emplois et de populations, déjà ancien, s'est largement intensifié ces cinquante dernières années. Les économistes s'accordent à dire que la montée en puissance de la mondialisation a largement contribué à ces mutations urbaines. En effet, ces grandes agglomérations³ représentent l'organisation territoriale la mieux adaptée à une économie capitaliste et mondialisée.

Au regard du poids prépondérant des grandes villes mondiales dans les activités humaines (économiques notamment) et de l'impact de ces dernières sur le réchauffement climatique, la pollution de l'air et de l'eau, la consommation de ressources ou encore la production de déchets, il est possible d'affirmer que le défi climatique ne pourra être relevé sans que les villes se montrent exemplaires. Celles-ci sont d'ailleurs confrontées à d'autres défis : l'amélioration des conditions de vie (sous toutes ses formes), les solidarités sociales et l'équilibre des territoires.

Pour répondre à ces enjeux et à ces responsabilités, il est nécessaire d'engager une transformation profonde de ce modèle de développement, générateur de trop de problématiques sociales, environnementales et territoriales.

Avec plus de 780.000 habitants (dont plus de 250.000 pour Bordeaux), **la Métropole de Bordeaux doit s'engager pleinement dans ce mouvement et devenir un exemple européen et mondial des grandes transitions sociales et environnementales appliquées aux villes.**

Il est urgent de revoir en profondeur la stratégie économique de notre territoire, engagé depuis plus de cinquante ans dans une politique exacerbée de Compétitivité (en réalité, de véritable concurrence territoriale), d'Attractivité, de Métropolisation et d'Excellence, un modèle dont l'universitaire et économiste Olivier Bouba-Olga a largement identifié les limites dans ses travaux autour de la "La Mythologie CAME"⁴.

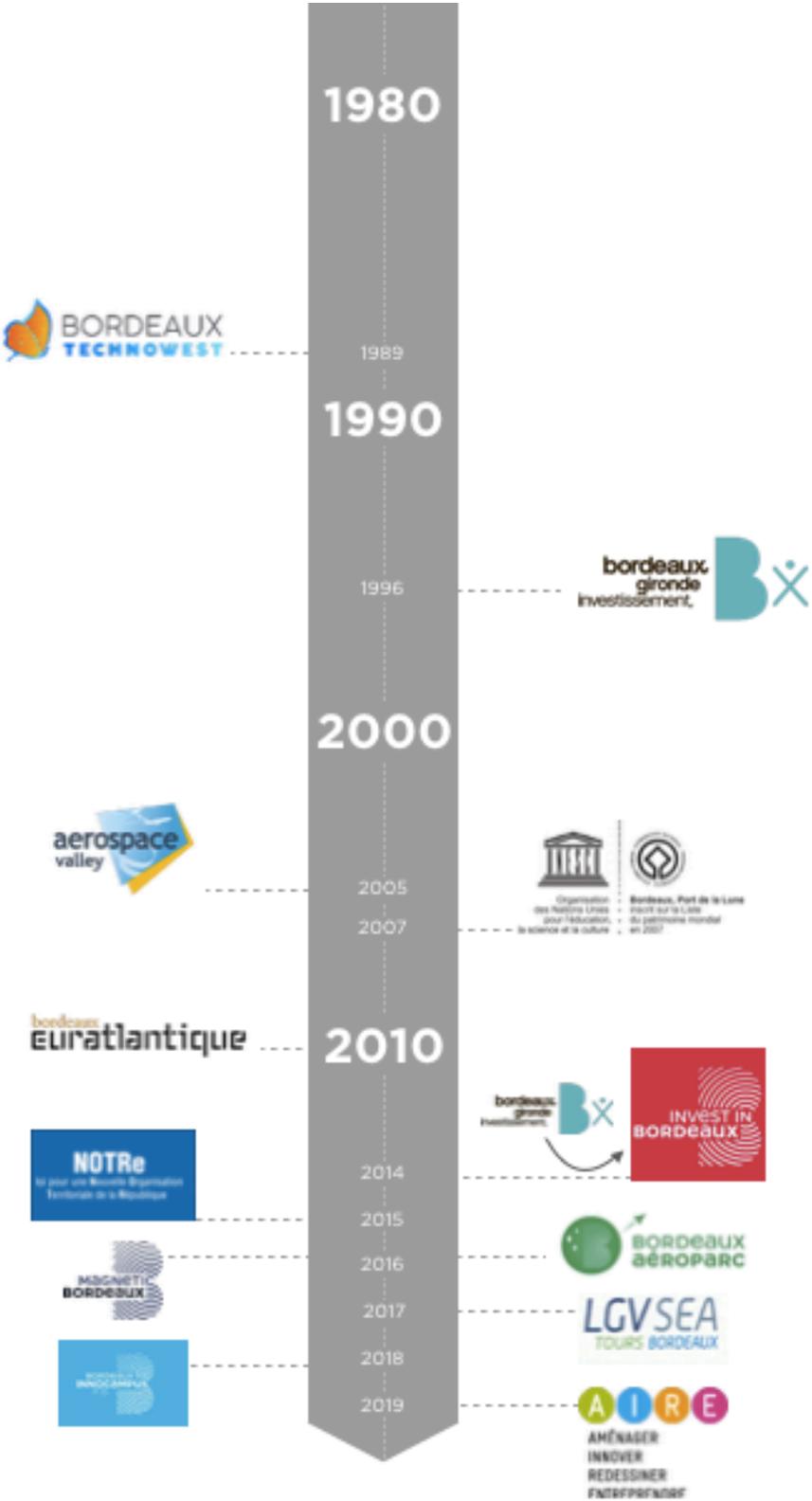
¹ Le Monde, [« 7 chiffres clés sur les villes »](#), Francis PISANI, 14/11/2016.

² Vie Publique, [« La métropolisation, un phénomène mondial ? »](#), 07/04/2019.

³ Métropolisation : Processus d'apparition et de développement de métropoles. Une métropole est une agglomération de grande taille qui concentre un nombre élevé de personnes et d'activités (économiques, politiques, culturelles, etc.), organise sa région autour d'elle et relie cette région au reste du monde.

⁴ <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01724699/document>

Une mythologie qu’embrassent la Ville de Bordeaux et sa Métropole depuis 10 ans à travers une stratégie d’attractivité économique particulièrement soutenue dont chacun peut aujourd’hui voir les limites.



Ce modèle de développement, couplé à l'avènement de différents phénomènes mondiaux favorables à l'accroissement des grandes villes et agglomérations proches du littoral⁵ ainsi qu'aux qualités intrinsèques⁶ à Bordeaux, a porté certains résultats : croissance démographique, renouvellement urbain, amplification du nombre d'entreprises et d'emplois, innovation, développement touristique...

En une décennie, la « belle endormie » s'est réveillée, et le développement économique a été sans conteste le principal moteur du développement du territoire.

Mais cette montée en puissance, particulièrement intense, probablement mal anticipée et peu adossée à une stratégie territoriale cohérente (en matière de mobilité⁷, d'offre de logements ou de formations notamment) provoque aussi des externalités négatives : gentrification, problématiques de transport, aggravation du niveau de chômage, augmentation du coût de la vie, dégradation de la qualité de vie, étalement urbain, pollutions, concentration géographique de la création de richesses, etc.

Ce constat s'appuie sur un diagnostic chiffré : le nombre de demandeurs d'emploi ne diminue pas, l'éloignement entre le lieu de vie et les zones d'emploi s'aggrave, générant des difficultés de circulation et renforçant l'inégalité entre les territoires. Le coût et la qualité de la vie se dégradent, les tensions et difficultés sociales s'exacerbent.

L'intensité du mouvement des Gilets Jaunes à Bordeaux peut probablement s'expliquer, au moins en partie, par les conséquences de la politique de développement économique menée cette dernière décennie⁸. Pourtant, certains la défendent et appellent encore à l'intensifier.

Durant plus de 10 ans, les principaux décideurs n'ont pas perçu (ou n'ont pas voulu percevoir) les limites de leur stratégie.

⁵ métropolisation, concentration des populations dans les territoires côtiers et dans les grandes aires urbaines

⁶ qualité des espaces naturels, situation géographique, richesses culturelles, culinaires et agricoles...

⁷ Entre 2015 et 2018, l'offre publique de mobilité a augmenté de seulement 5% lorsque la demande a augmenté de plus du double.

⁸Le Monde - « Gilets jaunes » : Bordeaux la bourgeoise paie ses fractures https://www.lemonde.fr/m-le-mag/article/2019/08/02/gilets-jaunes-bordeaux-la-bourgeoise-paie-ses-fractures_5495975_4500055.html

A chaque critique de ce modèle dominant, ces derniers brandissent la notion de concurrence entre les territoires⁹ dans une économie mondialisée¹⁰ et la nécessité de créer toujours plus d'emplois afin de répondre au dynamisme démographique de territoire.

Face à ce constat, voici la question que nous nous sommes posée : **Devons-nous maintenir un modèle de développement basé sur les standards d'une économie libérale, dont chacun connaît aujourd'hui les limites écologiques et sociales, dont les conséquences locales sont de plus en plus prégnantes ?**

Le collectif Bordeaux Maintenant estime que le modèle dominant doit faire l'objet d'une analyse poussée, d'une critique constructive et de propositions en faveur d'une mutation profonde et durable.

Nous ferons émerger un nouveau modèle, destiné prioritairement à renforcer la qualité de vie de ses habitants et à propulser Bordeaux vers un développement économique apaisé, concerté et accompagné, soutenable, résilient, innovant socialement et écologiquement, inclusif, complémentaire et solidaire des territoires voisins.

Cette nouvelle stratégie, véritable levier d'actions fédératrices, fera de Bordeaux une ville exemplaire vis-à-vis des grands enjeux du XXI^{ème} siècle : transition écologique et démographique, solidarité entre les habitants et les territoires, lutte contre le réchauffement climatique.

⁹ pourtant couteuse en matière d'argent public <https://objectifaquitaine.latribune.fr/politique/2018-02-21/arretons-de-croire-que-bordeaux-est-le-poumon-economique-de-la-nouvelle-aquitaine-769058.html>

¹⁰ une concurrence particulièrement exacerbée entre les grandes métropoles régionales à l'échelle européenne

REPERES HISTORIQUES : 50 ANS DE STRATÉGIE ÉCONOMIQUE À BORDEAUX

1. 1970/1980: Bordeaux se lance dans le développement exogène

Dans les années 70 et jusqu'au début des années 80, les grandes agglomérations françaises¹¹ élaborent un premier niveau de politique de développement économique appuyé sur une approche exogène^{12 13}.

C'est à cette période qu'émerge la notion de marketing territorial et que les territoires cherchent à développer les atouts d'une stratégie d'attractivité afin d'attirer de nouvelles entreprises — tertiaires ou industrielles — mais aussi des cadres, souvent originaires de la région parisienne, par l'installation de nouveaux équipements de loisirs, le déploiement de quartiers d'affaires, d'infrastructures de transport et de recherche.

Bordeaux développe à cette période d'importantes politiques culturelles et urbaines. C'est à cette époque qu'est par exemple créé le quartier de Mériadeck, destiné alors à accueillir des centres de décisions du secteur tertiaire, ou la « ville nouvelle » de Bordeaux Lac destinée à renforcer l'offre de logement. Cette époque est marquée par l'implantation de Ford, d'IBM ou encore de Thomson CSF (devenu Thalès).

Parallèlement, le complexe militaro-industriel renforce l'activité industrielle qui s'organise en grands groupes auxquels s'adossent de nombreux sous-traitants. Le vin et le négoce dominent les activités économiques et structurent les pouvoirs économiques territoriaux.

2. 1980/1995 : le développement de Bordeaux marque le pas

Au milieu des années 80, à la faveur des premières lois dites de « décentralisation », de la création de l'espace Schengen et de la montée en

¹¹ Lyon, Lille, Marseille, Nice, Toulouse ou Bordeaux...

¹² renforcement de l'attractivité du territoire pour accueillir de nouveaux établissements implantés sur d'autres territoires

¹³ Bordeaux, business et grande vitesse: Nouveaux paradigmes économiques - André Delpont, Jean-Bernard Gilles

puissance de la mondialisation, le phénomène de métropolisation prend de l'ampleur.

La concurrence entre ces agglomérations se joue dès lors à l'échelle européenne et les territoires doivent développer de nouvelles stratégies (création de clusters et d'écosystèmes, quartiers d'affaires adaptés à des standards internationaux, événements et équipements de rayonnement international, accessibilité pour les voyageurs d'affaires...)

C'est à cette période que les agglomérations de Lille et de Lyon, puis de Nantes ou de Marseille vont obtenir le « statut » de Métropole européenne. Dans une moindre mesure, les agglomérations de Toulouse, Nice, Grenoble, Rennes et Montpellier connaissent un développement important autour, notamment, des activités liées à la « haute technologie ».

Pendant ce temps, Bordeaux reste en retrait. Mériadeck est devenu un pôle administratif public et non le quartier d'affaire souhaité, Bordeaux Lac ne s'est que peu développé, l'activité du port s'affaiblit mais occupe toujours les quais de l'hypercentre, les murs de la ville sont noirs, les transports en commun sont sous-développés et les « talents » éduqués et formés localement cherchent du travail ailleurs.

L'arrivée du TGV en gare de Bordeaux en 1990 ne modifiera pas cette situation.

3. 1995/2010 : renouvellement urbain et émergence d'une économie de la connaissance relancent le développement de Bordeaux

C'est à partir du milieu des années 90, et jusqu'en 2010, que Bordeaux relance une politique urbaine ambitieuse.

Certaines grandes opérations participent plus particulièrement à l'amélioration de l'image et de la qualité de vie de Bordeaux : la grande campagne de ravalement des façades, la création des premières lignes de tramway, l'aménagement des quais et la création du miroir d'eau, l'obtention du label Unesco ou encore le développement de la rive droite.

Sous l'impulsion du nouveau Président de la Région Aquitaine, Alain Rousset, la métropole bordelaise réinvestit ses laboratoires et dynamise les créations d'entreprise autour des nouvelles économies de la connaissance, à l'image

de toutes les grandes métropoles mondiales. Les pôles de compétitivité comme Aerospace Valley pour la filière aéronautique et spatiale, ou la Route des Lasers, nouvelle filière technologique, structurent l'innovation et la visibilité des savoir-faire locaux à l'international.

Parallèlement, de nouveaux foyers d'innovation préparent l'arrivée du numérique avec quelques pionniers comme Kalisto dans les jeux vidéo ou l'École de Cognitique à l'Université.

L'adoption du projet Campus puis l'obtention par l'Université de Bordeaux du label IDEX¹⁴ (aux côtés des Universités de Strasbourg et Aix-Marseille) positionne Bordeaux comme une Université Française d'Excellence.

L'économie présentielle¹⁵, le tourisme de masse et le tertiaire supérieur apparaissent comme les successeurs des économies classiques bordelaises. Grâce à l'embellissement de l'hyper centre et le lancement de l'OIN Euratlantique, l'image de la ville change et renforce l'attractivité de Bordeaux, sans qu'une véritable stratégie soit dédiée à cette dernière.

4. 2010-2020 : avènement et limites de l'attractivité bordelaise

Cette nouvelle attractivité est d'abord démographique et touristique. Les « coups de projecteurs » portés sur la ville en matière de tourisme (ie., titre de "European Best Destination" en 2015, prix du Lonely Planet en 2017) ont, par exemple, largement favorisé le développement des locations de courte durée et réduit de fait l'offre sur le marché des biens à la location, en particulier des appartements T1, T2... auparavant privilégiés par les étudiants et les jeunes couples.

L'Observatoire Airbnb recensait en décembre 2018 plus de 14.000 offres de logements de courte durée sur la seule ville de Bordeaux¹⁶. En conséquence directe, de nombreux étudiants incapables de se loger à la rentrée universitaire 2018 ont dû privilégier la distance, une chambre chez l'habitant

¹⁴ <https://www.usinenouvelle.com/article/idex-ou-i-site-quelle-universite-a-obtenu-quoi.N509359>

¹⁵ L'expression économie présentielle est une notion forgée par Laurent Davezies et Christophe Terrier pour décrire une économie basée sur la population réellement présente sur un territoire qui peut varier rapidement, et qui à la fois produit et consomme. Elle se distingue de l'analyse économique classique qui est basée sur les lieux de production traditionnels (usines, services, etc.).

¹⁶ <http://observatoire-airbnb.fr/nouvelle-aquitaine/bordeaux>

(voire leurs professeurs) ou des solutions plus dramatiques comme dormir dans leur voiture¹⁷.

Par ailleurs, afin de renforcer l'économie productive, d'attirer des centres de décisions et de favoriser la création d'emplois au regard du dynamisme démographique, une vaste politique de développement économique voit le jour.

Cette politique passe par la mise en oeuvre d'opérations d'aménagement...

- ▶ le lancement de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Euratlantique sur les Villes de Bordeaux, Bègles et Floirac,
- ▶ la création des Opérations d'Intérêt Métropolitain (OIM) Aéroparc (sur les villes de Mérignac, Le Haillan et Saint Médard en Jalles) et Inno-Campus (sur les Villes de Talence, Mérignac, Pessac, Gradignan, Bordeaux et Canejan),

...le déploiement d'infrastructures de transports :

- ▶ de nouvelles liaisons tournées vers l'international à l'Aéroport (ex. terminal Billi)
- ▶ la desserte de la ville par la LGV
- ▶ les extensions du réseau de Tramway
- ▶ le passage progressif en 2x3 voies de la rocade bordelaise

...le renforcement de l'offre de formation à travers :

- ▶ l'implantation de nombreuses écoles de marketing, de commerce et de numérique
- ▶ la montée en puissance de l'Institut Polytechnique, d'AeroCampus...

...le renforcement de l'écosystème en faveur de l'innovation et de la création d'entreprises:

- ▶ FrenchTech Bordeaux
- ▶ Pôle Digital Aquitain
- ▶ l'écosystème Darwin
- ▶ les nouvelles pépinières thématiques portées par exemple par Bordeaux Technowest

...la création d'une marque territoriale:

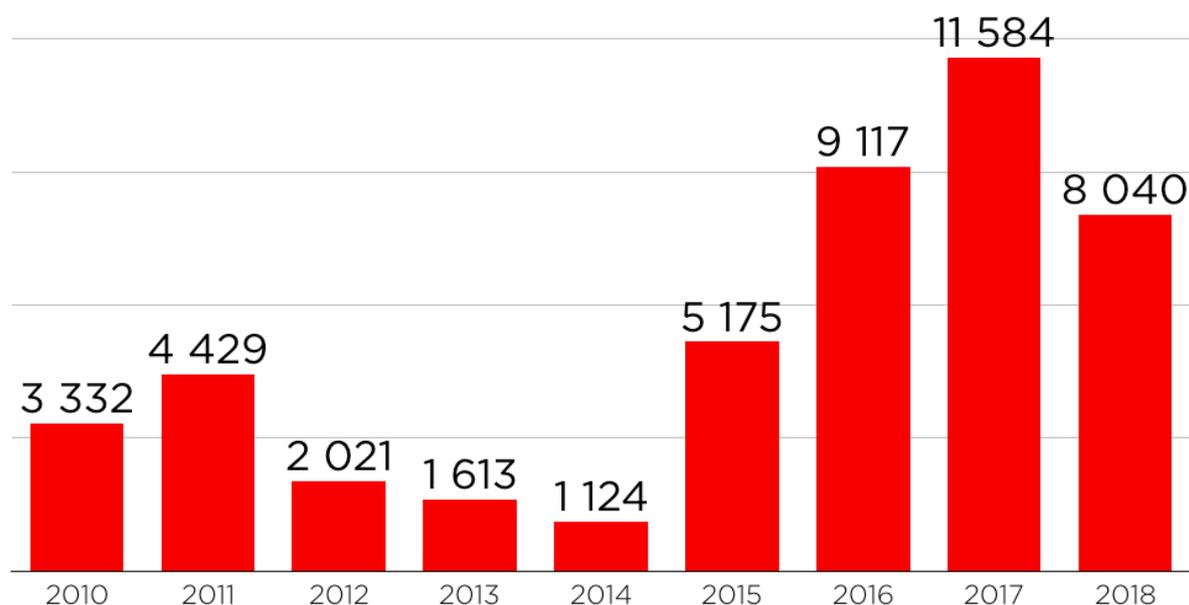
- ▶ "Magnetic Bordeaux", portée par l'agence Invest in Bordeaux (ex Bordeaux Gironde Investissement).

Bordeaux devient l'Eldorado de la nouvelle économie numérique, Euratlantique sert de turbo au développement des entreprises du tertiaire supérieur, l'industrie aéronautique et spatiale concentre ses effectifs sur la

¹⁷ <https://rue89bordeaux.com/2018/09/etudiants-sans-logement-campent-campus-bordeaux/>

métropole, bénéficiant des efforts des pouvoirs publics en matière d'aménagement et de formation.

Cette politique, couplée à d'autres phénomènes (macroéconomiques, politiques, sociétaux) porte ses fruits. En témoigne le nombre annuel d'emplois salariés privés proposés sur cette période :



Mais au delà de ce constat, a priori positif, ce développement foudroyant modifie profondément la démographie de la ville. Les cadres et ingénieurs, à fort pouvoir d'achat, investissent peu à peu les quartiers proches du centre ville. Les populations les moins aisées en sont progressivement exclues.

La croissance incontrôlée du tourisme est génératrice de difficultés pour les étudiants (assèchement du marché de la location par la transformation de T1 et T2 en Airbnb) et l'éloignement entre le logement et le lieu de travail s'accroît, ce qui renforce les difficultés de mobilité.

Enfin, certaines activités économiques, comme le développement touristique, génèrent parfois plus de problèmes qu'elles n'apportent de bénéfices au territoire. Par exemple, la fréquentation croissante des paquebots dans le port de la lune (58 paquebots en 2019 vs. 44 en 2018¹⁸) augmente l'indisponibilité du pont Chaban Delmas¹⁹ et donc l'enclavement des habitants de la rive droite ayant pour contrainte de se rendre rive gauche pour travailler, etc.

¹⁸ <https://www.sudouest.fr/2018/11/12/bordeaux-il-y-aura-58-escales-de-paquebots-en-2019-5559189-2780.php>

¹⁹ 125 interruptions de circulation sur le pont Chaban Delmas sur les 8 premiers mois de l'année 2019 https://data.bordeaux-metropole.fr/data.php?layer=PREVISIONS_PONT_CHABAN

L'impact écologique de cette forme de tourisme pose également question : est-elle vitale pour le territoire ? ne génère t-elle un niveau de pollution inacceptable pour nos villes, pour nos écosystèmes marins ou fluviaux ?

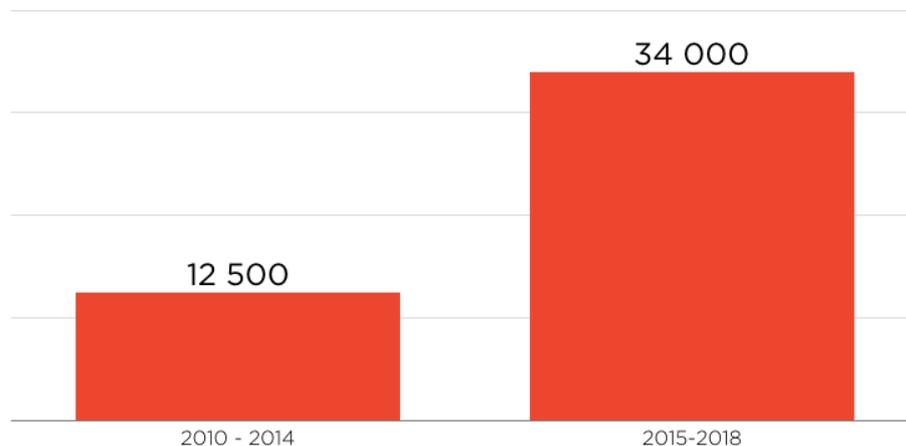
Nous proposons de nouveaux axes pour Bordeaux, maintenant, qui encouragent un progrès économique au service et au profit des habitants de la Métropole, en opposition à la surchauffe territoriale que nous subissons tous aujourd'hui.

I. NOTRE MANIFESTE

- 1.** Un développement apaisé page 18
- 2.** Un développement concerté et accompagné page 20
- 3.** Un développement soutenable page 25
- 4.** Un développement résilient page 30
- 5.** Un développement innovant socialement et écologiquement page 32
- 6.** Un développement inclusif page 37
- 7.** Un développement complémentaire et solidaire des territoires voisins page 44

1. Un développement apaisé

La courbe de création d'emplois²⁰ sur la métropole bordelaise démontre que l'attractivité que connaît le territoire est particulièrement intense.



Entre 2015 et 2018, **près de 3 fois plus d'emplois ont été créés** qu'entre 2010 et 2014.

Chacun peut constater les conséquences de cette concentration de la création d'emplois sur une très courte période : aggravation des problématiques de logement, de mobilité ou de stationnement.

Cette croissance soudaine du nombre d'emplois est en grande partie liée à l'accélération du rythme des implantations sur l'OIN Euratlantique, à l'amorce des phases opérationnelles des OIM ou encore à un développement très important de l'offre d'immobilier d'entreprise neuf²¹ (en 2018 par exemple, le quartier de Bassin à flots²² s'est largement développé).

Nous pensons notamment aux problématiques rencontrées de manière récurrentes par les entreprises :

- ▶ mobilité des salariés, clients, fournisseurs, marchandises,
- ▶ part des dépenses contraintes liées à la mobilité et à l'habitat qui engendre mécaniquement une augmentation de la pression sur les salaires et sur la masse salariale,

²⁰ salarié privé

²¹ <https://oie.bordeaux-immobilier.org/wp-content/uploads/2019/03/Année-immobilière-2018.pdf>

²² conduite par Bordeaux Métropole sous forme d'un programme d'aménagement d'ensemble (PAE)

- ▶ baisse de productivité (stress au travail, absentéisme, retard récurrent...)

Si le Maire de Bordeaux et/ou le Président de Bordeaux Métropole n'ont pas vocation à décider des motivations individuelles des entreprises, les stratégies d'implantation et de développement de ces dernières sont largement liées aux politiques publiques d'aménagement économique.

Les élus disposent en effet de moyens pour favoriser ou réguler la production d'immobilier d'entreprise et la croissance du nombre d'emplois à travers différents outils juridiques : Plan Local d'Urbanisme, Schéma de Cohérence Territoriale, Opération d'Intérêt Métropolitain ou National, Plan d'Aménagement d'Ensemble, Zone d'Aménagement Concerté, Etablissement Public Foncier, etc.

Nous proposons d'utiliser l'ensemble des outils et des moyens à la disposition des élus, et notamment du Maire de Bordeaux, pour favoriser un développement apaisé :

- ▶ croissance maîtrisée du nombre d'emplois,
- ▶ allongement de la temporalité de l'aménagement économique,
- ▶ diminution, si nécessaire, des capacités d'accueil des programmes d'aménagement.

Seule la mise en oeuvre de ces outils permettra à la métropole bordelaise de voir s'éloigner la perspective d'une croissance démographique que le territoire ne peut supporter et dont les habitants ne veulent pas.

Cette stratégie offrira aux acteurs économiques un contexte d'affaires plus favorable, une plus haute qualité de vie, une meilleure cohésion sociale, des mobilités facilitées, une qualité environnementale supérieure.

Ce positionnement répond également aux besoins du marché de l'emploi, car l'éloignement lieu de vie/lieu de travail renforce les difficultés des employeurs à recruter sur certains postes et la proportion d'emplois non pourvus.

L'implantation de nouvelles activités économiques et la création de nouveaux emplois doivent se faire dans le cadre d'une stratégie cohérente et de long terme.

2. Un développement concerté et accompagné

Souvent complexes et techniques, les stratégies de développement et d'aménagement économique font rarement l'objet de processus de démocratie participative ou, plus largement, d'ouverture aux nombreuses parties prenantes qu'elles concernent, telles que les collectivités locales, les territoires proches, les acteurs économiques, les salariés, les demandeurs d'emplois, les associations, les habitants...

Ces stratégies sont pourtant à l'origine de conséquences en chaîne sur de nombreux aspects de la vie quotidienne, et ceci bien au-delà de leur périmètre de prise en considération.



David REDON

Maire de Porchères

Vice-président de la Communauté d'agglomération du Libournais, délégué au patrimoine culturel et naturel, filière bois et gestion de la forêt de la Double

“ Bordeaux n'est pas une île...

Bordeaux ne vit pas en autarcie. La majeure partie des ressources que la Ville utilise aujourd'hui pour son développement provient d'ailleurs, de l'extérieur de la métropole, bien au delà du rayon d'action du tram...

La vie citadine telle que les Bordelais la connaissent ne tient que grâce aux "coulisses" de la ville : les zones rurales.

L'oxygène que respire les bordelais est produit dans les forêts du département et de la région, et non par les rares arbres et surfaces végétalisées de la ville.

Les légumes, les laitages, la viande consommée à Bordeaux, sont issus des surfaces agricoles disponibles en dehors de la métropole. La farine

des pains proposés dans les boulangeries bordelaises provient d'un agriculteur qui aura semé, récolté et transporté le blé vers un moulin dans lequel la céréale aura été écrasée. En matière alimentaire, Bordeaux est totalement dépendante de ses voisins.

Et cette dépendance n'est pas qu'alimentaire: elle se retrouve aussi dans la construction.

A chaque fois qu'un immeuble sort de terre à Bordeaux, il faut creuser un trou quelque part en zone rurale pour extraire du gravier et autres matériaux de construction.

Ces extractions défigurent définitivement les paysages de vallées alluviales (les collines ne repoussent pas !), détruisent la biodiversité, bouleversent les écoulements des eaux de surfaces et lancent des milliers de camions sur les routes pour rejoindre les centrales à béton avant que les « toupies » ne viennent livrer le chantier.

Ensuite, la population elle-même de nos communes rurales est impactée par la gentrification des quartiers de Bordeaux-centre, qui a rejeté dans les périphéries d'abord proches, et aujourd'hui jusqu'à 60 km, les populations qui précédemment vivaient au coeur de la ville.

Ces néo-ruraux, ménages modestes, évincés malgré eux de Bordeaux, invisibilisés par les décideurs bordelais sont les "victimes collatérales" d'une politique de développement basée sur l'attractivité, aux dépens de la cohésion sociale.

On les retrouve à Porchères et dans toute la zone du blayais, du libournais et jusqu'à Castillon-la Bataille, qu'on nomme pudiquement le « croissant de précarité ».

Ces « néo ruraux », habitués à trouver l'ensemble des réponses à leurs besoins dans leur quartier, en ville, n'avaient jamais imaginé habiter un jour à plusieurs kilomètres des commerces de proximité et des services publics...

Beaucoup d'entre eux, dépourvus de permis de conduire et/ou de moyens d'acquérir un véhicule classique, isolés à plusieurs dizaines de kilomètres de la ville qui les a vu naître et grandir, se tournent vers le seul moyen de mobilité qui leur soit accessible : la voiture sans permis.

Les territoires ruraux subissent les conséquences sociales, économiques et environnementales du développement actuel de Bordeaux.

L'émergence d'un nouveau modèle de coopération avec les communes rurales est indispensable. La métropole peut, et doit, devenir le moteur d'un développement pour l'ensemble des territoires qui l'entourent.

Nous devons penser les complémentarités des territoires, et veiller aux compensations lorsqu'une activité de l'un génère des nuisances pour l'autre.

Nous pouvons concevoir ensemble des projets de gouvernance alimentaire à l'échelle du département, où les zones rurales deviennent les lieux de ressource, et donc de travail non délocalisable, pour alimenter plus largement la métropole en produits frais.

Ces projets favoriseraient le locavorisme à travers, par exemple, les achats publics.

Côté tourisme, le label UNESCO devrait mieux irriguer les territoires afin de favoriser la découverte de nouveaux sites au-delà des seules frontières de Bordeaux-Métropole.

Bordeaux n'est pas une île. C'est en faisant un pas de côté par rapport aux schémas actuels de fonctionnement, en innovant sur les circuits courts, en replaçant le bon sens et la proximité au cœur des décisions publiques qu'un futur harmonieux avec les territoires voisins est possible.

”

C'est pour cette raison que nous proposons :

- ▶ d'associer l'ensemble des parties prenantes concernées à la définition d'un modèle de développement souhaitable;
- ▶ de corroborer cette stratégie à une étude prospective d'impact assurée par un acteur indépendant, qui associera les collectivités locales des territoires voisins;
- ▶ de réaliser et de publier un bilan annuel de la stratégie et de ses conséquences sur la qualité de vie à Bordeaux et au delà.

Développement économique et dynamisme démographique sont intimement liés et forment le moteur du développement des territoires.

Les objectifs poursuivis par la stratégie de développement économique doivent s'intégrer dans une vision plus large du développement territorial : urbanisme, infrastructures de transport et offre de mobilité, formation, logement, services aux familles, scolarité...

Ces cinq dernières années, les responsables en place ont:

- ▶ d'un côté « appuyé sur l'accélérateur » de la croissance économique à travers la « stratégie des 100.000 nouveaux emplois »,
- ▶ et de l'autre côté « appuyé sur le frein » démographique en ne développant²³ pas suffisamment²⁴ le nombre de logements.

Face à ces injonctions contradictoires, le territoire « patine »: étalement urbain, qualité de l'air et de la vie, temps passé dans les transports, infrastructures de transport dépassées, augmentation des dépenses contraintes pour les ménages avec les loyers et le carburant par exemple.

Selon nous, seuls trois grands scénarios sont envisageables pour Bordeaux :

1. le retour de **la Belle endormie** : forte de son renouvellement urbain et son label Unesco, Bordeaux s'appuie sur ces fondamentaux et limite drastiquement son développement (économique et démographique)
2. **Bordeaux l'attractive**, la croissance économique à tout prix : forte de son attractivité récente mais particulièrement intense, Bordeaux maintient le cap actuel sans opérer de réelles évolutions stratégiques (un développement économique "hors sol", dénué de vision prospective et transversale).
3. Bordeaux **l'« innovante, résiliente et responsable »**. Le scénario que nous proposons et soumettons au débat.

²³ à travers la restriction du nombre de permis de construire accordé

²⁴ seuls 600 de ces logements avaient été livrés en mars 2019 et des permis de construire pour seulement 3.000 logements supplémentaires ont été validés pour des logements livrables dans les 3 ans

Nous proposons donc d'adopter une "règle d'or" du développement économique en intégrant étroitement la stratégie métropolitaine à l'ensemble des orientations et des politiques publiques du territoire.

L'ensemble des objectifs seront déterminés au regard des budgets et moyens à mettre en œuvre (par la Ville, la Métropole ou tout autre partenaires concernés Région, Département, Etat...) pour les rendre réalistes et générateurs de gains pour le territoire, sans déstabiliser pour autant l'équilibre de Bordeaux, de la Métropole ou encore de la Gironde et d'autres territoires voisins.

3. Un développement soutenable

La notion de « développement durable » est aujourd'hui largement galvaudée. La quasi-totalité des partis politiques en parlent, mais continuent de promouvoir des politiques nocives pour la planète.

Nous préférons parler de « développement soutenable » qui fait référence à ce que notre environnement —au sens des ressources naturelles que nous exploitons et des déchets que nous produisons à travers nos activités— peut supporter sur le long terme.

Sans conteste, les grandes agglomérations portent une responsabilité centrale en matière de lutte contre toutes les formes de pollution et contre le réchauffement climatique, ainsi qu'un rôle primordial à jouer en matière de transition écologique urbaine.

Rappelons qu'au niveau mondial, « les grandes agglomérations produisent environ 60%²⁵ du PIB et devraient concentrer 70% de la population mondiale à l'horizon 2050 » selon l'ONU. En France, 15 grandes métropoles, dont celles de Bordeaux ou du Grand Paris, concentrent plus des trois quarts du PIB.

C'est donc notamment à Bordeaux que se joue le plus grand défi de l'humanité : celui de rendre nos activités compatibles avec la préservation de la biodiversité.

Au regard de l'impact (direct, indirect, localisé ou non) des activités économiques sur les pollutions et le réchauffement climatique (pollution de l'eau et de l'air, artificialisation des sols, déplacements de personnes et de marchandises, émissions, déchets et rejets, consommation de ressources non renouvelables, d'espaces...) la stratégie économique portée par les pouvoirs publics de **Bordeaux se doit de placer la notion de soutenabilité en position centrale.**

Les acteurs économiques sont de plus en plus nombreux à modifier leurs cycles de production pour limiter leurs impacts sur l'environnement. D'importants efforts restent cependant à consentir pour concilier activités économiques et enjeux de développement soutenable.

Très concrètement, la collectivité peut à la fois agir directement mais également insuffler, favoriser et faciliter les démarches poursuivant ce but.

²⁵ <https://www.letemps.ch/economie/villes-vontelles-submerger-etats>

En matière d'aménagement économique, nous devons donc réinterroger en profondeur les objectifs, les modalités de mise en œuvre et la gouvernance des principales opérations d'aménagement économique.

Car en l'état, les principales opérations d'aménagement (les OIM Bordeaux Aéroparc et Innocampus et l'OIN InnoCampus) prévoient:

- ▶ la création à l'horizon 2030 de 50.000 des 100.000 nouveaux emplois déclinés dans la stratégie actuelle de développement économique de Bordeaux Métropole, sans tenir suffisamment compte des capacités du territoire à accueillir cette nouvelle population (logement, mobilité...)
- ▶ L'artificialisation de plusieurs centaines d'hectares actuellement vierges de toute construction sur un périmètre global d'environ 50km² soit l'équivalent de la surface de la Ville de Bordeaux ou d'un tiers du bassin d'Arcachon.
- ▶ La création, à terme, d'environ 1.250.000m² de surfaces plancher pour des activités économiques.
Soit 2.5 fois la surface totale estimée d'immobilier de bureau actuelle de Bordeaux.

Au regard des enjeux en matière de développement soutenable et d'exigences environnementales, les démarches affichées jusqu'à présent sur ces opérations nous semblent aujourd'hui trop peu ambitieuses. Certaines d'entre elles n'en sont par exemple qu'à un stade de définition des objectifs, alors que ces opérations sont lancées depuis plusieurs années.

Nous craignons donc qu'en l'état, ces grandes opérations aggravent des difficultés déjà prégnantes sur le territoire.

- ▶ La création de dizaines de milliers de nouveaux emplois entretiendra la « surchauffe » du territoire (notamment la pression immobilière et l'étalement urbain),
- ▶ La concentration extrême des emplois sur des périmètres déjà surdotés amplifiera les problématiques de mobilité et aggravera le déséquilibre territorial.
- ▶ L'intensité de ces créations, insuffisamment accompagnées en matière d'offres de formation, pourrait, paradoxalement, aggraver la situation du chômage.
- ▶ L'artificialisation massive aura de graves impact sur l'imperméabilisation des sols, la déforestation, la cadre de vie et la biodiversité.
- ▶ La création de centaines de milliers de m² destinés à des activités économiques générera de nouvelles pollutions (comme la quantité de déchets générés).

Nos propositions concrètes :

- ▶ Nous fixerons de nouveaux objectifs à ces opérations en accord avec les principes d'un développement soutenable (création de parkings silos, végétalisation des parcelles, démarches collectives d'écologie industrielle, compensation à la parcelle etc.) et les avec les capacités du territoire à absorber cette stratégie économique.
- ▶ Nous positionnerons la notion de « compétences » et de « formation » au cœur de la démarche pour favoriser l'accès aux emplois créés par les populations locales.
- ▶ Nous réduirons, si nécessaire, les objectifs quantitatifs des opérations ou nous allongerons leur calendrier de mise en œuvre.
- ▶ Nous soutiendrons particulièrement les entreprises actives et innovantes en matière de « développement soutenable », ainsi que les entreprises du champ de l'Economie Sociale et Solidaire.

En matière de mobilité

“Les voitures (...) sont responsables de près d'un sixième de la contribution française au changement climatique (15,7 %).”²⁶. Il convient donc de faire baisser la part modale de l'auto-solisme. L'objectif est ancien et connu de tous en matière de mobilité.

Les stratégies actuelles de développement du territoire aggravent structurellement les problématiques de mobilité. Le déploiement de nouvelles infrastructures de transport (BHNS, métro, RER urbain et départemental etc.) est nécessaire et permettra de fluidifier les déplacements. Cependant, pour être réellement efficient, il doit être couplé à une meilleure répartition des zones d'emploi sur le département.

Et il n'est pas question de faire porter toute la responsabilité aux Bordelais dans un contexte largement subi : étalement urbain, éloignement lieu de vie/ lieu de travail²⁷ . 70% des Girondins vivent et travaillent par exemple dans des communes différentes.

Le manque de mixité d'usage des zones économiques et le déficit de capacité des infrastructures de transport les desservant impliquent de nombreux déplacements contraints : pour se rendre au sport, faire ses courses, déposer ses enfants à telle ou telle activité...

²⁶ https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2019/07/08/voiture-industrie-viande-quelles-sont-les-causes-du-rechauffement-climatique-en-france_5486767_4355770.html

²⁷ lié à l'aggravation de la concentration des zones emplois – sur bordeaux métropole nous sommes 63% à vivre et travailler sur 2 communes différentes et la même proportion à utiliser une voiture

Nous proposons des mesures concrètes de court et de moyen termes.

A court terme, nous proposons de renforcer :

- ▶ l'accompagnement des entreprises dans la mise en œuvre de leur plan de mobilité,
- ▶ l'accompagnement, zone par zone à l'adoption de plans de mobilité interentreprises.

Alors qu'à moyen et long terme nous proposons, au delà des infrastructures :

- ▶ de favoriser la mixité emploi / logement des périmètres pour limiter les déplacements domicile / travail.
- ▶ de réfléchir à une répartition géographique des projets économiques et des emplois plus diffuse
- ▶ au delà de ces propositions, nous vous proposons de vous reporter au dossier dédié à la thématique Mobilité²⁸.

S'agissant du développement local, nous favoriserons le déploiement de démarches innovantes en matière énergétique et de gestion des déchets

A ce titre, les démarches d'écologie industrielle sont des actions concrètes et collectives qui ont démontré leur efficacité en terme de réduction de l'impact environnemental de l'activité économique. Cet objectif peut notamment être atteint en optimisant les flux (matières premières, énergies, déchets, déplacements) et en recherchant des synergies industrielles.

Au-delà des aspects environnementaux, l'écologie industrielle est vectrice d'économies, de mutualisations, ou encore de gains de productivité et de compétitivité, voire de création de nouvelles activités.

Bordeaux Technowest développe un projet en ce sens²⁹ à Blanquefort. Cette démarche a pour ambition d'ici 2020 d'atteindre 100 tonnes de déchets réduits, recyclés et/ou valorisés, de réduire de 30% les émissions de gaz à effet de serre et de réduire de 10% la consommation d'énergie des entreprises adhérentes.

L'Écologie Industrielle émerge en France depuis les années 90 au travers d'une soixantaine de projets. Par exemple à Dunkerque avec le projet «

²⁸ <https://bordeaux-maintenant.fr/nos-dossiers/>

²⁹ <https://reseau-ziri.com/>

Ecopal » ou au Port de la Rochelle avec les « Matières Énergies Rochelaises ».

Ces projets s'illustrent par l'achat groupé d'énergie verte, des projets d'autoconsommation collective d'électricité, la transformation de déchets en matière première, la mutualisation pour l'amélioration de démarches de tri, de recrutement, de mobilité...

De manière générale, nous favoriserons le développement d'activités économiques vertueuses pour l'environnement et la qualité de vie.

4. Un développement résilient

Avec un développement particulièrement fort du nombre d'habitants, d'entreprises, d'emplois, Bordeaux fait face à un véritable "big bang".

Le quotidien des bordelais s'en est trouvé largement perturbé en matière de logement, de déplacements... La ville ne parvient plus à intégrer cette croissance tout en maintenant un niveau satisfaisant de services publics (crèches, équipements sportifs, piscines...).

La succession d'étés caniculaires a mis l'accent sur l'anachronisme de l'urbanisme "minéral" à la bordelaise. Les décisions de nouveaux abattages d'arbres suivis de l'installation de quelques arbres en pots place Pey-Berland apparaissent en décalage complet avec la prégnance du changement climatique.

Enfin, gardons à l'esprit la proximité de la Métropole avec la centrale nucléaire du Blayais, les docks pétroliers d'Ambès et les quatorze établissements à risque en Gironde³⁰.

Le concept de ville résiliente est récent mais il s'impose à elles. Elles doivent faire face à trois grands défis et menaces : l'urbanisation croissante, la mondialisation et le changement climatique.

En 2017, la ville de Montréal s'est approprié le concept, compte tenu des défis auxquels elle doit faire face au terme d'une décennie de développement économique débridé :

- ▶ une pauvreté accrue malgré l'apport de ressources économiques nouvelles,
- ▶ des changements démographiques significatifs (700.000 habitants supplémentaires entre 2006 et 2016).

Ce constat a fait apparaître la nécessité de définir une nouvelle politique de développement basée sur la résilience : réussite éducative, insertion et emploi, renouvellement urbain respectueux des équilibres sociaux et environnementaux, actions en faveur du vivre-ensemble et de la lutte contre l'exclusion, l'isolement et la discrimination.

Enfin, l'équipe municipale montréalaise a pris en considération, dans son nouveau schéma directeur, les impacts provoqués par le changement climatique (comme les crues exceptionnelles qui ont touché le nord-ouest de l'île en avril et mai 2017) et les risques industriels et technologiques, en

³⁰ <https://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/gironde/explosions-bassens-l-entreprise-se-trouve-pres-de-sites-classes-seveso-967607.html>

particulier ceux liés au transport et au stockage de matières dangereuses à proximité des habitations. Des événements qui ont mobilisé et préoccupé largement les citoyens locaux.

Bordeaux doit se préparer et s'organiser face aux évolutions, inévitables, de demain.

Cette situation motive notre intention d'adopter un schéma résilient pour la Ville, comme ont pu le faire au cours de ces trois dernières années plus de cent villes dans le monde entier (Athènes, Barcelone, Belgrade, Boston, Jakarta, Lisbonne, Rio de Janeiro, Rotterdam, Toyama...)

Nous sommes engagés pour développer une Métropole à la gestion responsable, dotée d'une capacité d'intervention appropriée aux phénomènes climatiques, qui intègre les réseaux du sport et du plein air à son développement territorial, qui favorise l'accès à la culture, locale et ouverte sur le monde, qui promeut un vivre-ensemble bâti sur les compétences et les apports de chacun.

La notion de résilience est transversale par nature. Ses applications concrètes se retrouvent dans l'ensemble de nos propositions et plus particulièrement dans la partie dédiée : un développement innovant, socialement et écologiquement.

5. Un développement innovant, socialement et écologiquement

Dès maintenant et dans les années à venir, le territoire devra relever de nombreux défis.

Bordeaux, en qualité de grande agglomération, porte une responsabilité particulière vis-à-vis des grands enjeux du XXIème siècle : transition écologique et démographique, solidarité entre les territoires, lutte contre le réchauffement climatique..

Nous savons par exemple que la pollution liée à l'utilisation des voitures est une source majeure de dégradation de la qualité de l'air en ville. Au-delà des grandes infrastructures de transports en commun, du rapprochement de la zone d'emploi et de la zone de vie, de créations de nouveaux itinéraires cyclables, il faut identifier des solutions nouvelles.

Le nombre de demandeurs d'emploi de longue et très longue durées exige ici encore que des actions innovantes soient menées en matière de lutte contre les freins à l'emploi ou d'intermédiation avec les employeurs.

La gestion des déchets est également problématique, puisque nous produisons collectivement 420 000 tonnes de déchets dans la Métropole bordelaise (soit 510 kilos par habitant en 2017³¹). Nous nous devons de traiter ce problème à la source en mettant par exemple en place des systèmes de consigne à destination des produits alimentaires, ou en transformant nos déchets (palettes, cartons, matériaux de construction, mégots...) en nouvelles matières première.

La logistique urbaine sature les axes de transport, provoque du stationnement anarchique, renforce l'accidentologie et augmente les frais d'entretien des voiries.

Ici aussi des solutions accessibles doivent intervenir à court terme.

Nous favoriserons par la exemple la création de plusieurs Centres de distribution urbain (CDU) à l'échelle de la ville, ainsi que d'un maillage, quartier par quartier d' "hôtels logistiques"³².

³¹ <https://www.sudouest.fr/2019/03/29/reduire-les-dechets-l-enjeu-de-taille-de-la-metropole-5941363-2993.php>

³² <https://www.lemoniteur.fr/article/dans-le-nord-de-paris-un-hotel-logistique-replace-le-fret-au-c-ur-de-la-cite-diaporama.1975534>

De nombreux moyens innovants de transport urbain de marchandises écologiques, propres et silencieux basés sur ces CDU assureront la livraison dernier kilomètre et la collecte premier kilomètre.

Quelques exemples:

- ▶ déploiement de triporteurs électriques à haute capacité,
- ▶ utilisation du tram, la nuit, pour le transfert des marchandises vers le centre ville (comme l'approvisionnement textile des magasins),
- ▶ utilitaires fonctionnant aux énergies propres;
- ▶ multiplication des navettes électriques et autonomes assurant des livraisons nocturnes.

Selon nous, ces engagements représentent moins des contraintes que des leviers pour améliorer la qualité de vie, pour préserver notre environnement, pour développer de nouvelles activités et de nouvelles formes d'emplois, mais aussi pour susciter l'adhésion des bordelais à un nouveau projet de territoire.

Complétons ce tableau en favorisant l'émergence de toutes les formes d'innovation autour d'axes prioritaires :

- ▶ L'Économie Sociale et Solidaire,
- ▶ L'emploi et l'insertion professionnelle,
- ▶ La diminution des déchets, le réemploi, la gestion des déchets finaux (des particuliers, des entreprises, du BTP...)
- ▶ L'accès à la culture, au sport, aux loisirs,
- ▶ Les services à la population,
- ▶ Les mobilités,
- ▶ La logistique urbaine,
- ▶ Les services à la personne (et notamment aux personnes âgées),
- ▶ La performance énergétique dans l'habitat et le bâtiment,
- ▶ L'agriculture urbaine,
- ▶ Les circuits courts,
- ▶ L'émergence de nouveaux modes d'entrepreneuriat, véritables contre-modèles du phénomène d'ubérisation.

Pour favoriser l'émergence de ces innovations, nous devons soutenir plusieurs initiatives :

- ▶ Des appels à projets et thématiques couplés à des financements dédiés;
- ▶ La mise à disposition encadrée par des conventions spécifiques des données publiques et du domaine public pour permettre aux innovations proposées de se déployer (principe d'expérimentation

urbain et de “living labs” déjà opérés dans le cadre de la ville intelligente);

- ▶ Une mise en relation facilitée entre les acteurs innovants et les bénéficiaires potentiels des innovations : cyclistes, personnes âgées, sportifs, associations, entreprises, salariés...
- ▶ Un renforcement de l’offre d’incubation dédiée à ce type d’innovation pour permettre à ces acteurs de bénéficier d’espaces collaboratifs accessibles en matière de loyer et d’un accompagnement renforcé.

Ce projet pourrait mobiliser, dans un souci de complémentarité, l’ensemble de l’écosystème local de l’innovation : Darwin, Bordeaux Technowest, Eco Pépinière des Chartrons, ATIS...

Quelques exemples concrets d'innovations possibles :



La production de triporteurs à énergie propre adaptés à la logistique urbaine

Un système de consignes de contenants alimentaires pour la restauration à emporter



Des associations renforçant l'utilité sociale des uns et des autres à destination de population fragiles (personnes âgées, migrants)

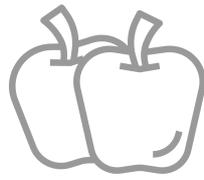
La création par une SCOP d'une application et d'une plateforme pour un modèle de livraison de repas à domicile responsable et respectueux des parties prenantes (livreurs)



Des projets d'autoconsommation collective d'électricité portés par une association d'utilisateurs ou un groupement d'entreprises

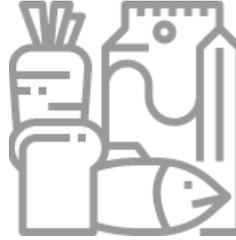
Une entreprise de l'ESS spécialisée dans le réemploi de déchets du bâtiment





Une start-up spécialisée dans l'agriculture urbaine de grande proximité (production sur le toit d'un immeuble pour une consommation par les habitants de ce dernier...)

Le développement des supermarchés inversés



L'ouverture de ressourceries de quartier

La collecte et la revalorisation de mégots



6. Un développement inclusif

Le principal objectif d'une politique territoriale de développement économique est la création locale d'emplois.

Au delà de la seule création nette d'emplois, seuls les chiffres du chômage permettent de mesurer la pertinence de la stratégie mise en œuvre. Or, et paradoxalement, la création de très nombreux nouveaux emplois sur une période courte n'est pas nécessairement synonyme de baisse du chômage.

Bordeaux comptait ainsi 30.000 Demandeurs d'Emploi (« DE ») en Mars 2019.

La situation est encore plus préoccupante sur le territoire de la Métropole : 79.400 DE, en hausse de 3.1 % sur les trois dernières années et plus encore en Gironde (avec 151.000 DE, soit une hausse de 4.1 % sur la période).

Sur ces différents territoires, près de 50% des demandeurs d'emploi sont des chômeurs de longue ou très longue durée. C'est donc un pan notable de la population girondine qui se trouve éloigné durablement de l'emploi.

Comme ailleurs, les jeunes, les seniors, les personnes les moins formées, les habitants des quartiers prioritaires, les personnes en situation de handicap, les parents isolés et les personnes qui cumulent des « freins à l'emploi » sont les plus touchés par le phénomène.

Dans un article paru en juin dernier, le journal Le Monde³³ précise le spectre du « mal emploi » : travailleurs précaires (CDD, intérim et temps partiel subis), personnes cumulant des freins à l'emploi et découragées qui ne se réactualisent plus auprès de Pôle emploi et sortent peu à peu des « radars » statistiques et surtout des dispositifs d'accompagnement.

Au delà même des chiffres officiels du chômage —qui touche environ 3 millions de personnes en France— l'Observatoire des Inégalités³⁴ estime à près de 4 millions de personnes supplémentaires le nombre de « travailleurs précaires ».

Si aucun chiffre local n'existe, en s'appuyant sur le ratio national chômeur/travailleurs précaires, nous pouvons estimer qu'environ 70.000 personnes sont touchées par le chômage ou le "mal-travail" à Bordeaux.

³³ https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2019/06/04/precarite-travail-contraint-esperance-de-vie-mediatisation-zoom-sur-six-inegalites-insidieuses_5471416_4355770.html

³⁴ <https://www.inegalites.fr/Mal-emploi>

Plusieurs facteurs expliquent ce paradoxe d'une création d'emploi massive, accompagnée d'une aggravation forte du niveau de chômage.

Certains facteurs sont globaux et nationaux:

- ▶ les mutations économiques impactent l'économie locale par la mondialisation des échanges, l'essor de la robotisation³⁵, la numérisation des processus de production, l'émergence de l'Intelligence Artificielle comme substitut d'emplois nécessitant peu de qualifications...
- ▶ ces mutations se traduisent brusquement dans le monde du travail. Les compétences techniques attendues par les entreprises sont de plus en plus pointues, spécifiques et évolutives.
- ▶ Les recruteurs recherchent chez les salariés de nouvelles compétences basées sur le "savoir-être": polyvalence, esprit d'équipe, agilité...
- ▶ l'orientation et de la formation initiale peinent à préparer efficacement les jeunes à un avenir professionnel nécessairement mouvant.
- ▶ la capacité de la formation professionnelle à actualiser les compétences des actifs au regard des mutations économiques et des besoins des employeurs reste encore trop limitée.

Mais d'autres facteurs sont locaux, plus spécifiques et surtout directement liés à des choix politiques :

- ▶ la concentration des emplois sur la Métropole couplée à une offre de logements trop faible a éloigné les moins aisés des grandes zones d'emploi;
- ▶ les « coûts contraints » du travail (garde d'enfant, transport...) ont explosé, ce qui fragilise plus particulièrement les petits salaires au sein de la population active;
- ▶ la mobilité est devenue un critère impératif, qui représente un frein majeur pour les citoyens qui recherchent un emploi. Certains habitants de la rive droite rencontrent par exemple des difficultés à être recrutés par des entreprises de la rive gauche, du fait de retards récurrents pour se rendre sur leur lieu de travail;
- ▶ la concentration des emplois dans certains périmètres très denses, périphériques, souvent extra rocade, et pratiquement dénués de mixité logement/emploi, éloigne les habitants des postes et des entreprises;

³⁵ <https://www.sudouest.fr/2017/01/19/la-peur-des-caisses-automatiques-3118393-2780.php>

- ▶ cet état de fait renforce la méconnaissance du bassin d'emploi et du tissu économique de proximité, qui sont des facteurs clés dans une recherche d'emploi;
- ▶ l'accent mis par la Métropole sur l'attractivité et le développement exogène a pour conséquence l'implantation d'entreprises « consommatrices » du territoire qui s'installent avec leurs équipes en ne recrutant que peu, voire pas du tout;
- ▶ ou d'autres encore, lorsqu'elles recrutent localement, débauchent majoritairement des salariés en poste dans des entreprises locales. C'est le cas de l'entreprise Betcliv, arrivée en 2018, et dont l'effectif à fin avril 2019 est composé à 91% de salariés précédemment en poste sur Bordeaux d'après leurs profils LinkedIn;
- ▶ la stratégie de développement de la Métropole, basée sur « l'excellence », renforce l'inadéquation croissante des compétences acquises par les actifs avec celles qui sont attendues par les acteurs économiques;
- ▶ cette réalité est d'autant plus prégnante à Bordeaux compte tenu que l'articulation insuffisante entre la Métropole, le Conseil régional ou les autres acteurs locaux de l'emploi, de l'insertion, de la formation professionnelle pour assurer l'évolution des compétences des actifs. Quatre secteurs économiques se retrouvent particulièrement touchés par les questions de « compétences » évoquées ci-dessus : le tertiaire supérieur, l'économie productive de pointe, le numérique et l'innovation;
- ▶ cette inadaptation des compétences pénalise l'économie et incite les entreprises à recruter sur des échelles territoriales bien plus large que le bassin d'emploi local;
- ▶ cela renforce le dynamisme démographique et la surchauffe du territoire, mais aussi le coût de la vie. Par exemple, certaines recrues issues de la région parisienne peuvent modifier la demande locale en raison de leur pouvoir d'achat plus élevé.

Pour réduire ce paradoxe, nous proposons de :

1. Renforcer l'adéquation entre les compétences des Bordelais.e.s et les besoins actuels et futurs des acteurs économiques.

Pour y parvenir, nous développerons des relations plus poussées avec les acteurs incontournables de la formation sur le territoire (Conseil régional Nouvelle-Aquitaine, Rectorat et Université de Bordeaux, CCI, CMA, les principales filières économiques...)

En invitant par exemple ces acteurs à intégrer la gouvernance des grandes opérations d'aménagement ou encore en créant à nos côtés un « comité métropolitain de la formation » qui sera chargé d'anticiper les besoins spécifiques du territoire afin de favoriser le déploiement d'une offre de formation toujours pertinente.

Ce comité, dont la portée sera très opérationnelle, développera également une vision prospective afin d'anticiper l'impact des grandes mutations (économiques, sociales, environnementales, technologiques) sur notre bassin d'emploi.

C'est cette mobilisation collective autour des compétences qui renforcera l'accès des jeunes à l'emploi, la sécurisation des parcours professionnels bordelais ou encore la capacité de nos entreprises à recruter.

2. Faciliter les démarches d'orientation et susciter des vocations auprès des jeunes.

La connaissance du tissu économique et du bassin d'emploi qui nous entoure est un levier majeur pour l'insertion professionnelle, au même titre que la connaissance des « codes » spécifiques au monde du travail.

Cet enjeu est encore plus prégnant chez les jeunes qui, par définition, ignorent tout (ou presque) du « monde du travail ». Les jeunes dont les parents rencontrent des difficultés dans l'accès à l'emploi méconnaissent encore plus largement ce « monde » à part.

Nous estimons (collectivités, acteurs économiques, acteurs de l'éducation nationale ou populaire) que nous portons conjointement le devoir de faciliter les relations entre les jeunes et leur avenir professionnel.

Pour y parvenir, nous soutiendrons l'émergence et le développement des Comités Locaux Ecoles Entreprises. Ils ont pour mission de mobiliser et de fédérer les établissements de formations et les entreprises d'un même territoire autour de l'enjeu commun de la réussite des élèves. Ces CLEE peuvent porter des actions très concrètes : périodes de stage, visites d'entreprise à travers des approches innovantes, découverte de métiers...

3. Fluidifier le marché de l'emploi et favoriser le développement de l'emploi local

Les différentes activités économiques bordelaises génèrent chaque année des dizaines, voire des centaines de milliers d'offres d'emploi (450.000 recrutements y compris en intérim pour la seule ville de Bordeaux entre août 2018 et juillet 2019).

De nombreuses entreprises peinent à finaliser leurs recrutements. Certaines offres d'emploi restent même non pourvues. Pourtant, le nombre de demandeurs d'emploi reste particulièrement élevé sur le territoire.

Pour différentes raisons, le marché local de l'emploi manque de « fluidité ».

Nous proposons de développer de nouveaux outils territoriaux orientés « Ressources Humaines » en lien avec les acteurs du service public de l'emploi (Pôle emploi, Maison de l'Emploi de Bordeaux, Cap Emploi, APEC...) et notamment :

- ▶ la création d'un « cabinet de recrutement territorial » à destination des acteurs économiques (entreprises, associations...) dont la finalité sera, d'une part, de faciliter les recrutements et, d'autre part, de favoriser prioritairement le recrutement de profils issus du territoire.
- ▶ ce cabinet sera en mesure de proposer aux acteurs économiques de mettre en oeuvre des opérations de recrutement à travers des méthodes innovantes de recrutement (sans CV, « photolangage », Escape Game, recrutement par simulation...), qui favoriseront en particulier les chômeurs de longue et de très longue durée, voire les publics les plus éloignés de l'emploi. Ces dispositifs limiteront également les phénomènes de discrimination consciente ou inconsciente qui peuvent intervenir dans un processus de recrutement.
- ▶ ce cabinet pourra, en partenariat avec la ville de Bordeaux, proposer aux entreprises qui s'implantent ou se développent d'utiliser des locaux municipaux au coeur des quartiers pour

organiser des « job dating », favorisant la proximité entre le lieu d'emploi et le lieu de vie.

- ▶ la Ville de Bordeaux utilisera ses différents médias (journal municipal, publications thématiques, réseaux sociaux...) pour toucher directement les candidats pertinents et notamment les bordelais;
- ▶ la ville de Bordeaux et ses partenaires réaliseront une suite d'outils (site internet, application, documents, événements...) dédiée à la connaissance du marché de l'emploi local et des spécificités de son fonctionnement. Ces outils s'adresseront autant aux Bordelais en recherche d'emploi ou d'évolution professionnelle qu'aux personnes souhaitant s'installer à Bordeaux;
- ▶ enfin, un dispositif d'accompagnement personnalisé et dédié aux néo-bordelais doit être déployé afin de favoriser l'insertion professionnelle rapide de ces nouveaux habitants.

4. Favoriser l'emploi des réfugiés

“ De nombreuses études internationales montrent que l'intégration des réfugiés dans le marché du travail contribue positivement à l'économie : leur insubmersible volonté de réussir, leur soif d'apprendre, leur dynamisme et leur créativité favorisent la croissance des entreprises, leur productivité et l'innovation. L'intégration des personnes réfugiées est également un atout pour la société française, par l'ouverture culturelle à laquelle ils nous invitent, sur un socle commun de valeurs partagées. ”

Action Emploi
Réfugiés
#talentconnected 

Nous partageons cette vision de l'association qui a pour mission de faciliter l'intégration des réfugiés par l'emploi et qui est reconnue comme le service de référence de la mise en relation entre employeurs et réfugiés en France.

Nous souhaitons donc développer un partenariat spécifique avec cette dernière afin de renforcer l'intégration sociale et professionnelle de ces populations.

5. Valoriser les filières porteuses d'emploi

Certaines de ces filières (BTP, restauration, services à la personne...) souffrent parfois d'une image négative tant auprès des habitants que des prescripteurs alors qu'elles sont particulièrement utiles aux habitants du territoire et au développement de la Métropole.

Par ailleurs, bien que les « idées reçues » sur ces dernières soient tenaces (management, salaire, pénibilité, horaires...) beaucoup d'entre elles portent des métiers qui sont en évolution permanente et qui représentent de réelles opportunités d'emploi voire de carrières.

Nous développerons donc des partenariats, filière par filière, afin d'identifier les leviers d'une meilleure valorisation des métiers et des emplois.

6. Accompagner les innovations sociales en faveur de l'insertion professionnelle

De nombreuses initiatives relevant de l'innovation sociale émergent ou se développent, en France comme à l'international, dans le champ de l'insertion sociale.

Nous pouvons citer l'expérimentation "zéro chômeur"³⁶ pour laquelle nous souhaitons porter la candidature de notre territoire.

Nous pouvons également citer l'engagement national entre l'Etat et le Secteur Adapté « Cap vers l'entreprise inclusive 18-22 » qui vise à faciliter l'inclusion des personnes handicapées dans le monde du travail à travers l'émergence d'Entreprise Adaptée de Travail Temporaire (EATT) et d'autres dispositifs.

Enfin, nous nous rapprocherons de l'ensemble des partenaires de l'insertion professionnelle du territoire afin d'accompagner le développement d'initiatives et d'innovations pertinentes.

³⁶ <https://www.tzclld.fr/>

7. Un développement complémentaire et solidaire des territoires voisins

Depuis les années 70, les territoires se sont lancés, comme les entreprises dans une logique concurrentielle proche de celle du « Marché ».

Les stratégies d'attractivité et de compétitivité se sont succédé afin d'attirer toujours plus d'entreprises, d'emplois, de richesses, d'habitants et de gagner quelques places au classement des plus grandes métropoles européennes.

Nous avons démontré les limites de cette stratégie pour les territoires en général et les citoyens en particulier. Ces limites commencent à être documentées par des économistes, des sociologues et des géographes.

Bordeaux souffre aujourd'hui des conséquences néfastes d'un développement « autocentré », mal accompagné, souvent incohérent.

Ces retombées ne se limitent pourtant pas au territoire métropolitain !

1. Etalement urbain

Ce phénomène est largement lié au déficit d'offres de logements accessibles aux ménages les moins aisés sur la métropole.

Cela induit une pression démographique forte et soudaine³⁷ sur les communes voisines.

Ces dernières sont souvent dans l'incapacité de répondre aux besoins de ces nouvelles populations, notamment en matière de service publics (école, crèches, services de solidarité, transports en commun, traitement des déchets, calibrage des voiries...)

Ces territoires se trouvent contraints de programmer en urgence la construction de nouveaux logements et de nouvelles infrastructures au dépend de leurs finances et en ayant un impact sur l'artificialisation des sols.

³⁷ (140.000 nouveaux habitants en gironde entre 2007 et 2017 dont seulement 40% sur la Métropole soit une croissance de 3 points supérieure sur le reste de la Gironde)

2. Émergence de « villes dortoirs » et aggravation de la pollution atmosphérique

Ces nouveaux habitants doivent souvent se déplacer sur la métropole (travail, soins, loisirs, services publics) ce qui implique une « explosion » des dépenses contraintes.

Ces dépenses pèsent lourdement sur le pouvoir d'achat des ménages et donc, par ricochet, sur l'économie résidentielle des territoires du lieu de vie.

Devenues « villes dortoirs », certaines communes sont vidées de leurs habitants en semaine. Ces derniers contribuent malgré eux à l'augmentation de la pollution atmosphérique et du réchauffement climatique causé par leur véhicules.

3. Aggravation du niveau du chômage...

La dégradation de la situation du chômage³⁸ sur ces territoires est notamment liée à l'éloignement entre lieu de vie et lieu de travail.

Pour rappel, la métropole concentre 60% des emplois girondins pour « seulement » 50% des habitants.

Pour beaucoup de demandeurs d'emploi, la mobilité devient un obstacle infranchissable et un véritable frein à l'accès à l'emploi du fait du coût de détention et d'exploitation d'un véhicule.

4. ... et de la pauvreté

Une étude récente de l'Insee³⁹ (janvier 2019) démontre que le niveau de pauvreté est particulièrement élevé dehors de la métropole.

C'est par exemple le cas à La Réole (28,1%), Castillon-la-Bataille (33,8%), Libourne (19,8%) ou Lesparre (23,4%).

L'augmentation du coût de la vie et notamment du prix de l'immobilier et des loyers pousse de nombreux ménages modestes à s'installer toujours

³⁸ (151.000 Demandeurs d'emplois en Gironde, en hausse de 4.1% et dont plus de la moitié sont hors Métropole, près de 50% des demandeurs d'emploi sont des chômeurs de longue ou très longue durée)

³⁹ 787 000 Néo-aquitains vivent sous le seuil de pauvreté, les deux tiers sous l'influence des grandes aires urbaines <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3695469>

plus loin de la ville centre. Le phénomène d'aggravation de la pauvreté sur ces territoires s'exacerbe ⁴⁰.

Nous estimons que la Ville et la Métropole ont une responsabilité particulière vis-à-vis des territoires voisins.

Nous devons nous inscrire, dans une logique de complémentarité et de partenariat avec ces territoires qui ont autant –voire plus– à apporter à la Métropole que l'inverse.

Pourtant, Bordeaux n'a initié que tardivement (2014) une stratégie de coopération territoriale qui peine à produire des résultats concrets.

Le dispositif actuel est largement insuffisant pour mettre en œuvre concrètement les protocoles de coopération signés par la Métropole avec plusieurs autres territoires (la CALI⁴¹ pour Libourne, la communauté de communes de Saintes, d'Angoulême, la communauté de commune du Val de Garonne...).

Nous estimons que la Ville et la Métropole doivent chercher à engager, avec les territoires qui le souhaitent, des protocoles d'accord plus ambitieux mais surtout très concrets et complémentaires.

Nos propositions

Certains protocoles seront bilatéraux, d'autres seront transversaux lorsque les complémentarités concerneront plusieurs territoires partenaires.

Nous nous rapprocherons prioritairement des territoires les plus proches (CALI, Arcachon, Médoc, Sud Gironde, Saintes) sans pour autant négliger des partenaires plus éloignés mais tout aussi pertinents (la Rochelle, Poitiers, Limoges, Angoulême, Toulouse, Mont de Marsan...) voire plus distants mais qui entretiennent déjà des relations naturelles avec Bordeaux (Saint Sébastien, Bilbao).

⁴⁰ Ce que démontre très bien Jérôme Fourquet dans L'Archipel français - aux Editions du SEUIL, à propos du Médoc

⁴¹ <https://www.lacali.fr/>

Ces partenariats pourront impliquer, lorsque cela sera justifié, d'autres collectivités locales (Département et Région) ou l'Etat (en associant la Préfecture) et viseront à :

- ▶ réduire les externalités négatives du développement d'un territoire vis-à-vis de ses partenaires (concentration de richesses ou de pauvreté, pollution, déportation des difficultés et des besoins de services publics et d'infrastructure, augmentation du coût de la vie, « fuite des actifs et des compétences »...);
- ▶ démultiplier les externalités positives par la recherche de complémentarités : les forces des uns comblent les faiblesses des autres;
- ▶ favoriser la rencontre des besoins et des offres des territoires dans une logique de circuits courts, de filières, de co-financement et de co-accompagnement de projets structurants.

Nous proposerons également à ces territoires de travailler autour de plusieurs thématiques prioritaires :

- ▶ la lutte contre les pollutions « exportées »,
- ▶ l'alimentaire et les circuits courts,
- ▶ le tourisme et la culture,
- ▶ les transports de personnes et de marchandises,
- ▶ la complémentarité des démarches de développement économique,
- ▶ la recherche, la formation professionnelle.

Nous développerons, à Bordeaux, un lieu dédié à cette coopération, sous forme d'un « laboratoire des territoires », afin de faire vivre et évoluer cette thématique porteuse d'un avenir plus responsable, efficient, et résilient.

Ce changement de paradigme, d'une posture de concurrence à une stratégie de la coopération, est déterminante. Elle permettra, à travers des échanges de proximité, d'aller vers un développement plus soutenable, local et résilient.