

Projet métropolitain

Document de travail

Version 4

juin 2011

Avertissement

Ce document est un document de travail. Il s'agit de la quatrième version préparatoire du projet métropolitain de la Communauté urbaine de Bordeaux à l'horizon 2030. Cette nouvelle version tient compte des observations des élus de La Cub réunis en bureau le 26 mai dernier, ainsi que des réactions des partenaires institutionnels de La Cub consultés dans le cadre d'un Comité technique. Elle tient compte également des neuf « rencontres métropolitaines » avec la population organisées sur le territoire communautaire au cours des mois de mai et juin. Elle tient compte enfin des commentaires postés par les internautes sur le site www.participation.lacub.fr.

Pour autant, il ne s'agit pas encore d'une version définitive du projet métropolitain. Après avoir été débattue en Conseil le 8 juillet, elle sera transmise aux conseils municipaux au cours de l'été pour qu'ils en débattent à leur tour au mois de septembre.

Le texte sera ensuite finalisé en octobre, à l'issue d'un séminaire qui rassemblera les forces vives de l'agglomération et préfigurera la future instance participative de suivi du projet métropolitain, provisoirement nommée « l'agora métropolitaine ». La version définitive du texte sera enfin soumise au vote du Conseil communautaire au plus tard au début du mois de novembre.

Entre-temps, le large processus de consultation publique se poursuivra avec la population, l'objectif final étant de faire du projet métropolitain un projet véritablement co-construit et partagé par tous.

Avant-propos

Bordeaux n'a longtemps été qu'une ville.

Ville fameuse sans doute, aujourd'hui classée au patrimoine mondial de l'humanité, partout réputée pour la qualité de ses vins, inscrite dans l'histoire nationale et l'imaginaire collectif par le souvenir d'Aliénor, de Montaigne, de Montesquieu, des Girondins...

Mais ville seulement. Coupée du Nord et d'un Paris dont elle se défiait par un fleuve capricieux que n'enjambait aucun pont, isolée au Sud par les landes désertiques de Gascogne, sa seule échappatoire fut longtemps l'estuaire, qu'elle contrôlait, et qui lui a heureusement ouvert un monde.

Aujourd'hui, Bordeaux n'est plus cette ville insulaire qui tournait le dos à tout un continent. A cheval sur les deux rives de la Garonne désormais reliées par des ponts, irriguée par le tramway, réconciliée avec son fleuve qu'elle avait un temps perdu de vue, elle est devenue l'une des agglomérations les plus peuplées et les plus dynamiques de France, une vaste Communauté urbaine composée de vingt-sept communes aux destins inextricablement liés et où vivent plus de 700 000 habitants.

Grande agglomération française aujourd'hui, elle peut devenir demain métropole européenne, pourvu que nous fassions les bons choix. L'attractivité et la croissance démographique de l'Aquitaine profitent à Bordeaux : la Communauté urbaine pourrait accueillir près d'un million d'habitants sur son territoire à l'horizon 2030. L'arrivée prochaine de la LGV nous connectera bientôt au réseau ferroviaire européen de la grande vitesse et nous mettra à une heure de Toulouse, deux heures de Bilbao et de Paris, trois heures et demie de Madrid. Dans le sillage de l'Opération d'Intérêt National Bordeaux-Euratlantique, un nouveau cycle de grands projets a été enclenché qui améliorera encore la qualité de vie des habitants et renforcera l'image de Bordeaux à l'international.

Ne nous y trompons pas. Il s'agit d'une formidable opportunité, qu'il ne faut pas laisser passer. La métropole, c'est un territoire plus uni et plus puissant, donc mieux armé pour faire face à la concurrence croissante que se livrent aujourd'hui les grandes villes et protéger ses habitants des effets destructeurs de la compétition économique. La métropole, c'est un territoire plus attractif, gage de prospérité et d'emploi. La métropole, c'est une offre urbaine plus riche et plus variée, des services plus nombreux et plus accessibles. La métropole, c'est enfin un territoire plus et mieux connecté aux réseaux de transport et de communication, une plus grande ouverture sur le monde, une promesse de liberté.

On connaît toutefois les effets d'une croissance urbaine incontrôlée. L'étalement urbain et l'augmentation du coût du logement, l'allongement des distances

parcourues et le temps perdu dans les transports, la montée de l'individualisme et du cloisonnement social, la dégradation de l'environnement et la surexploitation des ressources naturelles : autant de risques contre lesquels il faudra nous prémunir. C'est tout l'enjeu des vingt prochaines années pour l'agglomération bordelaise : négocier habilement ce « saut d'échelle » pour en éviter tous les pièges et cueillir les fruits d'une métropolisation réussie.

C'est dans cet esprit que nous avons engagé depuis trois ans un important travail de révision et d'élaboration de nos documents stratégiques sectoriels, comme le Schéma de cohérence territoriale, le Schéma métropolitain de développement économique, l'Agenda 21 ou le plan climat-énergie.

Parallèlement, la Communauté urbaine de Bordeaux a lancé il y a un an une ample démarche prospective et participative, baptisée « Bordeaux Métropole 3.0 », pour demander au public quel visage il souhaiterait pour notre territoire en 2030. Les communes, la société civile, les acteurs économiques, les partenaires institutionnels, tous ont joué le jeu et se sont fortement mobilisés pour apporter leur contribution à cet exercice à la fois grave et ludique d'invention de la métropole bordelaise de demain.

Cet effort stratégique sans précédent dans l'histoire de l'agglomération bordelaise débouche aujourd'hui sur l'adoption d'un projet commun, un projet métropolitain, dont le présent document fixe les principes et les objectifs.

Notre ambition : affirmer la dimension métropolitaine de l'agglomération bordelaise tout en évitant les écueils d'une croissance urbaine échevelée. Il s'agit de faire métropole sans doute, mais à notre manière, respectueuse de l'identité et de la diversité des communes, attentive au sort des habitants, et douce pour l'environnement.

Parce que ce but ne peut être atteint sans l'adhésion et le concours permanents de la population, sans un dialogue constant entre les partenaires fondé sur la confiance et le respect mutuel, ce projet métropolitain sera mis en œuvre comme il a été élaboré : dans un esprit de concertation et de consensus.

Parce que l'avenir est par définition incertain malgré tous les efforts que nous faisons pour le prévoir, ce projet se veut également le plus évolutif possible, suffisamment précis pour ne pas s'en tenir à de beaux mais vagues principes, suffisamment ouvert pour profiter d'opportunités imprévues et esquiver les mauvais coups.

Convaincus que nous disposons à présent de tous les atouts pour faire de la décennie à venir une véritable décennie bordelaise, nous nous donnons comme projet de faire de notre agglomération désormais revigorée le laboratoire d'un nouveau modèle métropolitain, moins prédateur, plus humain et plus généreux.

Chapitre 1

Etat des lieux

L'agglomération bordelaise bénéficie aujourd'hui des atouts indispensables pour provoquer le saut d'échelle nécessaire au passage du statut de capitale régionale à celui de métropole européenne. Mais il lui reste tout de même un certain nombre de handicaps à combler pour franchir ce palier. Elle est par ailleurs confrontée, comme tous les autres territoires, aux grands défis globaux du XXI^e siècle que sont la mondialisation, la raréfaction des ressources naturelles et le réchauffement climatique.

1. D'indéniables atouts

Une situation géographique d'exception

L'agglomération bordelaise s'étend sur un site qui marie beauté paysagère, ensoleillement supérieur à la moyenne nationale et localisation stratégique. Elle est à l'embouchure d'un grand fleuve navigable, à moins d'une heure du bassin d'Arcachon et du littoral de l'océan Atlantique, et aux portes de terroirs remarquables : Pyrénées, Pays Basque, Périgord... Au seuil du Sud-Ouest français, elle est une zone de transition et un point de passage privilégié entre l'Europe du Nord et le Sud-Ouest européen. Cette situation géographique exceptionnelle constitue à l'évidence aujourd'hui encore l'un des plus puissants atouts de Bordeaux : elle contribue à son attractivité économique, résidentielle et touristique.

Une qualité de vie reconnue et recherchée

La « qualité de vie » fait partie des attraits de Bordeaux les plus souvent cités. Difficile de percer le mystère de cette singulière alchimie, qui tient à la localisation géographique, à la douceur du climat, à la beauté de la ville-centre, à la richesse de l'offre urbaine, à la présence de la nature, à l'architecture basse qui fait une large place à l'habitat individuel, à la civilité des relations sociales... Toujours est-il que lorsqu'on les interroge, 97 % des habitants de l'agglomération bordelaise estiment qu'il s'agit d'un territoire « agréable à vivre », 60 % d'entre eux se disant même très satisfaits d'y être installés (sondage IFOP, baromètre d'agglomération, septembre 2010).

Une profondeur et un héritage historiques à réactualiser

La beauté patrimoniale du centre historique est aujourd'hui le principal témoin, monumental, d'un passé glorieux et controversé lié au commerce du vin, au commerce triangulaire des esclaves et au commerce des denrées coloniales. L'histoire et la tradition cosmopolites de Bordeaux (liens avec l'Afrique, mais aussi avec le monde hispanique) ne sont pas qu'une richesse patrimoniale, elles sont une ressource dans un monde globalisé.

Héritage certes, mais héritage vivace, la prestigieuse tradition viticole bordelaise est à l'origine de la prospérité de la cité et reste aujourd'hui l'un des piliers de l'activité économique du territoire. Si elle en élude

parfois les autres atouts productifs, elle lui confère une importante notoriété internationale, atout décisif dans la compétition intense que se livrent aujourd'hui les métropoles.

Autre héritage précieux, Bordeaux cultive une tradition universitaire ancienne et réputée. L'université de Bordeaux est aujourd'hui un site d'excellence, à la pointe de l'innovation. Fort de plus de 70 000 étudiants et de 6 500 chercheurs et enseignants-chercheurs, l'enseignement supérieur bordelais concerne aujourd'hui plus d'un habitant sur dix, et ses effets d'entraînement sur le tissu économique local tendent aujourd'hui à se concrétiser.

Un dynamisme retrouvé

Après une période d'immobilisme, l'agglomération bordelaise connaît aujourd'hui un retour en grâce, dont témoignent entre autre une croissance démographique supérieure à la moyenne nationale (+ 1,1 % au niveau de l'aire urbaine entre 1999 et 2007, contre + 0,7 %) et une évolution de l'emploi salarié privé supérieure à 2% par an depuis 1993.

Cette attractivité retrouvée repose principalement sur :

- l'effort de requalification des espaces publics mené dans le cœur d'agglomération, symbolisé au premier chef par l'aménagement des quais rive gauche et celui du quartier de la Bastide rive droite. Il a remis en lumière la beauté du centre historique de la ville qui a ainsi retrouvé son prestige et a été rendue à l'agrément des habitants et des visiteurs. Il a aussi amorcé un rapprochement et un nécessaire rééquilibrage entre les deux rives du fleuve, trop longtemps séparées ;
- la mise en place d'un vaste réseau de tramway, articulée à la reconfiguration du réseau de bus et à une politique de promotion du vélo, qui a apporté un début de réponse au problème des déplacements à l'intérieur de l'agglomération. Desservant les grands pôles du territoire, le tramway a également constitué un puissant outil de dynamisation des centres des communes périphériques. Ignorant des frontières physiques et symboliques, il a enfin permis une intégration plus poussée de l'agglomération, favorisant du même coup la construction d'une identité partagée ;
- un ensemble de grands projets programmés ou en cours de réalisation, à commencer par l'arrivée de la LGV et la construction d'un nouveau pont à l'entrée du port de la Lune, qui confirment dans l'esprit du public que Bordeaux a le vent en poupe.

Des ressources foncières importantes

Comme aucune autre ville française, Bordeaux dispose de vastes friches portuaires, ferroviaires et industrielles (Bordeaux Nord, Saint-Jean-Belcier, Plaine rive droite). A ses grandes plaques propices à des projets urbains ambitieux s'ajoute un gisement foncier au moins aussi important quantitativement, mais plus difficile à mobiliser, dans le tissu urbain diffus des autres communes de La Cub. Alors que s'affirment nationalement et localement des objectifs forts de réduction de la consommation d'espaces naturels, cette abondance foncière constitue un vrai atout.

2. Des handicaps qui restent à surmonter

Un poids démographique à augmenter pour espérer prendre place dans le concert des métropoles européennes

Agglomération de Barcelone : 4,9 millions d'habitants.
Milan : 2,9 millions d'habitants. Lyon : 1,4 million d'habitants.
Münich : 1,3 million d'habitants. Stockholm : 1,3 million d'habitants.

En 2006, la Communauté urbaine de Bordeaux compte quant à elle un peu plus de 700 000 habitants. Ce que l'INSEE appelle l'« unité urbaine » de Bordeaux regroupe environ 800 000 habitants (7^e unité urbaine de France). Quant à l'« aire urbaine » de Bordeaux, elle représente un peu plus d'un million d'habitants, ce qui en fait la 6^e aire urbaine de France, juste derrière Toulouse.

Ces chiffres sont honorables à l'échelle nationale, mais force est de constater que même en faisant abstraction des géants parisien et londonien, l'écart démographique reste très important entre Bordeaux et les métropoles européennes dotées d'un véritable rayonnement international. Même s'il ne s'agit pas de combler cet écart, la croissance démographique de l'agglomération bordelaise est une nécessité pour espérer figurer d'ici vingt ans sur la scène européenne.

Une absence d'hinterland à combler

Cette « faiblesse » démographique à l'échelle européenne est d'autant plus préoccupante que Bordeaux ne trouve pas dans son environnement immédiat une ville voisine importante ou un réseau de villes moyennes sur lesquels s'appuyer. En attendant la LGV, Toulouse reste loin, et les villes

situées dans un rayon de moins de cent kilomètres sont de taille trop modeste pour constituer des renforts de poids.

Les autres métropoles régionales françaises ne sont pas confrontées à ce problème : Marseille et Aix-en-Provence se sont tant étendues qu'elles ne forment plus qu'une seule aire urbaine ; Lyon joue à fond de la proximité immédiate de Saint-Étienne et du voisinage de Grenoble ; après s'être rapprochée de Saint-Nazaire, Nantes se tourne maintenant vers Rennes ; Metz et Nancy ont fusionné leurs universités... Toutes jouent désormais la carte de la coopération tous azimuts pour tenter de tirer leur épingle du jeu.

L'absence d'hinterland n'est pas éliminatoire. Elle peut être partiellement compensée, par la LGV d'une part, par des interdépendances mieux pensées avec l'ensemble des territoires girondins d'autre part. Elle restera néanmoins une réalité géographique avec laquelle Bordeaux devra composer.

Un tissu économique à consolider

L'agglomération bordelaise fait preuve d'une vitalité économique certaine. Cœur du département de la Gironde (dont elle concentre 69 % des emplois), moteur de l'Aquitaine (dont elle accueille 25 % des entreprises), elle a plutôt bien résisté à la crise qui s'est ouverte en 2008, grâce à une économie historiquement tournée vers le commerce et les services et une spécialisation tertiaire qui s'est encore approfondie durant la dernière décennie avec notamment un fort développement des activités de services aux entreprises.

La filière viti-vinicole - et plus largement le secteur agro-alimentaire - ainsi que le secteur aéronautique constituent les autres points forts de l'agglomération. Aerospace Valley mise à part, la métropole bordelaise accueille également trois autres « pôles de compétitivité » : Prod'innov, Xylo Futur et la route des lasers. D'autres filières laissent entrevoir de nouvelles pistes de développement industriel, comme les industries créatives, les éco-technologies, le pôle chimie et les activités santé.

Malgré tout, l'industrie demeure en terme de valeur ajoutée sous-représentée dans La Cub au regard du Grand Lyon et du Grand Toulouse. Et l'emploi industriel décline depuis 2001 (il représente aujourd'hui moins de 20 % des emplois salariés), avec une propension croissante du secteur à recourir à l'intérim. Par ailleurs, si Bordeaux compte une proportion de cadres supérieure à la moyenne nationale (17 % contre 13 %), elle accuse encore une faiblesse relative en matière d'« emplois métropolitains supérieurs », qui regroupent les fonctions liées aux prestations intellectuelles, à la conception-recherche, au commerce interentreprises, à la gestion, à la culture et aux loisirs. Malgré une forte progression dans ce domaine, ces emplois représentaient en 2006 9,6 % des emplois de l'aire urbaine, ce qui plaçait

Bordeaux au 12^e rang des aires urbaines regroupant au moins 200 000 emplois, loin derrière Paris (18%), Toulouse et Grenoble (14%). Pour mémoire, elle occupait le 11^e rang de ce classement en 1999, et le 9^e en 1982.

3. De nouveaux défis à relever

Bordeaux confronté aux nouveaux défis globaux

Comme toutes les « grandes » agglomérations, Bordeaux doit aujourd'hui faire face aux trois enjeux majeurs de ce début de XXI^e siècle :

- la globalisation, qui permet une ouverture sans précédent sur le monde mais accentue la compétition entre les territoires et entre les individus ;
- la raréfaction de ressources naturelles primordiales, qui oblige à inventer un mode de développement plus sobre, en particulier dans les agglomérations comme Bordeaux qui se sont jusqu'à présent caractérisées par une exploitation plutôt dispendieuse, donc peu durable, de ces ressources (surexploitation des nappes souterraines depuis 1950, surconsommation de l'espace foncier par la ville étalée) ;
- le réchauffement climatique qui rend la nature de nouveau menaçante, et soumet notre territoire au péril d'événements météorologiques exceptionnels. Compte-tenu de leur situation géographique, les communes de l'agglomération sont directement affectées par les dérèglements touchant terres et eaux : épisodes climatiques extrêmes dommageables pour la forêt landaise et l'activité viticole, élévation inquiétante du niveau de l'estuaire (+ 20 cm entre 1914 et 1996), modification du régime hydrologique des cours d'eau... D'importants efforts s'imposent au niveau local pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, qui affichent de fortes hausses dans le domaine des transports (+ 14%) et du résidentiel-tertiaire (+ 21%) entre 1990 et 2005 sur la Gironde (contre 21 et 17% à l'échelle nationale). L'objectif d'une société post-carbone implique des réorganisations spatiales conséquentes.

Une croissance démographique soutenue à assumer

L'Aquitaine, la Gironde, la Communauté urbaine de Bordeaux sont aujourd'hui des espaces qui connaissent une croissance démographique soutenue, principalement alimentée par un solde migratoire positif. Cette croissance est une chance : plus d'habitants, c'est plus de forces, plus de ressources, plus d'idées. Elle nous honore, car elle est signe de notre réussite collective. Mais elle doit être assumée sans déséquilibrer le territoire.

Pour y faire face, il nous faudra construire les logements qui nous permettront d'accueillir cette population supplémentaire. Il nous faudra les construire sur le territoire communautaire, et il faudra nous assurer de leur accessibilité pour tous, si nous ne voulons pas que la croissance démographique vienne nourrir l'augmentation du coût du logement et amplifier un étalement urbain socialement et écologiquement préjudiciable. Il nous faudra aussi créer les emplois et proposer les services (crèches, écoles...) nécessaires, si nous voulons garantir à tous de bonnes conditions de vie.

L'augmentation de l'espérance de vie annonce par ailleurs un vieillissement notable de la population, qui ira en s'accroissant. En 2030, si l'on en croit les projections, 1/4 des habitants de la Communauté urbaine aura plus de 60 ans (contre 19% aujourd'hui), et les personnes âgées de plus de 80 ans seront deux fois plus nombreuses. Pour maintenir constant le rapport entre l'offre et la demande, il faudra créer près de 14 000 places en maisons de retraites et logements foyers. Plus généralement, c'est toute l'organisation et le fonctionnement de la métropole qu'il faudra adapter à cette évolution démographique et sociétale majeure.

Le choix de la métropole

Si l'agglomération bordelaise se trouve aujourd'hui sans conteste parvenue à un moment charnière de son histoire, au seuil possible d'une nouvelle période de rayonnement et de progrès, notre situation demeure néanmoins fragile à bien des égards et nous oblige à redoubler d'efforts si nous voulons tout à la fois franchir un nouveau palier, veiller à la qualité de vie des habitants et protéger notre environnement. Pour exploiter nos atouts, surmonter nos handicaps et relever les nouveaux défis auxquels nous sommes confrontés, le choix le plus judicieux, c'est la métropole. A condition toutefois d'inventer un modèle métropolitain doux et singulier, qui nous préserve de la brutalité des grandes cités d'aujourd'hui et ne cède pas à la facilité des modes et des recettes standardisées du développement urbain.

Chapitre 2

La métropole des cinq sens

Une métropole, c'est d'abord un espace desserré et une population plus nombreuse. Cette « grandeur » n'est pas un objectif en soi. Elle ne vaut que dans la mesure où le changement d'échelle et la croissance démographique permettent de proposer aux habitants et aux usagers de la métropole une offre urbaine plus riche et des réseaux plus intenses, et ainsi de mieux répondre à leurs aspirations. Or ces effets positifs ne sont pas automatiques : il faut organiser la métropolisation si nous voulons en tirer le meilleur parti. C'est pourquoi nous fixons à la métropole bordelaise cinq principes directeurs, cinq « sens » dans lesquels nous veillerons à ce qu'elle se développe. Cette métropole à venir, nous la voulons tout à la fois : solidaire, stimulante, sensible, sobre et singulière.

1. Une métropole solidaire

En rapprochant les hommes et les espaces, la métropole favorise l'entraide, le partage et la mise en commun, mais peut aussi exacerber les rivalités entre les territoires, les antagonismes entre les groupes sociaux et la concurrence entre les individus, faisant ainsi le lit d'une culture de l'indifférence et du « chacun pour soi ».

Nous rejetons la métropole individualiste, théâtre d'une compétition débridée entre les intérêts particuliers. Celle que nous voulons bâtir est au contraire une métropole solidaire, dans laquelle l'attention à l'autre et l'assistance mutuelle règlent les relations entre les individus, entre les groupes sociaux et entre les territoires. La solidarité doit pour cela être repensée de manière à tenir compte de la spécificité du fonctionnement de l'espace métropolitain.

1.1 Solidarité à tous les étages

Solidarité entre les communes

Depuis sa création dans les années 1960, la Communauté urbaine a été un puissant outil de rapprochement entre les communes qui composent son territoire. Elle a permis la mise en commun d'une partie de leurs ressources et de leurs équipements, qui a au final bénéficié à chacune d'entre elles. Il faut poursuivre dans cette voie afin de faire de la métropole un espace moins morcelé, plus intégré et plus juste.

Solidarité entre les groupes sociaux et entre les individus

Dans toutes les grandes villes de France, cette exigence de solidarité est aujourd'hui mise à mal par les puissantes logiques de fragmentation et de cloisonnement de l'espace urbain. La pression et la spéculation foncières, entraînant à la hausse le coût du logement, concentrent les plus modestes dans des quartiers d'habitats sociaux souvent dégradés, à moins qu'ils ne quittent la ville pour trouver refuge aux marges rurales des agglomérations. La crainte de l'autre, la quête de repères et de protection

dans un monde en profonde mutation, favorisent « l'entre soi » et contribuent elles aussi à isoler les groupes sociaux les uns des autres et à les répartir dans des espaces distincts.

Sans doute les tensions sociales sont-elles un peu moins vives aujourd'hui à Bordeaux que dans d'autres métropoles françaises, grâce notamment au rôle fédérateur qu'a joué le tramway en reliant les deux rives de la Garonne, grâce aussi au succès du Grand Projet de Ville. Malgré tout, notre territoire subit lui aussi cette dynamique centrifuge : tandis que les classes moyennes et supérieures tendent à se regrouper dans les communes périurbaines, les classes populaires et les immigrés se concentrent pour l'essentiel dans quelques quartiers de la ville centre, dans les communes des Hauts de Garonne à forte densité de logements sociaux et dans les communes rurales situées à l'extérieur à La Cub.

Cette tendance devra être combattue pour garantir la cohésion sociale sans laquelle la solidarité n'est qu'un vain mot.

Solidarité avec les territoires extra-métropolitains

La solidarité n'est pas réservée au seul territoire institutionnel de la métropole, car la métropole vécue - tant au plan économique que social - est sans frontière. Au-delà des « habitants » de la métropole, ceux qui vivent dans les communes qui la composent, il y a tous les autres « usagers » de la métropole, ceux qui n'y habitent pas mais viennent y séjourner, y étudier, y travailler, s'y soigner...

Par sa nature même, la métropole est ainsi un territoire solidaire de ses voisins, qui accueille les grands équipements de service public dont tous bénéficient. C'est bien le cas de Bordeaux, dont l'Université par exemple forme une grande partie des étudiants aquitains.

L'organisation des solidarités inter-territoriales autour de la métropole bordelaise, jusqu'à Toulouse et au Pays Basque, en incluant les espaces péri-urbains et interstitiels est donc primordiale. Si l'échelon départemental participe activement à ce souci de solidarité, la Communauté urbaine a également un rôle très important à jouer dans ce domaine et doit

nouer avec les autres territoires, des plus proches au plus lointains, des coopérations décentralisées et des partenariats renforcés. C'est de cette échelle extra-métropolitaine que relèvent au premier chef la gestion du trafic routier de grand transit et la prévention des risques naturels (inondations, tempêtes...) et industriels par nature indifférents aux frontières territoriales.

1.2 Repenser la solidarité

Dans une métropole, l'ambition de cohésion sociale et territoriale prend des formes inédites, parce que les territoires comme les demandes sociales sont hétérogènes. A la vision d'un maillage égalitaire du territoire par des services universels doit succéder un modèle d'équité territoriale d'accès à des services différenciés.

Protéger les plus fragiles

Riches et pauvres, hommes et femmes, autochtones et immigrés, jeunes et vieux, malades et bien portants ... tous ont également droit de cité dans la métropole et doivent pouvoir y vivre convenablement, profiter de ses ressources, sans y craindre la marginalisation et les discriminations indues. Une attention toute particulière devra donc être portée aux personnes les plus fragiles - physiquement, économiquement, socialement.

Inventer une métropole solidaire, c'est faire en sorte que chaque habitant (ou usager) puisse fabriquer les liens qui lui permettront d'accéder aux ressources métropolitaines qui l'intéressent. Cela suppose que les plus démunis, eux aussi, puissent effectivement accéder aux services essentiels dont ils ont besoin (soins médicaux, services administratifs...), et se déplacer aisément sur le territoire métropolitain (pour chercher un hébergement, un emploi etc.).

Ce droit d'accès suppose également d'aménager la ville, et donc les espaces publics, de telle manière qu'ils soient praticables et sûrs pour toutes les catégories de la population, y compris celles pour qui il peut être plus difficile ou dangereux de se déplacer : les handicapés et les personnes âgées, bien sûr, mais aussi les enfants pour qui la ville demeure souvent un environnement trop hostile.

Sans doute peu exprimées, les différences d'appropriation de l'espace entre hommes et femmes n'en sont pas moins réelles. Un usage plus équilibré de la ville selon les genres passera donc à l'avenir par une attention soutenue aux rythmes urbains et à l'adaptation des lieux de vie.

Ce droit d'accès à la métropole suppose enfin des « compétences » de l'habitant métropolitain, qui ne sont pas innées, et que l'école, le collège, les institutions publiques se doivent de faire partager. La présence croissante des technologies numériques renforce ce besoin d'acculturation. Il faut apprendre à pratiquer l'espace, utiliser les services collectifs, préserver l'urbanité.

Un logement adapté pour chacun

La question du logement est bien sûr cardinale : le développement de la métropole doit permettre à chacun de bénéficier d'un habitat adapté à ses conditions et modes de vie.

Il faut pour cela veiller à l'entretien du parc de logements existants, qui doit être adapté aux évolutions sociales (vieillesse de la population par exemple) et réglementaires (mise aux normes énergétiques). Mais surtout, un effort immédiat et vigoureux s'impose en matière de construction de logements neufs, notamment de logements sociaux. La Cub s'y est d'ores et déjà engagée en programmant de passer rapidement de 5 000 à 10 000 logements produits par an. Mais la régulation du marché foncier passe aussi par l'élaboration d'une stratégie foncière plus audacieuse et par des accords interScot, afin de partager sur l'ensemble des bassins de vie locaux l'ambition de réduction de l'étalement urbain.

Il s'agit certes de « loger » les habitants de la métropole, mais aussi de leur permettre une vie quotidienne facile, par une attention soutenue aux services de proximité (la proximité pouvant être celle du logement mais aussi du lieu de travail ou de formation, ou du pôle d'échange de déplacement). C'est tout l'objectif de l'opération « 50 000 logements », premier des douze grands travaux métropolitains proposés dans ce texte, qui a pour but de produire rapidement des logements de qualité adaptés à la demande des ménages, situés à proximité des axes de transport collectif et insérés dans le tissu urbain pour éviter les effets d'enclavement.

Promouvoir l'économie sociale et solidaire

La solidarité n'est pas uniquement le fait des institutions. Elle s'organise aussi directement et spontanément au sein de la société civile, par la vie associative bien sûr, mais aussi par le développement de l'économie sociale et solidaire. Ce secteur représente, au niveau de La Cub, 2 185 établissements et plus de 55 000 emplois, soit 16 % de l'emploi salarié privé en Aquitaine. D'ores et déjà, la Communauté urbaine s'efforce de prendre en compte ce potentiel. Elle a notamment impulsé une politique d'achats éco- et socio-responsables, c'est-à-dire respectueuse de normes sociales et environnementales.. Il faudra accentuer nos efforts dans ce domaine en aidant à la création de nouvelles activités et en facilitant l'organisation des acteurs locaux en réseau.

2. Une métropole stimulante

L'agglomération bordelaise, en devenant métropole, sera plus connectée. Avec l'arrivée de la LGV en 2016, avec la réalisation de la troisième phase du tramway et l'apparition de nouveaux franchissements sur la Garonne, avec la résorption des « zones blanches » (espaces sans accès à Internet) et le développement des outils numériques, les possibilités de communication et d'échange au sein et hors de la métropole seront multipliées pour ceux qui l'habitent ou l'« utilisent ». Et la mobilisation par chacun de toutes les ressources du territoire, où qu'elles soient localisées, s'en trouvera facilitée.

Toutefois, la croissance démographique et le développement des réseaux (réels et virtuels) ne garantissent pas à eux seuls une vie urbaine plus intense et plus riche. Un espace plus peuplé, des déplacements plus lointains et plus nombreux, une virtualité omniprésente peuvent aussi paradoxalement faire de la métropole un espace saturé et congestionné, peuplé d'individus noyés dans le flot d'une foule anonyme.

Nous ne voulons pas d'une métropole épuisante, mais d'une métropole stimulante qui donne à chacun, par la multiplicité des ressources qu'elle offre, l'envie et les moyens d'apprendre, d'agir et de créer. C'est la condition pour qu'elle soit unie et prospère, parce que la cohésion sociale et la réussite collective passent par l'épanouissement de chacun.

2.1 Connecter la métropole pour développer les échanges et la communication

Bordeaux, carrefour ferroviaire du Sud-Ouest européen

Avec le projet LGV Sud Europe Atlantique (composé des trois branches Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne), Bordeaux fait plus que se connecter au réseau ferroviaire européen de la grande vitesse : elle en devient l'un des nœuds et se transforme en véritable carrefour du Sud-Ouest européen. Outre les liens inédits qui pourront ainsi se tisser avec les métropoles voisines, Toulouse et Bilbao, c'est aussi, à l'échelle aquitaine, tout un réseau urbain qui pourra se configurer autour du pivot de la gare Saint-Jean, puisque la LGV desservira aussi de nombreuses villes de la Région : Périgueux, Agen, Mont-de-Marsan, Dax, Pau et Bayonne.

Des réseaux de transport en commun efficaces et d'échelle métropolitaine

Sans connaître le trafic dantesque des très grandes villes, l'agglomération bordelaise est depuis longtemps confrontée à l'épineux et lancinant problème des déplacements, comme en témoignent les difficultés récurrentes en matière de circulation automobile (engorgement de la rocade, bouchons en centre-ville...). Si dans la métropole bordelaise de demain, le temps passé à se déplacer pour gagner son lieu de travail, pour emmener ses enfants à l'école ou pour faire ses courses l'emporte au final sur celui passé à découvrir, à échanger et à produire, le but sera manqué.

Pour être stimulante, la métropole bordelaise devra donc adapter ses réseaux de déplacement et ses dispositifs de gestion de la mobilité à la demande croissante de la population, sans pour autant renoncer à ses ambitions en matière de sobriété énergétique et de qualité urbaine.

De ce point de vue, un réseau de déplacement d'échelle métropolitaine devra être développé, pour faciliter les déplacements dans et hors de l'agglomération, jusqu'à Arcachon, Langon ou Libourne. Il devra combiner intelligemment et efficacement les ressources des différents modes de transport en commun, TER cadencés, tramway, mais aussi bus « à haut niveau de service », réguliers, roulant en site propre, accessibles par de véritables « stations » (et non plus par de simples « arrêts » seulement signalés par un panneau), où le voyageur pourra faire halte et disposera des services dont il a besoin pour rendre son trajet plus facile (informations sur le temps d'attente, guichet automatique, etc.).

Il faudra aussi améliorer le confort des transports en commun pour permettre aux usagers de faire autre chose pendant qu'ils se déplacent-se reposer, lire, discuter écouter de la musique, jouer, rêver-et ainsi faire du temps voyagé du temps gagné.

Négocier les interdépendances territoriales

Le développement des transports constitue une réponse technique au constat d'une augmentation des flux. La métropole connectée ne peut pour autant pas être le sous-produit implicite d'arbitrages techniques (sur les infrastructures de réseau et leurs modes de gestion). Il faut plus fondamentalement s'interroger sur la nature des relations entre les territoires : quelles relations souhaite-t-on établir, développer, réduire, entre Bordeaux et le bassin d'Arcachon, entre Bordeaux et les autres centralités girondines et aquitaines, entre Bordeaux et Toulouse...? Quelles complémentarités, quelles divisions des fonctions, quelles mutualisations? Cette géographie des interdépendances doit trouver ses outils politiques de régulation.

2.2 Un esprit Campus, pour une métropole « apprenante »

Le pari d'un campus, c'est de faire habiter les étudiants à l'université et d'ouvrir l'université aux habitants, pour créer une émulation collective qui favorise la transmission des savoirs et la production de connaissances nouvelles. Le campus est ainsi source d'une culture partagée. Il est aussi source d'innovation, donc de prospérité et d'emploi.

Vers un campus métropolitain

La sphère de l'enseignement supérieur et de la recherche doit évidemment être en première ligne dans cette démarche. Incontestablement, l'Université bordelaise a aujourd'hui le vent en poupe. Elle va bénéficier dans les années qui viennent d'investissements publics considérables. Grâce au succès des projets qu'elle a présentés dans le cadre du programme « Investissements d'avenir », avec cinq projets labellisés « Laboratoire d'excellence » (LabEx), cinq autres « Equipements d'excellence » (EquipEx) et un projet d'« Institut hospitalo-universitaire » (IHU) retenu sur les troubles du rythme cardiaque, elle va pouvoir intensifier son effort de recherche et se positionner comme l'un des sites français les plus performants. Grâce à l'Opération campus, dont l'agglomération bordelaise est l'une des lauréates, elle va également disposer d'une enveloppe financière estimée à 500 millions d'euros pour la réhabilitation de son patrimoine par un projet d'aménagement et de développement durable : d'ici une dizaine d'années, ce site d'une valeur paysagère et d'une taille exceptionnelles (il s'agit d'un des plus grands campus d'Europe) aura atteint un très haut niveau de qualité sociale, urbaine et environnementale.

Au-delà de la nécessaire rénovation des bâtiments, il s'agit de créer de véritables lieux de vie, d'ouvrir davantage le campus sur la ville et de mieux le connecter à la métropole. Des équipements sportifs mutualisés peuvent y aider. Il s'agit aussi de rapprocher les lieux métropolitains consacrés à l'enseignement et à la recherche, pour favoriser les échanges et les interactions entre étudiants, professeurs et disciplines. Le maillage régional universitaire est à repenser sous le double objectif de la qualité de l'enseignement supérieur mais aussi de sa facilité d'accès. Il s'agit enfin de nouer davantage de partenariats, à l'international, pour accroître la visibilité, la reconnaissance et l'excellence de l'Université de Bordeaux.

Rapprocher la recherche et l'entreprise pour stimuler l'innovation

Diffuser « l'esprit campus », c'est aussi développer et intensifier les relations entre les laboratoires de recherche et les entreprises, pour stimuler l'innovation, la création de valeur et l'emploi.

D'ores et déjà, cette fécondation réciproque de la recherche scientifique et de l'effort productif s'effectue au quotidien au sein des « pôles de compétitivité » et des « clusters » métropolitains conçus autour des filières de l'aéronautique (Bordeaux-Aeroparc entre l'aéroport de Bordeaux et la commune du Haillan), de l'optique (Route des Lasers, de Bordeaux à Arcachon), des biotechnologies (Prod'Innov) et des éco-activités (Ecoparc de Blanquefort, pôle CREAHd à Bordeaux-Lac).

Ces pôles de compétitivité et ces filières d'excellence devront à l'avenir être soutenus et développés pour garantir la compétitivité et l'attractivité de la métropole bordelaise.

Décloisonner les filières économiques

Il faut plus généralement encourager les processus collaboratifs pour decloisonner les segmentations classiques du champ économique : activité primaire, industries, services et économie créative doivent s'hybrider pour favoriser un développement économique intégré.

La filière viticole, par exemple, peut se diversifier pour créer de nouveaux produits et services bénéficiant de sa notoriété. L'économie « présentielle » peut chercher à diversifier les niveaux de qualification de ses emplois. Quant aux activités culturelles, elles participent de ces métissages entre secteurs.

Cette mise en réseau permettra à la métropole de stimuler les communes périphériques et de les entraîner dans une dynamique de croissance. Les initiatives locales enrichiront ainsi le socle économique métropolitain.

Une métropole apprenante

Le campus, c'est quand le lieu du savoir se fait aussi lieu de vie. Nous voulons plus que cela : nous voulons que notre lieu de vie tout entier devienne un lieu de savoir, que Bordeaux se fasse université libre, laboratoire permanent, lieu d'apprentissage et de découverte pour tous et à chaque instant. Nous voulons que la rue même devienne une école, et que l'esprit campus se diffuse et imprègne toute la métropole bordelaise, pour en faire une métropole « apprenante ».

Cela passe bien sûr par une meilleure mise en valeur des lieux publics consacrés à la culture (universités, musées, galeries, théâtres...). Mais il faut aussi que la culture investisse littéralement l'espace public, au moyen d'œuvres, d'expositions temporaires ou permanentes, par le foisonnement des événements culturels, la multiplication des réunions publiques... La commande artistique est l'un des moyens dont dispose la collectivité pour assurer cette omniprésence métropolitaine du savoir et de la culture. Ce levier doit être plus et mieux exploité.

Cette omniprésence reposera aussi sur la vie nocturne, qui pourrait se développer et participer encore davantage de la réputation de la ville. Il faut pour cela accueillir les cultures alternatives, qui constituent l'une des richesses de Bordeaux, afin que leurs scènes soient davantage intégrées dans l'espace urbain.

Renouer avec le cosmopolitisme

L'« esprit campus », c'est enfin le cosmopolitisme et l'indifférence aux frontières. Par son fleuve et son histoire, Bordeaux est liée à l'Angleterre, à l'Afrique, aux Antilles, à l'Espagne. Orpheline de son port, qui a quitté la ville, nostalgique des paquebots de ligne qui accostaient ses quais, Bordeaux a tout à gagner à renouer avec sa culture de l'ailleurs.

En s'ouvrant davantage sur le monde et en multipliant avec lui les échanges - en particulier avec les mondes francophones de l'Afrique et les mondes hispanophones, auxquels l'histoire et la géographie la lient -, la métropole bordelaise doit devenir un lieu de partage d'expériences pour enrichir son patrimoine culturel, économique et social.

La métropole stimulante, c'est donc l'esprit Campus en tout temps et en tout lieu : une société de la connaissance enfin concrétisée dans l'alliance de la culture, de l'économie et de la science.

3. Une métropole sobre

La raréfaction des énergies fossiles d'abord, la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre pour lutter contre le réchauffement climatique ensuite, les préoccupations de santé publique enfin, imposent à la métropole bordelaise (et aux autres) de se montrer dès à présent plus économe dans sa consommation énergétique et moins polluante dans son fonctionnement.

Notre territoire jouit par ailleurs de deux richesses inestimables : de vastes espaces, de l'eau de qualité en abondance. Ces trésors naturels sont aujourd'hui surexploités. En ces matières aussi, les mesures correctives à la marge n'apparaissent plus à la hauteur des enjeux. Il faut changer de paradigme, intégrer dans nos modes de penser la fin de l'abondance et le début de la rareté. Les ressources naturelles ne sont plus inépuisables. A nous de ne pas les gaspiller.

3.1 Produire et consommer autrement

Qu'est-ce que la sobriété ? Ce n'est ni l'ascèse, ni l'abstinence. C'est l'économie de moyens. Le même objectif aujourd'hui atteint par une débauche d'énergie peut l'être à moindre frais, en agissant à la fois sur des gains d'efficacité, sur des changements technologiques et sur des évolutions comportementales. Il convient donc de mettre en place des mesures variées et complémentaires afin de réduire progressivement la consommation des ressources non renouvelables, tout en garantissant la qualité de vie des habitants sur le long terme.

Cette ambition vaut autant pour les projets à venir que pour l'existant. Ne perdons pas de vue que la métropole bordelaise de 2030 est majoritairement déjà là, avec les constructions et les voies d'aujourd'hui et d'hier : bâtir des éco-quartiers est nécessaire ; réhabiliter le stock des logements existants (en particulier l'habitat social) est indispensable. Densifier autour des stations de transport collectif est une obligation ; organiser plus sobrement les espaces périurbains peu denses est essentiel.

La technologie au service de la maîtrise des consommations

Aux divers échelons de l'action publique, des politiques européennes, nationales et locales promeuvent l'économie des ressources fossiles, combinant le plus souvent questions climatique et énergétique. Il conviendra de privilégier systématiquement l'utilisation d'énergies renouvelables : photovoltaïque, éolien, géothermie, hydraulique, chaleur issue des réseaux d'assainissement, seront à combiner au regard des situations locales. Cette ambition implique un travail conjoint de la part des urbanistes et des énergéticiens, en amont des projets.

Des économies d'énergie notables peuvent également être obtenues en agissant sur les infrastructures de réseaux de services. Il s'agit d'abord d'accroître la performance des réseaux pour limiter les pertes (ceci vaut particulièrement pour les réseaux d'adduction d'eau) et améliorer la qualité de service. Il s'agit ensuite d'optimiser leur gestion en jouant sur les tarifications pour réduire les gaspillages et stimuler les usages « vertueux ». Les entreprises gestionnaires de réseau se trouvent en première ligne pour ce faire.

La préservation des ressources énergétiques passe également par la forte réduction de la consommation énergétique du parc bâti. Il faut pour cela agir sur la qualité des bâtiments pour les rendre plus performants énergétiquement et mieux adaptés aux enjeux du recyclage, du tri sélectif des déchets, de la réutilisation des eaux de pluies, etc. Des portages financiers sont à élaborer, afin que de trop longues durées d'amortissement ne freinent pas les investissements.

Des motivations convergentes pour changer les comportements individuels

L'action sur les modes de vie est décisive. Par la sensibilisation, il faut inciter nos concitoyens à modérer leur consommation particulière. Les agendas 21 s'y emploient déjà en partie : promotion des modes de déplacements actifs, partage de ressources, recyclage, réutilisations, adoption d'électroménagers à faible consommation d'énergie, etc. Il est important que ces actions sur la demande s'établissent de manière différenciée, selon les territoires et les catégories sociales, pour ne pas pénaliser les plus fragiles.

Des leviers stratégiques sont à préciser, pour que les déclics s'opèrent : marchés forains donnant plus de place aux circuits courts alimentaires, bailleurs sociaux favorisant l'organisation de ressourceries, établissements scolaires calculant et publiant leur empreinte écologique... La métropole « post-Kyoto » se construit par la mobilisation de tous.

La prise de conscience de l'« urgence environnementale » n'entraîne pas mécaniquement le changement des comportements. Pour autant, la contrainte n'est pas de mise. La demande de sobriété ne doit en effet pas être comprise comme une punition, un sacrifice sur l'autel du développement durable, mais comme une manière efficace de faire des économies (gains individuels et collectifs) tout en améliorant la qualité de vie.

L'exigence écologique et sanitaire rejoint l'intérêt économique : dans un contexte national de rigueur budgétaire qui pourrait bien se pérenniser, la volonté de réduire les dépenses énergétiques s'accorde heureusement avec le souci de mieux rentabiliser les investissements publics.

Le monde économique et la responsabilité environnementale

Au-delà de la responsabilité pénale des entreprises visant à réparer les dommages causés à l'environnement, de plus en plus de firmes prennent explicitement en compte les enjeux du développement durable. Des lois les y incitent, des normes s'imposent à elles. Des plans de déplacement d'entreprise sont élaborés. Les étiquetages informatifs deviennent la règle.

Il faut aller plus loin. Les progrès en termes de consommation d'eau ou d'énergie procèdent certes pour partie d'interventions individuelles des entreprises. Mais les filières d'approvisionnement, les localisations, les recyclages, la logistique, sont affaires collectives, de même que la gestion des risques. Nous souhaitons que les entreprises, acteurs de la métropole, travaillent de concert avec les institutions publiques pour agir ensemble sur ces questions environnementales.

Le souci de réduction de l'empreinte écologique de la métropole, dans une situation de forte croissance de la construction, implique une gestion rigoureuse des consommations liées aux travaux. Économe en matériaux de construction, la métropole minimise l'importation des ressources, favorise la réutilisation et le recyclage.

3.2 Mieux utiliser l'espace

L'agglomération bordelaise est l'une des plus étalées de France. La disponibilité foncière, les faibles contraintes géographiques, l'attrait de la maison individuelle, se conjuguent aux effets du marché immobilier pour amplifier un mouvement général. Cette situation est doublement pénalisante : les longueurs-des trajets comme des tuyaux-augmentent, de même que la consommation des espaces naturels et agricoles. Il faut donc à la fois promouvoir des formes urbaines plus économes et faire fonctionner de manière moins dispendieuse les territoires périurbains ; agir sur l'existant au moins autant que sur les projets.

La ville à la campagne, une organisation territoriale coûteuse

Un préjugé largement répandu voudrait que la ville dense soit le lieu de tous les gaspillages et l'ennemie d'un environnement que la campagne préserverait mieux. Mais les choses ne sont pas si simples. Un habitat dispersé ne signifie plus depuis longtemps une population immobile et isolée. Aujourd'hui, habiter dans les communes périurbaines de la métropole bordelaise ou à ses marges rurales n'interdit pas, notamment grâce à la voiture, un mode de vie souvent très proche de celui des habitants du centre-ville et des communes les plus urbanisées :

- on se déplace comme eux, et même plus qu'eux, puisqu'on vit au bourg ou au village mais qu'on travaille en ville, qu'on fait ses courses au supermarché etc. ;

- on aspire aux mêmes services essentiels : on a besoin d'énergie (électricité, gaz...) et d'eau courante ; on veut être connecté aux mêmes réseaux de télécommunication (téléphone fixe et mobile, TNT, Internet haut-débit...) ; on veut avoir accès à tous les services publics (l'école, la poste, l'hôpital) ; on veut pouvoir se déplacer aisément et bénéficier des transports en commun.

Du coup, malgré son apparente proximité avec la nature, l'habitat étalé n'est pas plus respectueux de l'environnement et plus économe en ressources qu'un habitat aggloméré et dense : il implique des déplacements nombreux et lointains, donc une facture énergétique élevée (prix de l'essence) et un impact important sur l'environnement (émissions de CO2 dues aux gaz d'échappement) ; la construction et l'entretien des grands réseaux, par nature lourds et onéreux, coûtent plus cher à la collectivité puisqu'ils desservent un bassin de vie plus étendu et moins densément peuplé.

Enfin, le mitage et l'étalement urbains réduisent petit à petit la part des surfaces naturelles et agricoles sur le territoire, artificialisation accélérée qui détruit une « matière première » précieuse tout en accentuant les phénomènes de ruissellement.

En revanche, il semble que les habitants des périphéries dépensent moins de kilomètres pour leurs week-ends ou leurs vacances. A revenu égal, ils auront plus tendance à profiter de leur jardin ou de leur environnement immédiat. Ce constat plaide pour une préservation ou un retour de la nature en ville, afin que les citoyens aient moins besoin de « bol d'air » ou le trouvent à proximité.

Densités raisonnées

L'objectif de sobriété impose donc à la métropole bordelaise de se densifier. Cette densification doit être « raisonnée », pour avoir plus de pleins, mais aussi plus de vides, plus d'espaces ouverts. Les gisements fonciers sont suffisamment importants pour que l'on puisse à la fois densifier les tissus urbains existants et mieux organiser les espaces naturels et agricoles, grâce à des remembrements ad hoc. Ce double mouvement d'intensification urbaine et de valorisation des trames vertes et bleues vaut autant pour la ville-centre que pour les communes périphériques, pour les territoires de projet comme pour les opérations diffuses.

Seule cette démarche paraît à même de préserver ce luxe de l'espace dont nous jouissons aujourd'hui. Ressource rare, l'espace doit être non pas plus mais mieux utilisé.

Il faut aussi mettre cette densification au service des grandes orientations d'aménagement.

Dans les espaces les moins denses, la croissance démographique doit être utilisée pour optimiser les agencements péri-urbains, par un renforcement des polarités et des continuités, comme le souligne le Scot. Cette lutte contre le mitage présente un triple avantage : le gaspillage de l'espace est stoppé, les déplacements doux sont favorisés, les dessertes en transport collectif trouvent leur pertinence.

Nous souhaitons par ailleurs mettre progressivement fin au découpage contreproductif du territoire en zones résidentielles, zones commerciales, zones d'activités, etc. Il faut promouvoir autant que possible la mixité des usages, pour économiser les déplacements et les réseaux, favoriser la mutualisation des espaces. Les orientations d'urbanisme commercial doivent être mise en phase avec ces démarches. La charte d'urbanisme commercial adoptée par La Cub début 2011 est un premier pas en ce sens.

Le refus de la banalisation suppose une diversité de la production urbaine des années à venir. Cela plaide pour le « gel » de zones d'urbanisation potentielle, à conserver pour les décennies futures. Cela implique aussi probablement d'oser la hauteur, y compris pour des immeubles d'habitation, dès lors qu'est respecté le « droit au ciel » - pour reprendre l'expression de Bernard Reichen, l'architecte-urbaniste en charge de la coordination du projet Saint-Jean-Belcier sur l'OIN Euratlantique.

3.3 La sobriété au service de la santé publique

Une consommation sobre des ressources naturelles n'a pas qu'un intérêt économique et environnementale, elle a aussi un intérêt sanitaire, dans la mesure où bon nombre des problèmes actuels de santé publique (allergie, obésité, fatigue...) trouvent leur origine mais aussi potentiellement leur solution dans l'espace urbain.

De fait, les décennies passées ont vu le développement rapide de pathologies en rapport à la fois avec les modes de vie et l'environnement quotidien : maladies cardiovasculaires, obésité, diabète, cancers ; contamination du sang par des substances chimiques, maladies neuro-dégénératives ; allergies respiratoires, asthme ; stress, hypertension...

Face à ce constat sanitaire inquiétant, nous voulons que la métropole se positionne comme un acteur local de la prévention, tout comme les villes l'avaient fait au XIX^e siècle à l'égard du développement des maladies contagieuses, dont bon nombre trouvaient une part importante de leur origine dans un environnement urbain dégradé.

Des mesures seront prises aux différentes échelles de l'aménagement urbain pour prévenir le développement de ces pathologies nouvelles, dans un contexte de réchauffement climatique (accentuant certaines de ces pathologies) et de vieillissement de la population (augmentant la vulnérabilité de la population) :

- Les effets du réchauffement climatique en ville (effet d'îlot de chaleur urbain) sont à limiter à la fois par la préservation et le développement du végétal (non allergène) et de l'eau dans l'environnement urbain.
- Les objectifs de développement de l'agriculture de proximité raisonnée contribueront à la diversification du panier des ménages, qui intègre de plus en plus de produits « non traités ».
- Le respect des objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre devrait améliorer sensiblement la qualité de l'air au niveau local.
- Enfin, la politique des déplacements ainsi que l'aménagement des espaces publics, des grands parcs d'agglomération et des trames vertes devront favoriser une hausse importante des déplacements actifs, contribuant ainsi au nécessaire développement de l'activité physique, tant dans le cadre professionnel que dans celui des loisirs. Faciliter les pratiques sportives participe du même objectif.

Une attention toute particulière sera portée aux enfants, cible privilégiée des maladies respiratoires, l'environnement sanitaire pouvant devenir l'un des paramètres de choix résidentiel important des familles avec jeunes enfants.

La métropole sobre n'est pas une métropole aux modes de vie ascétiques mais une métropole efficiente dans l'utilisation des ressources, évitant les dépenses inutiles et tenant compte du long terme, afin de garantir un développement durable. Les Plans de déplacements urbains, plans de déplacements d'entreprise, agendas 21, plans climat énergie, etc. sont mobilisés pour concevoir et mettre en œuvre l'arrêt des gaspillages. Une consommation d'espaces Zéro signera l'atteinte de l'un des objectifs majeurs de la métropole sobre.

4. Une métropole sensible

Notre cadre de vie nous permet d'« être au monde », par les émotions qu'il suscite et les sens qu'il met en éveil. A condition de n'être ni saturé ni aseptisé, comme c'est trop souvent le cas dans les métropoles ; saturé par des nuisances trop présentes, aseptisé par un urbanisme trop cosmétique. Nous voulons prendre soin de l'environnement sensoriel de la métropole bordelaise, en faire un sujet majeur des petits chantiers comme des grands programmes, parce que la qualité et la diversité des ambiances urbaines construisent notre vie quotidienne, parce que les sensations et les expressions esthétiques construisent notre humanité.

4.1 Des espaces publics pour jouir des saveurs du monde

Le tramway a accompagné le renouveau des espaces publics et des emblématiques quais de Garonne. Le plan lumière de Bordeaux a fait des nuits parfois plus belles que les jours. Dans toute l'agglomération, les m² pris à la voiture rappellent que les espaces publics font la ville. Nous souhaitons amplifier ce mouvement de reconquête pour bâtir une métropole au grand air.

Halte aux nuisances sonores

Le bruit arrive en tête des nuisances évoquées par les citoyens français. Et ce sont souvent les plus démunis qui s'y trouvent le plus exposés. Les évolutions opérées dans les moyens de transport devront participer à la réduction des niveaux sonores : modes doux, transports en commun et voitures hybrides ou électriques, progrès en matière de motorisation et d'enrobés... calmeront à terme les niveaux sonores et réduiront les nuisances olfactives liées à la mobilité. Sans attendre ces évolutions technologiques, nous poursuivons nos efforts, avec nos partenaires, pour protéger du bruit les populations riveraines les plus touchées (rocares, voies de chemin de fer, chantier LGV, couloirs aériens).

Nous ne pensons cependant pas que tout son soit une nuisance. Les bruits de la ville ont leurs places et leurs moments, dans l'hypercentre, dans les lieux d'intensité métropolitaine, au rythme des événements culturels et festifs. Dans et autour de la gare Saint-Jean, en particulier, une vie nocturne peut s'épanouir. La musique - dont Bordeaux, Bègles, Cenon, Mérignac... sont des hauts-lieux - devrait aussi trouver à se faire plus et mieux entendre dans la rue.

Parce que les sens sont stimulés par les contrastes, nous voulons aussi préserver et développer des espaces de repos et de calme, au sein même de l'intensité urbaine. L'esplanade Charles de Gaulle de Mériadeck possède - du moins dans la journée - ce mérite, « havre de paix » propice à la méditation des passants et des habitants, peut-être même des fonctionnaires (de la Communauté urbaine, du département, de la Région et de l'État)...

Natures de ville

C'est bien sûr aussi grâce aux espaces naturels que la vue, l'ouïe, l'odorat, mais également le toucher et le goût retrouvent à s'exercer. La place de choix accordée à la nature en ville (nature diffuse et grande nature) contribuera fortement à ce nouveau paysage offert aux sens. L'omniprésence des lieux ouverts (espaces verts, nature, agriculture, eau) participe pleinement de cette sensualité des espaces.

Nous serons extrêmement attentifs au maintien de la part des espaces non construits sur la surface de la Communauté urbaine. La Garonne, ses rives et ses îles, les zones humides, les réserves naturelles, les zones maraîchères, les vignes, les nombreux parcs de la métropole, les bois et forêts constituent une trame verte et bleue exceptionnelle que nous préserverons et valoriserons. La ville monumentale a son réseau viaire, pour composer l'espace. Le grand territoire métropolitain aura ses continuités écologiques, pour faire lien.

Bruit de l'eau, vent dans les feuillages, ces sonorités ré-humanisent la métropole. La couleur des arbres rythme les saisons, ainsi plus fortement ressenties. A l'instar des bassins à flots, de la plaine rive droite, du quartier d'Euratlantique Saint-Jean-Belcier, les projets urbains intégreront l'eau et les espaces verts. C'est aussi une manière de réduire en partie les désagréments des épisodes caniculaires à venir, dont le réchauffement climatique devrait multiplier le nombre.

Ville-parc, écrin de verdure... Ces qualificatifs, justement revendiqués par plusieurs des communes de la Communauté urbaine, laissent entrevoir l'avènement d'une métropole-jardin qui réinvente la qualité de vie fondamentale de l'agglomération bordelaise : son rapport au ciel, au soleil, à l'eau et à la terre.

4.2 La promenade comme art de vivre

L'urbanisme sensoriel, qui magnifie les sensations, ne doit pas être réservé à des lieux exceptionnels. C'est partout qu'il convient de nourrir l'esprit par le corps. Il nous faut des rues et des chemins à vivre et à admirer. Nous pensons que la marche à pied, loin de son statut de moyen de déplacement rétrograde légué par des décennies de motorisation, doit au contraire

être considérée comme une pratique urbaine d'avenir, dotée de multiples vertus. Nous pensons aussi que l'art doit continuer à descendre dans la rue, parce que l'art transfigure notre regard.

Le marcheur métropolitain

L'enrichissement sensoriel de la métropole favorisera le développement de la marche à pied, expérience physique privilégiée en termes de réceptivité des sens. Ainsi, ce mode de déplacement n'apparaîtra plus seulement comme une contrainte imposée par les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'arrêt des investissements lourds de création de voirie, mais comme une source de plaisir, une « nourriture de l'âme » et un brevet de santé.

Il a d'ailleurs été montré que les « hypermobiles » recherchent les villes où l'on peut marcher agréablement. L'homme métropolitain est un piéton autant qu'un adepte du vélo électrique, des TER, du covoiturage et du TGV. La géo-localisation et le téléphone portable n'ont-ils d'ailleurs pas fait changer la modernité de camp ?

Programme mobilisateur ambitieux, la promotion de la marche à pied devra naturellement impliquer l'ensemble des collectivités territoriales mais aussi une multitude d'autres acteurs publics et privés, depuis les responsables des établissements d'enseignements jusqu'aux commerçants. Les procédures de planification - Plan de déplacements urbains et Plan local d'urbanisme - représentent des outils majeurs pour ce faire. Mais les routines technico-administratives devront également être revues, en particulier en matière de conception et d'exploitation de la voirie. L'automobile a adapté la ville à son usage. Il faut aujourd'hui organiser les quartiers et les communes de la métropole au bénéfice des piétons ; piétons parfois « équipés » (de vélos, d'escalators, de transport collectif, voire de voitures) mais d'abord et avant tout hommes debout.

Le tourisme, que nous voulons encourager, y trouve ses avantages. La découverte d'une ville, celle d'une atmosphère, est d'abord une exploration pédestre. Et l'habitant, vieux girondin ou nouveau venu, trouvera lui aussi l'aventure au coin de la rue. Être touriste dans sa ville, c'est l'une des richesses potentielles de la métropole que nous souhaitons bâtir, certes pour éviter les embouteillages du week-end mais surtout pour conserver intacts nos aptitudes à la curiosité.

L'art pour réenchanter l'espace

Le « 1 % culture » a permis que la culture se réintroduise, un peu subrepticement, dans le processus de construction de la ville. Nous souhaitons, chaque fois que possible, faire appel à des artistes. D'abord pour résister aux formes urbaines standardisées de la ville « franchisée » ;

ensuite pour participer à la fabrication de l'identité métropolitaine; enfin pour construire une poétique de la ville mise en péril par la banalisation de l'espace public.

Notre ambition n'est pas (pas seulement) de « démocratiser » l'art en le faisant sortir des musées. Il n'est pas non plus dans nos intentions que l'art « fasse beau » dans le décor du paysage. Les interventions artistiques qui doivent faire sens aujourd'hui et demain donneront à voir l'espace - dans ses lieux et dans ses liens - pour en permettre des représentations et des appropriations inédites. La passerelle en bois de Tadashi Kawamata, lors d'Evento 2010, tenait merveilleusement ce rôle.

5. Une métropole singulière

On sait bien qu'un des effets des dynamiques métropolitaines, c'est la tendance à la standardisation des villes. Il s'agit là d'une conséquence paradoxale de la concurrence entre les métropoles : toutes cherchent à se rapprocher de l'idéal urbain (supposé) du moment et développent les mêmes « recettes » pour y parvenir. Par-delà la variété des paysages urbains ainsi obtenus, c'est l'uniformité des modes de développement urbain qui finit par l'emporter. Où qu'elles soient et quel que soit leur aspect, toutes les grandes villes finissent par se ressembler.

Si elle ne veut pas perdre son âme et continuer à se distinguer, la métropole bordelaise de demain devra être singulière, c'est-à-dire qu'elle ne devra pas être une métropole parmi d'autres, une métropole comme les autres, mais avoir son caractère propre, qui fera son « cachet » et sera sa marque de fabrique.

La quête de singularité exprime d'abord un désir, celui de préserver une identité bordelaise et des particularités locales auxquelles nous sommes attachés et qu'une métropolisation tous azimuts pourrait mettre à mal. Certes, le « particularisme » ne saurait faire office de projet politique : l'originalité n'a pas en elle-même de valeur, et Bordeaux détient des records dont on se passerait bien (le nombre de citations de la rocade dans les « flashs circulation » matinaux des radios!). Mais parmi les traits qui composent aujourd'hui le visage de l'agglomération bordelaise, beaucoup doivent être conservés, voire accentués parce qu'ils donnent à notre territoire et à nos communes leur attrait.

La singularité, c'est aussi une exigence, qui nous est imposée par l'intensification de la compétition que se livrent désormais les métropoles pour attirer sur leur territoire les talents, les capitaux et les emplois. Aujourd'hui, pour faire la différence, il faut être en mesure de proposer ce « quelque chose en plus » qui fera à l'avenir que telle firme française ou internationale, au moment de choisir un lieu d'implantation en Europe, optera pour Bordeaux.

Il faut avoir ce « supplément d'âme » qui convaincra tel jeune ménage fuyant la région parisienne, tel couple de retraités en quête de soleil, tel étudiant en « Erasmus », tel groupe de touristes de passage en France de préférer l'agglomération bordelaise à toute autre destination.

Cultiver nos différences

En comparaison d'autres agglomérations, comme celle de Toulouse par exemple, l'agglomération bordelaise se caractérise par un poids démographique important des communes périphériques par rapport à la ville-centre et par des identités locales fortes.

De l'intensité métropolitaine du centre de Bordeaux au calme et à la proximité avec la nature des communes périurbaines, en passant par les pôles de centralités secondaires, c'est toute une gamme d'habitats, de modes de vie, d'activités et de paysages qui s'offrent aujourd'hui aux habitants de l'agglomération. Cette offre urbaine riche et variée, qui fait partie de notre héritage et participe pleinement de l'attractivité de la métropole, doit être cultivée pour ne pas se dissoudre dans un ensemble urbain homogène et indistinct.

Au centre de l'agglomération, les contrastes frappent déjà le regard. Ils devront être conservés. Au classicisme de la ville constituée s'opposent les territoires des bassins à flot, de Bacalan, du Lac, où s'invente et s'inventera un éco-urbanisme jouant avec l'eau et la nature. A l'opposé, Euratlantique innove dans une mixité fonctionnelle inédite entre centre d'affaire, habitat et équipements culturels, sur les deux rives. La plaine rive droite prolonge la centralité bordelaise en intégrant les atouts et les contraintes de la proximité au fleuve. Les communes des Hauts-de-Garonne poursuivent la rénovation de leur patrimoine social, diversifient leur population et accueillent des équipements métropolitains.

Les communes de la presqu'île renouvellent l'association entre activités économiques et espaces naturels. Au sud-ouest et à l'ouest, le « modèle californien » de la ville-nature étalée s'actualise à l'aune du développement durable et la rocade s'apaise pour structurer un arc actif, du campus à l'aéroport. Au nord-ouest, entre bourgs et campagnes, s'organisent les transitions avec les territoires médocains et, en écho à la presqu'île, la combinaison des activités économiques (industrielles et agricoles) et de la nature.

Faire fructifier notre patrimoine commun

Ce qui distingue une ville d'une autre et fait son identité, c'est d'abord son site, sa forme, son histoire et sa culture, qui ensemble constituent son patrimoine. De ce point de vue, la métropole bordelaise est particulièrement riche. Pour se singulariser, elle doit donc exploiter au mieux cet atout, en évitant bien sûr les pièges d'une « muséification » stérilisante. Aux idéaux de la conservation

et de la restauration, on préférera celui de la réinvention, qui a notamment inspiré en 1990 l'heureuse installation du CAPC dans les murs de l'ancien Entrepôt Lainé.

La première richesse de la métropole bordelaise, c'est son site géographique, structuré par la Garonne, dominé à l'Est par les coteaux menant à la presqu'île d'Ambès et aux paysages vallonnés de l'Entre-deux-mers, se prolongeant au Nord, au-delà des jalles, vers les vignes de la presqu'île du Médoc, à l'Ouest vers le bassin d'Arcachon et les rives océanes, au Sud vers les Landes et le vignoble des Graves. Ce paysage métropolitain sans pareil, qui n'appartient à personne, doit être magnifié et offert à tous, par le développement des croisières fluviales, par un accès facilité aux plages atlantiques, par la multiplication des chemins, des pistes, des itinéraires qui permettront aux marcheurs et aux cyclistes de le sillonner de long en large et d'en découvrir les innombrables facettes. Le parc des coteaux avec ses 26 kilomètres de ballade et ses belvédères, les cinq routes des vins de Bordeaux, les six voies aquitaines des chemins de Compostelle seront certainement un jour prochain complétés par les sentiers du Parc des Jalles et des rives du fleuve aménagées au-delà de la ville.

Autre atout du patrimoine métropolitain : l'architecture et l'urbanisme. La requalification du cœur d'agglomération a permis la redécouverte de la beauté architecturale du centre historique, dont la valeur universelle a été reconnue par l'Unesco en 2007. La splendeur de cet ensemble urbain ne doit cependant pas occulter la variété et les surprises du bâti et des aménagements métropolitains. Les communes alentour réservent elles aussi des « hauts-lieux », trésors cachés ou déjà emblématiques, qu'il faudra à l'avenir mettre davantage en valeur. De la cité Frugès de Le Corbusier au prieuré de Cayac, du rocher Palmer au musée de la Création Franche, du parc de Majolan à la plage du Lac, les spots ne manquent pas. D'autres sont à imaginer en s'appuyant sur la création artistique, ainsi que sur la réelle culture architecturale et urbanistique bordelaise, incarnée et mise à la portée de tous par Arc en rêve depuis trente ans.

Enfin, la métropole bordelaise d'aujourd'hui est le fruit d'un passé lointain et riche qu'aujourd'hui on devine plus qu'il ne s'expose dans la métropole. L'histoire tumultueuse de Bordeaux, ville anglaise, ville frondeuse, ville tolérante, ville commerçante, trois fois capitale éphémère d'une France en déroute, pourrait être davantage racontée et expliquée au public qu'elle ne l'est aujourd'hui.

Enrichir l'offre métropolitaine

Si la singularité se cultive, par la mise en valeur du patrimoine, elle peut aussi se créer, par l'apparition dans l'espace et le temps métropolitains d'éléments nouveaux : équipements originaux, événements ou moments culturels inédits etc.

Du futur complexe thermo-ludique des « Cascades de Garonne », à Lormont, à l'innovant projet de parc animalier et végétal « Save », sur le site du Bourgaillh, en passant par la future grande salle de spectacle « Arena » de Floirac, c'est toute une gamme d'équipements métropolitains, à vocation ludique, qui changera bientôt la physionomie de l'agglomération et renforcera l'attractivité touristique de Bordeaux tout en offrant aux habitants de la métropole de nouvelles occasions de détente et de divertissement.

Le futur Centre culturel et touristique du vin, qui s'installera aux Bassins à flot en 2014, participe également de cette ambition. Il s'appuiera sur la réputation des vins et l'attractivité touristique des terroirs bordelais pour renforcer le statut de capitale mondiale du vin dont jouit sans conteste Bordeaux. Dans le même esprit-partir de l'histoire et de la culture bordelaise pour inspirer des équipements nouveaux qui ne soient pas « hors-sol » - la faisabilité du projet souvent évoqué mais jamais réalisé d'une Maison de l'Afrique, qui aurait vocation à structurer les études africaines en France, pourrait être étudiée.

Enfin, la métropole aurait sans doute avantage à envisager un temps de fédération de sa population autour d'un événement commun, qui ferait le lien entre vie métropolitaine et conscience communale, et contribuerait ainsi à l'émergence d'une identité partagée.

Lâcher la bride aux initiatives individuelles et collectives

On a beau faire, la singularité ne se décrète pas. L'atmosphère, le « cachet » d'une ville dépendent au moins autant des choix individuels que des décisions prises par les responsables et les institutions politiques. On peut bien décider de doter la ville d'un nouvel équipement ou d'un nouvel événement, rien ne garantit que la population daignera s'y intéresser. Et si elle le fait, il y a fort à parier qu'elle en inventera des usages surprenants qui en détourneront le sens initial. Dans la métropole, rien ne se passe jamais tout à fait comme prévu, et c'est ce décalage qui constitue le creuset où se forge son identité.

C'est pourquoi le degré de spécificité de la future métropole bordelaise dépendra finalement surtout de notre capacité à mettre en œuvre les autres objectifs identifiés, ceux de la métropole solidaire, de la métropole stimulante, de la métropole sobre et de la métropole sensible. Non seulement l'équilibre ainsi obtenu constituera un puissant facteur d'« individualisation » - car bien peu de métropoles (aucune ?) ont à ce jour réussi à atteindre cette harmonie à laquelle nous prétendons -, mais il créera aussi un climat favorable à la prise d'initiative et à l'inventivité. La singularité de la future métropole bordelaise naîtra des usages imprévus et des initiatives intempestives : laissons-les advenir et sachons les accueillir.

Chapitre 3

Manières de faire

La coopérative métropolitaine

Singulière, la métropole le sera aussi en innovant dans ses façons de concevoir, d'élaborer, de construire, de débattre, de mettre en œuvre, de gérer. A l'instar d'une société coopérative de production, nous souhaitons privilégier des modes de faire fondés sur la solidarité et la coopération, au profit de l'ensemble des associés. Il s'agit ainsi de renforcer à la fois la légitimité et l'efficacité de l'action publique, en utilisant mieux les ressources (l'espace, l'argent public...), en mobilisant mieux les acteurs.

Cette volonté de co-produire la métropole nous apparaît comme un gage de justesse de notre engagement public à long terme. Car le temps n'est plus où chaque institution, chaque organisme, pouvait considérer œuvrer honorablement au bien commun en se cantonnant dans ses seules compétences spécialisées, au nom d'une division « cartésienne » du travail collectif. Des sujets essentiels échappent aujourd'hui à cette grille d'analyse et d'action du « chacun chez soi ». Les problèmes les plus sérieux que l'avenir nous réserve impliquent des échelles géographiques et des secteurs d'activité multiples - à l'instar de la lutte contre le changement climatique ou de la création d'emplois. Les solutions qu'il convient d'élaborer seront elles-mêmes multi-échelles et multi-sectorielles. En harmonie avec les valeurs défendues par la métropole des cinq sens, la coopérative métropolitaine s'avère être la méthode la plus adaptée pour faire face à l'enchevêtrement croissant des problématiques auxquelles l'action publique territoriale est aujourd'hui confrontée.

1. Les espaces et les temps en partage

Des mutualisations à favoriser

Les collectivités territoriales connaissent bien le principe de mutualisation des services ou des équipements. Afin de réaliser des économies d'échelle, des services municipaux mettent leurs matériels en commun ; construisent une grande piscine pour trois communes plutôt que trois petits bassins, etc. La coopérative métropolitaine encourage ces pratiques.

Une autre forme de mutualisation consiste à diversifier les usages d'un même équipement, dès lors que les usagers n'y sont pas présents simultanément. Un parc de supermarché accueillera en soirée des automobilistes fréquentant un théâtre. Un parking d'immeuble servira durant la journée aux employés des bureaux, durant la nuit aux habitants. Le stationnement nocturne sera toléré dans certains couloirs de bus. La coopérative métropolitaine aide les innovations juridiques et organisationnelles nécessaires à la mise en place de ces dispositifs.

L'intérêt économique est patent. L'intérêt social n'est pas moindre, car cette manière de « rentabiliser » les équipements et les espaces collectifs produit une mixité féconde. Avec le soutien des institutions concernées - communes, département, Région, Université - nous souhaitons ouvrir les classes et les amphithéâtres, en soirée, en fin de semaine, durant les vacances, pour fournir des lieux de réunion à tous les « collectifs » qui en manquent, mais aussi permettre les croisements entre générations, entre populations.

Les nouvelles constructions ou les rénovations doivent accueillir des lieux flexibles. Les projets urbains doivent préserver ou mettre en place des espaces ouverts : friches, délaissés fonciers et autres terrains vagues dont la banalité autorise des appropriations fécondes, par des outils de mise à disposition temporaire. A leur manière, les places d'église qui accueillent les marchés et la place des Quinconces les fêtes en tout genre concrétisent déjà ce modèle d'espaces mutualisés. La plaine Rive droite peut devenir un terrain privilégié d'occupations temporaires, une façon d'en rythmer l'urbanisation sans laisser d'espaces en déshérence.

Des temporalités à réguler

La mutualisation est affaire de gestion du temps ; le temps court de la journée et de la nuit, qui voient se succéder des usages variés ; le temps intermédiaire des occupations provisoires ; le temps long des changements d'affectation. Nous instaurerons des bureaux du temps, pour que les rythmes urbains soient mieux connus, mieux régulés, afin de mettre en œuvre un chrono-aménagement qui réponde aux préoccupations quotidiennes des habitants (horaires d'ouverture des services en particulier) et qui organise les utilisations polyvalentes.

A l'aune des années ou des décennies, l'idée de mutualisation se transforme en adaptabilité et en réversibilité. La conception d'un parc-relais doit pouvoir intégrer sa propre disparition ou sa transformation, pour laisser la place à un jardin ou un immeuble de bureaux, par exemple après la prolongation de la ligne de tramway. Un logement doit pouvoir s'adapter, par extension ou restructuration, à l'évolution des structures et pratiques familiales. Ce souci d'adaptabilité sera inscrit dans les cahiers des charges des opérations d'aménagement.

Des initiatives solidaires et des coopérations techniques à encourager

La solidarité métropolitaine est assumée par les institutions publiques mais aussi par les initiatives privées, soutenues ou accompagnées par la collectivité. Le « partenariat public-privé » ne concerne pas que les grands projets. La diffusion d'initiatives apparemment modestes peut susciter de vraies ruptures.

La généralisation des « pédibus » et autres « carapattes » (accompagnement groupé des enfants pour aller à l'école par un parcours piéton) sera un levier majeur pour faire de la marche le moyen de transport dominant dans la métropole. Le partenariat est pour ce faire indispensable : enseignants, parents d'élèves, municipalités, compagnies d'assurance, transporteurs ou gestionnaires de mobilier urbain...

Dans la métropole bordelaise de demain, des relais de proximité serviront de forum à initiatives, banques du temps et lieux d'information. Des lieux libérés (bureaux, logements) pourront être utilisés pour des activités d'entraide et de soins, des places publiques pour le troc.

Solidaire et stimulante, la métropole favorise les coordinations et les partenariats. Ce faisant, elle construit la métropole sobre. Les « réseaux intelligents » des énergéticiens, qui mixent les sources de production à l'échelle d'un quartier ou d'une région, les circuits courts du maraîchage périurbain, qui supposent des relations pérennes entre producteurs et consommateurs, ont besoin de la coopérative métropolitaine pour se concevoir et s'organiser. Les techniques alternatives d'assainissement supposent des collaborations similaires, lorsqu'une retenue d'eau devient un équipement polyvalent : lutte contre les inondations, embellissement paysager, régulateur bioclimatique ; lorsqu'un système de noues devient élément de composition urbaine ; lorsque des tuyaux d'eaux usées produisent de l'énergie.

Il y a de manière plus globale des interdépendances à valoriser, dans la gestion des déchets, de l'eau, de l'énergie, de l'agriculture, des espaces verts ; interdépendances à la mesure de l'effet de masse généré par la métropole. Compte tenu du caractère souvent très sectoriel des services techniques, la mise en œuvre de ces processus vertueux nécessite la construction d'une ingénierie environnementale métropolitaine, apte à décloisonner les approches.

Ainsi, la métropole sobre et stimulante se nourrira du partage solidaire des espaces et des temps.

2. L'intelligence collective, pour mieux concevoir et décider

Une diversification des maîtrises à valoriser

La coopérative métropolitaine répond au constat d'une diversification des acteurs publics et privés parties prenantes de la fabrique urbaine. La décentralisation a multiplié les maîtrises d'ouvrage ; les dynamiques de métropolisation bousculent les périmètres géographiques ; les mutations économiques renouvellent les enjeux territoriaux des entreprises ; les groupes privés accroissent leur présence dans la gestion urbaine ; les habitants comme les usagers expriment une demande renouvelée de concertation. Les « princes » se sont multipliés, mais le « fait du prince » n'est plus accepté...

Les collectivités territoriales ne sont plus à même de gouverner seules, aujourd'hui, les territoires. La métropole a besoin de gouvernance, c'est-à-dire d'un processus de coordination entre acteurs. Ainsi, Mouvable (Mobilité urbaine verte de l'agglomération bordelaise) associe les trois autorités organisatrices de transport que sont La Cub, le département et la Région pour faciliter l'articulation des réseaux de transport public. Ainsi, le C2D (Conseil de développement durable) mobilise des habitants, des représentants d'association, des universitaires... pour porter une parole originale, d'expertise profane et savante, auprès de La Cub. Il faut poursuivre et amplifier ces démarches, par une démocratisation de l'information comme de la culture urbanistique.

Une culture technique urbaine à mettre au service du citoyen et de la concertation

Les fonctionnaires territoriaux sont détenteurs d'un immense savoir technique et organisationnel, encore trop informel et fragmenté. L'écrit ordonné permet de capitaliser ce savoir, de le transmettre, de le critiquer. En association avec des établissements d'enseignement, il s'agit de formaliser ces connaissances pour les mettre à disposition, tant en interne qu'en externe. Des citoyens seront associés à la démarche, pour retour d'expériences et pour débats.

Des cadres techniques mieux formés discutent de façon plus pertinente avec les délégataires et les entreprises. Des associations mieux informées dialoguent plus facilement avec les instances publiques. L'amélioration des processus de concertation passe par ces apprentissages croisés, dans un souci de renforcement des ambitions de la charte de la participation citoyenne de La Cub : « un diagnostic et un projet conçus avec les citoyens, qui associent les différentes connaissances, intelligences et compétences, ont plus de chances de répondre aux besoins de la société et donc de durer ».

Les modalités de gestion des services publics constituent des sujets de concertation encore balbutiants.

La démocratie participative a fait plus de progrès du côté des habitants que des usagers. Pourtant, les services en réseau occupent une place prépondérante dans nos vies quotidiennes. Nous encouragerons les opérateurs de réseaux, publics ou privés, à renforcer la mobilisation de « l'expertise » des usagers.

En phase avec notre volonté d'une ouverture renforcée de la décision publique, nous souhaitons participer au mouvement de mise à disposition des données publiques à tous. L'Open data, c'est-à-dire la mise en ligne des données publiques, est pour nous un vecteur d'innovation sociale et économique majeur.

Ainsi, l'intelligence collective permettra de faire mieux et autrement. L'élargissement du cercle des acteurs de la scène décisionnelle est un gage de diversification des sujets de préoccupation et de mobilisation. La métropole sensible devrait y trouver des promoteurs et des inventeurs productifs.

3. L'agora métropolitaine

La contractualisation, pour pérenniser la confiance à toutes les échelles

Le marché, lorsqu'il ne se dévoie pas, sait inventer les instruments nécessaires à son fonctionnement. Les échanges s'effectuent alors dans la confiance. La sphère publique n'a pas encore inventé tous les outils nécessaires à la mise en place de gouvernances adaptées à la nouvelle donne métropolitaine. La métropole n'est pas l'affaire d'une institution unique. La coopérative métropolitaine sera multi-partenaire. La Cub et les communes qui la composent en sont bien sûr les acteurs privilégiés. Mais le Sysdau, les communes et communautés de communes limitrophes de La Cub, les agglomérations girondines (Arcachon, Langon, Libourne...), le département, en sont également parties-prenantes. A plus grande échelle, Royan, Angoulême, Périgueux, Agen, Mont-de-Marsan, participent de facto au système métropolitain bordelais, à 100 kilomètres de la ville-centre. LGV aidant, Bayonne-Anglet-Biarritz, Pau-Tarbes-Lourdes, Toulouse et Bordeaux seront bientôt en mesure de générer de vraies coopérations métropolitaines.

Le développement, par exemple, d'une offre touristique métropolitaine s'étendant aux territoires girondins et aquitains, mariant nature et culture à l'instar du tourisme œnologique, privilégiant des modes de découverte doux, nécessite d'imaginer une stratégie globale avec l'ensemble des acteurs touristiques du territoire, qui associe grands et petits projets, tourisme d'affaire et de vacances, et prenne en compte les nouvelles formes d'usage du temps libre.

L'organisation des interfaces et des interdépendances entre les diverses institutions locales passe par la contractualisation, à l'instar des contrats de co-développement entre La Cub et les communes. Sans contractualisation, les documents de planification territoriale seront impuissants à traiter durablement des questions aussi cruciales que la lutte contre les inondations, l'arrêt de l'étalement urbain, la valorisation des trames vertes et bleues. Sans contractualisation, les concurrences (entre universités, entre festivals, entre diplomates, entre pôles d'innovation) l'emporteront sur les complémentarités. La Cub affirmera son rôle de plate-forme de discussion et de contractualisation avec ses partenaires publics et privés.

Des dispositifs partenariaux sont à mobiliser et renforcer. La démarche dite Inter-Scot, pilotée par le département de la Gironde, est le bon lieu d'appréhension des équilibres démographiques. La question de la ressource en eau implique de nombreux partenaires, autour de l'agence de l'eau Adour-Garonne. Les pôles de compétitivité, les universités, ont à penser leur futur dans les coopérations régionales et interrégionales.

De nouveaux lieux de gouvernance métropolitaine, pour bâtir et suivre le projet métropolitain

Le projet métropolitain réussira s'il sait mettre en synergie grands projets, procédures, grands « travaux », tout en structurant les politiques et programmes communautaires et en mobilisant des interventions multipartenariales. Il y a donc place pour une « agora métropolitaine », qui associera acteurs publics et privés et les réunira de manière régulière afin de suivre la mise en œuvre du projet métropolitain.

Nous pensons aussi que le temps est venu pour La Cub de faciliter l'expression de coopérations intercommunales à l'échelon infra-communautaire. Les succès du GPV des Hauts-de-Garonne illustrent l'intérêt de tels dispositifs. Des territoires de projet pluri-communaux méritent une gouvernance à la hauteur des attentes collectives.

Chapitre 4

Les 12 grands travaux métropolitains

Des grands projets aux grands travaux

L'agglomération bordelaise va bénéficier dans les 10 années qui viennent d'une masse d'investissements, privés et surtout publics, qu'elle n'a jamais connue dans son histoire.

Ces grands projets sont d'ores et déjà programmés (ou en voie de l'être) : Bordeaux-Euratlantique, plan Campus, pont Bacalan-Bastide, pont Jean-Jacques Bosc, troisième phase du réseau de tramway, salle de spectacle Arena, grand stade... Les plus avancés d'entre eux font l'objet d'un suivi partenarial dans le cadre du comité des grands projets qu'abrite l'Agence d'urbanisme. D'autres projets, sous maîtrise d'ouvrage publique ou privée, vont également marquer l'avenir : auditorium de Bordeaux, Fond régional d'art contemporain, parc « Save » du Bourghail, etc. Tous participent de la dynamique métropolitaine, par les territoires qu'ils vont stimuler, par les usages qu'ils vont susciter, par les opportunités qu'ils vont proposer. A ce titre, le projet métropolitain les intègre et en présente les principales caractéristiques. Tout comme l'ensemble de la stratégie métropolitaine, ils feront l'objet d'un compte-rendu annuel, afin de faire le bilan de leur avancement ou de leur mise en service, de les réorienter si besoin, d'en lancer d'autres, et surtout de permettre l'émergence de cette gouvernance métropolitaine que nous appelons de nos vœux.

Grands projets... Leur visibilité les installe en haut de l'affiche ! Mais ils ne sont pas tout. En appui à ces investissements matériels d'ampleur, les procédures de planification et de programmation fournissent les cadres et les orientations des actions qui produisent quotidiennement la ville. Schémas de cohérence territoriale, Plans locaux d'urbanisme, Programmes locaux de l'habitat, Plans de déplacements urbains, Plans climats énergie, Schémas d'aménagement et de gestion des eaux... participeront avec leurs outils propres au projet métropolitain. C'est souvent grâce à ces documents que se formalisera la traduction juridique des ambitions de la métropole des cinq sens.

Grands projets, procédures... Au-delà de ces « événements » de la vie publique, l'intervention des collectivités locales comme de l'État trouve l'essentiel de son expression dans les politiques sectorielles, structurées par des routines technico-administratives faites pour gérer le quotidien. C'est aussi et peut-être surtout dans l'appropriation par ces politiques des objectifs de la métropole des cinq sens que le projet métropolitain trouvera ses vecteurs les plus précieux. Cela suppose un travail sans doute lourd de réorientation des politiques publiques les plus à même de contribuer

au projet métropolitain, tant par leurs budgets que leurs objets : voirie et infrastructures, équipements et services collectifs, etc.

Grands projets, procédures, politiques publiques... Parce qu'il faut aussi donner à voir, innover, créer des ruptures, mobiliser, il apparaît important de compléter ces dispositifs traditionnels de l'action publique par quelques grands chantiers transversaux, mêlant les acteurs, les ambitions, les valeurs et surtout les territoires. C'est l'objet des 12 grands travaux métropolitains.

Ces 12 grands travaux constituent des programmes mobilisateurs. Complémentaires des grands projets d'aménagement, ils ont vocation à s'intégrer dans les procédures de planification et de programmation ad hoc. Ils constituent des leviers stratégiques pour les grandes politiques communautaires ou partenariales, par leurs effets d'entraînement sur la visibilité des ambitions collectives, sur la mobilisation des acteurs, sur les manières de faire. Répondant aux ambitions de la métropole des cinq sens, leurs objectifs spécifiques fonctionnent en synergie et leurs modes d'action sont en congruence avec les principes de la coopérative métropolitaine.

Une métropole d'un million d'habitants pour endiguer l'étalement urbain

Inciter les habitants, les emplois et les services à revenir au cœur de la métropole, c'est aller vers une morphologie urbaine plus sobre, mais aussi plus intense et plus solidaire. Dans l'aire urbaine bordelaise qui compte déjà un million d'habitants, la moitié seulement des personnes réside à l'intérieur de l'anneau de la rocade. Il est attendu qu'en 2030, cette proportion augmente très significativement. Pour cela, l'essentiel des nouveaux habitants devra être accueilli par le territoire de la Communauté urbaine.

Dans cette perspective, le premier des 12 grands travaux métropolitains consiste à concevoir et à réaliser dans la décennie à venir « **50 000 logements** » (I) situés le long des axes de transports en commun. Ces nouveaux logements, ordonnés suivant une composition urbaine repensée, formeront de nouveaux quartiers métropolitains, marquant une rupture avec l'urbanisme du XX^e siècle et avec une attention particulière portée à l'accessibilité des logements. Ces 50 000 logements ne permettront pas d'héberger les 250 000 habitants supplémentaires attendus, mais ils constitueront une partie significative de l'habitat nouveau et montreront que l'on peut habiter différemment en ville à une grande échelle.

Dans ce cœur d'agglomération renouvelé, la marche et les déplacements en modes « doux » seront privilégiés. Le territoire sera aménagé de telle sorte que chaque

habitant pourra avoir accès en moins de 15 minutes de déplacement en mode doux, à partir de son domicile ou de son lieu de travail, aux services du quotidien et à des lieux de convivialité. Tel est l'objectif de la « **métropole du quart d'heure** » (II), deuxième des douze grands travaux, qui mise sur « l'intensification urbaine » des centres-bourgs existants, par exemple par la mise en place de lieux mutualisés (services municipaux, espaces récréatifs et associatifs, distribution des biens par le biais de « circuits courts »).

D'autre part, dans une logique « **d'espaces publics à vivre** » (III), l'ensemble du territoire métropolitain sera parsemé de lieux publics emblématiques mais aussi de places ou de rues apaisées et partagées, pour générer de la convivialité, assurer la sécurité des différents usages de l'espace public et créer de nouvelles dynamiques économiques locales.

Le respect de la nature, la recherche d'une nouvelle association entre ville et espaces naturels participeront aussi à la limitation de l'étalement urbain. En limitant le grignotage des espaces naturels, en organisant l'irruption de la nature jusqu'au cœur de nos villes, il s'agit de contraindre en douceur l'urbanisation tout en permettant à chacun de développer une nouvelle relation avec le socle naturel. De fait, urbanisé ou pas, tout le territoire métropolitain devra intégrer la nature. Sur le modèle de l'opération 50 000 logements, une consultation de niveau européen sera lancée pour faire des 55 000 hectares de La Cub « **55 000 hectares pour la nature** » (IV).

Créer des emplois dignes et stables

La métropolisation crée de l'activité. La politique de grands travaux déjà lancés ou à venir, tramway, ligne à grande vitesse, nouvelles gares, nouveaux bâtiments publics, nouveaux logements va fournir des emplois, qui devront être saisis par une partie de la population métropolitaine.

La conversion progressive de nos filières traditionnelles vers des domaines d'avenir, construction, énergie ou chimie vertes, la structuration des filières du tertiaire supérieur, la probable relocalisation de certaines activités industrielles à moyen terme participeront au développement de métiers et d'emplois dignes et stables. Il en sera de même pour les fonctions de préservation du lien social comme l'assistance aux personnes les plus fragiles ou l'économie créative. C'est là que se situent les « **75 000 nouveaux emplois pour les métropolitains** » (V), dans des filières nouvelles, qui viendront se rajouter au tissu existant en ce début de XXI^e siècle, sans que cela doive minorer l'action des acteurs publics pour améliorer les conditions de l'emploi pour tous.

Vivre et profiter de la vie métropolitaine

La qualité de la vie ne doit pas être une expression galvaudée. La vie métropolitaine est parfois sous la menace de diverses nuisances : bruit, pollution de l'air, de l'eau, de nos aliments, vie déséquilibrée. La métropole bordelaise de 2030 sera une référence dans le domaine de la santé métropolitaine, un réseau de centres de santé préventive et curative sera mis en place, la recherche et l'action en ce domaine seront stimulées, notamment pour lutter contre les inégalités territoriales. Bordeaux sera « **la métropole des qualités de vie** » (VI) pour tous.

Briser les barrières

Toujours plus connecté, toujours plus seul. C'est le risque de la métropole moderne. Or, chacun d'entre nous doit pouvoir être entendu et participer au débat, à la construction sans cesse renouvelée de la cité, à la « coopérative métropolitaine ». En 2030, la Communauté urbaine comptera près d'un million d'habitants, et l'aire urbaine davantage. A travers différents niveaux d'action, la métropole devra inventer de nouveaux modes de dialogue entre les citoyens, les spécialistes et les élus. A ce titre, la mise en place d'une « agora métropolitaine », la fourniture de tablettes numériques à des panels de citoyens ou la création de réseaux associatifs communautaires devra permettre l'expressions de tous, afin que se fassent entendre « **un million de voix et au-delà** » (VII).

D'autre part, l'utilisation à bon escient des flux d'information toujours plus nombreux en provenance des citoyens ou de capteurs automatisés permettra d'optimiser le fonctionnement de la métropole, qu'il s'agisse de consommation de ressources naturelles, de gestion des flux de déplacement ou de gestion des situations de crise. Cette « **métropole 3.0, intelligente et respectueuse** » (VIII) se construira progressivement à travers une politique exemplaire en matière de flux d'information partagés (open data) mais aussi de respect de la vie privée et des données personnelles.

Bordeaux, historiquement cosmopolite, doit se rouvrir au monde. Une politique pragmatique d'accueil trilingue français, anglais, espagnol dans les lieux et établissements publics et les moyens de transports sera un premier pas pour favoriser l'accueil des citoyens du monde entier. L'objectif sera également d'atteindre un taux proche de 20 % d'étudiants étrangers (contre un peu plus de 11 % aujourd'hui), tandis qu'une portion toujours croissante de jeunes bordelais partiront parfaire leur formation dans d'autres pays, et on pourra évoquer en 2030 Bordeaux, « **la métropole polyglotte** » (IX).

La culture n'est pas que spectacle, elle est aussi débat, retrouvailles et communion. Chaque année, un événement festif d'envergure sera organisé afin de se rappeler que nous sommes une communauté de destins partagés et pour célébrer le plaisir de naviguer de concert. Un réseau de lieux culturels, uniques ou pas, permettra de se retrouver, de re-faire connaissance avec soi-même et avec autrui. La Cub aura aussi le souci de réintroduire la culture au cœur du processus de fabrication de la ville par un nouveau « 1% culture » dont les formes restent à inventer et qui sera systématisé à l'ensemble des projets dont La Cub aura l'initiative ou la maîtrise d'ouvrage, en y associant largement la population et en incitant les partenaires privés à y contribuer. Il s'agira, en quelque sorte, de **« fédérer la métropole par la culture » (X)**.

Certains territoires ne font que se côtoyer, jusqu'à ce que leurs habitants décident de les révéler à eux-mêmes, en les faisant dialoguer. Il en est ainsi d'Euratlantique, Opération d'Intérêt National, qui autour de la gare Saint-Jean et des deux rives de la Garonne doit fédérer des territoires qui étaient jusqu'à présent restés fragmentés. Il est proposé de créer à cette image trois Opérations d'Intérêt Métropolitain, pour unir les deux rives de la Garonne au nord de l'agglomération dans un grand projet de valorisation de la nature, pour intensifier le renouvellement en cours de la plaine de Garonne autour de la Bastide et pour organiser un boulevard de la connaissance entre campus universitaire et technopoles de l'ouest de l'agglomération. **« Une OIN et trois OIM » (XI)**, donc, pour faire émerger trois grands territoires autour d'une gouvernance unifiée.

Réinventer le fleuve

La Garonne, fleuve turbulent et bouillonnant, est le point fixe de l'univers bordelais. Les bâtiments et les ponts se font et se défont, les générations humaines se succèdent, la Garonne nous ramène à l'océan. La métropole de demain devra repenser la place de l'eau dans la cité pour faire face au risque accru d'inondation et concilier cette nécessaire quête de protection avec la joyeuse réappropriation du fleuve et de ses abords par les habitants. Les promenades des quais seront étendues, empruntant parfois des digues protectrices, et permettront à tout un chacun, à son rythme, de **« réinventer le fleuve » (XII)**. Au-delà du fleuve proprement dit, c'est à l'eau, en général et sous toutes ses formes, qu'il s'agira de ménager davantage de place en rendant sa circulation et son spectacle plus visibles et accessibles.

Annexe 1

Tableau métropolitain des grands projets

Avertissement

La version présentée ci-dessous de l'annexe 1 du projet métropolitain consacrée aux grands projets du territoire est en cours d'élaboration. C'est donc avant tout une maquette qui est proposée au jugement des élus, celle-ci restant à compléter sur plusieurs points :

- La liste des grands projets ;
- Les informations relatives à chacun d'entre eux ;
- L'illustration, notamment graphique, de la connexion entre les différents grands projets.

Ces grands projets, dont certains sont déjà lancés et d'autres en phase d'élaboration, sont la déclinaison opérationnelle du projet métropolitain. Pour simplifier leur présentation, ils sont pour l'instant référencés en lien avec les quatre axes thématiques développés par La Cub :

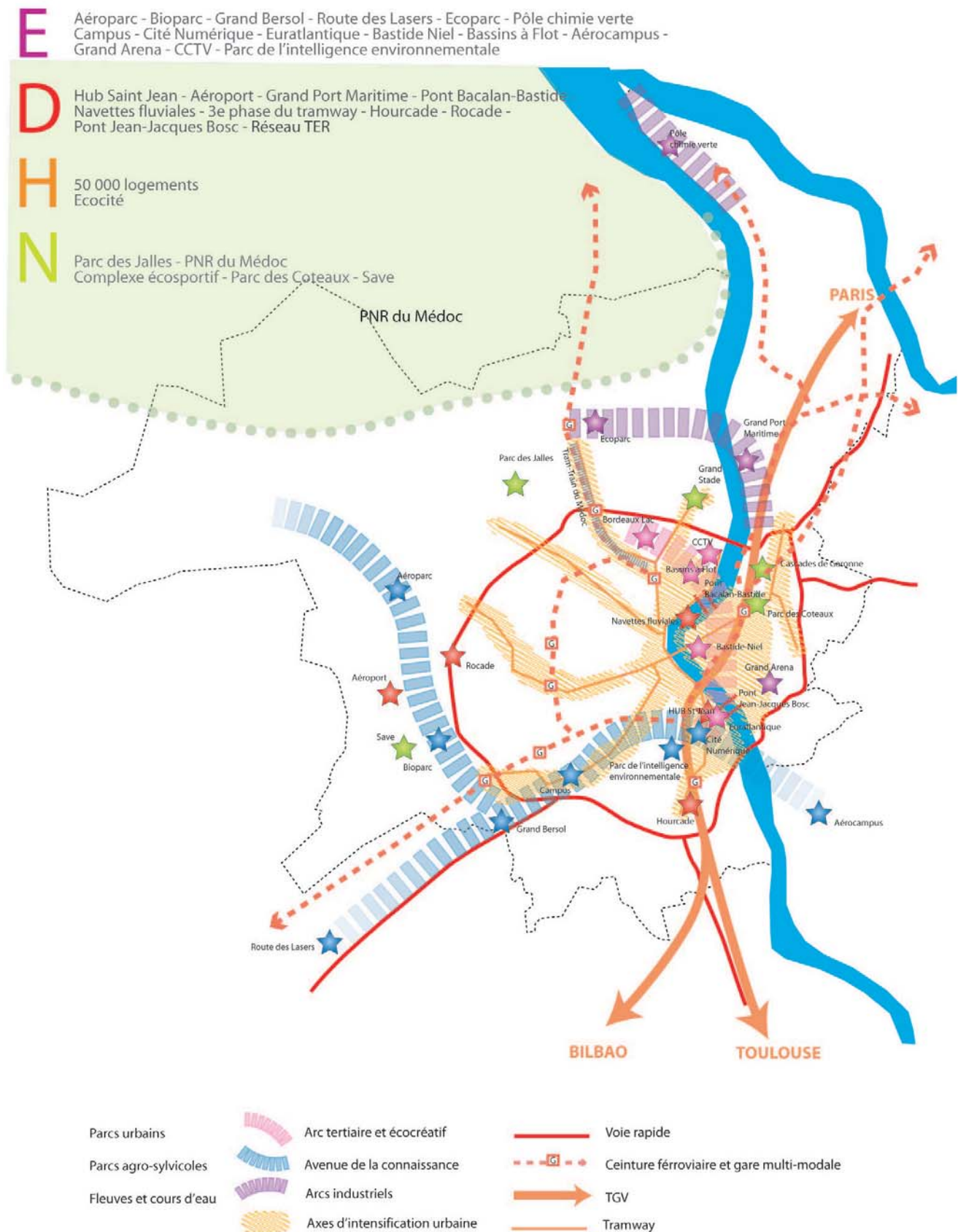
- l'Emploi, avec l'arc tertiaire et écocréatif (qui prévoit dans le cadre de projets urbains mixtes le redéploiement d'une offre tertiaire considérable

en cœur d'agglomération), l'avenue de la connaissance (axe reliant les grands sites à dominante technologique de la métropole) et les flèches industrielles (pôles consacrés aux industries d'avenir telles que les écoactivités, la logistique ou encore la chimie verte) ;

- les Déplacements, axe qui se décline aux échelles européenne et interrégionale (LGV, aéroport), métropolitaine (TER, rocade, tramway) et plus locale (franchissements de la Garonne).

- l'Habitat, avec les deux opérations majeures que sont 50 000 logements et Plaine Rive Droite, qui contribueront à atteindre l'objectif d'agglomération millionnaire.

- la Nature, avec les grands parcs de la trame verte et des projets à mi-chemin entre nature et loisirs.



Emploi

L'arc tertiaire et écocréatif

	Objectif	Programme	Calendrier	Maître d'Ouvrage
Terres Neuves	Créer un écosystème dédié à l'économie créative et à l'industrie de l'image	- locaux d'activités - école ADAMS - hôtel d'entreprises - salle de concert - pôle image (studios)	Début : en cours Livraison : 2014	SAEMCIB
Grand Arena	Doter la ville d'une grande salle de spectacles digne de la capitale de l'Aquitaine et rééquilibrer l'offre commerciale entre la rive droite et la rive gauche de l'agglomération bordelaise.	- une grande salle de spectacles, entièrement modulable, d'une capacité d'accueil allant de 3000 à 15 000 places, - un espace commercial « Grand Arena Village », d'une superficie de 30 000m², consacré en majorité à l'équipement de la maison, aux sports et aux loisirs	Début des travaux : mi 2011 Ouverture Automne 2013 :	SAS Montecristo Développement
Quartier d'affaires Saint-Jean Belcier	Un pôle tertiaire d'envergure européenne autour de la gare TGV	300 000 m ² de bureaux 40 000 m ² d'hôtellerie 30 000 m ² de locaux d'activités 300 000 m ² de logements 40 000 m ² de commerces 90 000 m ² d'équipements publics 12 ha d'espaces publics	Début : 2013 Fin : 2025	EPA Bordeaux-Euratlantique
Pôle culturel et créatif des abattoirs	Un pôle culturel de plus de 10 000 m ² imaginé autour du FRAC sur le site des actuels abattoirs quai de Paludate	FRAC (Fonds Régional d'Art Contemporain) École d'architecture Agence culturelle régionale OARA (Office artistique de la région Aquitaine) Agence culturelle régionale ECLA (Écrit, cinéma, livre, audiovisuel)	Début : Fin :	Conseil Régional d'Aquitaine
Garonne-Eiffel	Prolonger le quartier d'affaires sur la rive droite de la Garonne	150 000 m ² de bureaux 20 000 m ² d'hôtellerie 50 000 m ² de locaux d'activités 500 000 m ² de logements 20 000 m ² de commerces 50 000 m ² d'équipements publics 20 ha d'espaces publics et paysagers	Début : 2014 Fin : 2025	EPA Bordeaux-Euratlantique
Bastide-Niel	Aménager un quartier de centre-ville, en s'appuyant sur un patrimoine exceptionnel et en valorisant les initiatives culturelles, écologiques et créatives pour proposer sur le plan économique un pôle d'envergure métropolitaine consacré à l'économie créative, à la communication et à l'urbanisme durable.	Entre 25 000 et 50 000 m ² de bureaux (en cours d'ajustement) Entre 5 000 et 35 000 m ² de commerces (en cours d'ajustement) Une première implantation économique est en cours, avec le projet Darwin, en cours de réalisation, sur les magasins généraux nord de la Caserne Niel.	Début : 2014 Fin : 2025	La Cub
Bassins à Flot	A travers un projet urbain mixte, tirer parti du génie du lieu en promouvant les forces de la métropole dans les domaines du nautisme, des loisirs et de l'économie vinicole.	- 95 000 m² de bureaux - 57 000 m² de commerces - 81 000 m² dédiés aux activités industrielles et nautiques	Déc 2008 : lancement de la 1 ^{re} phase de concertation Mars 2010 : Adoption du PAE Début des travaux 2012	La Cub / Port autonome / Ville de Bordeaux

L'avenue de la connaissance

	Objectif	Programme	Calendrier	Maître d'Ouvrage
Cité numérique	Incarner la filière économique numérique métropolitaine et les politiques de développement numérique sur un site phare	- pôle culturel métropolitain autour de la création franche et des arts numériques - 10 000 à 20 000 m² de locaux destinés aux travailleurs indépendants, aux TPE et aux PME - centre de téléprésence - coworking et services associés	Début : 2013 Fin : 2017	EPA Bordeaux-Euratlantique
Parc de l'intelligence environnementale	Faire émerger à Bègles un véritable pôle d'excellence en matière d'énergies renouvelables et d'économies d'énergie. Sur l'ancien site Esso Rep, création d'un parc d'activité réservé aux entreprises qui se consacrent au développement durable. Il s'agit donc de la transformation d'un site dédié à la recherche de l'extraction d'une énergie fossile (le pétrole) en un lieu consacré entre autres, aux énergies propres et renouvelables.	- site de 45 000 m² - occupation gracieuse - implantation de l'entreprise Valorem en 2008 (producteur d'énergies renouvelables)	- à plus long terme, installation de formations supérieures sur le développement durable	Mairie de Bègles
Aéroparc	Ancrer sur le territoire métropolitain la dynamique du pôle de compétitivité le pôle de compétitivité Aerospace Valley en aménageant un site dédié aux entreprises et aux établissements de recherche de la filière Aéronautique Spatial Défense	- Pépinière Bordeaux-Aéroparc - Hôtel d'entreprises	Début : engagé Fin : 2030	La Cub
Bioparc	Constituer un pôle d'excellence consacré aux industries de la santé et de la nutrition	- 90 000 m² de bureaux et salles blanches	Début : engagé Fin : 2020	La Cub
Campus	L'enjeu est de construire une grande université européenne avec une forte lisibilité et une attractivité nationale et internationale ancrée au cœur d'un territoire attractif et dynamique dont elle constitue un levier essentiel de la compétitivité.	- réaménagement d'un campus de plus de 260 hectares, donc un parc de 100 hectares - 445 490 m² de bâtiments universitaires rénovés - Implantation de laboratoires de recherche de portée internationale (INRIA, Maison des Langues, Sup Optique) - Plusieurs pôles de vie étudiant à créer (santé, restauration).	Début : 2011 Fin : 2020	PRES
Route des lasers	Valoriser la présence du Laser Mégajoule, en favorisant la constitution d'un pôle de recherche et de formation de référence à l'échelle internationale			SEM route des Lasers
Aérocampus Aquitaine	Créer un centre de formation d'excellence à dimension internationale dans le domaine de la maintenance aéronautique	- pôle de formation en maintenance aéronautique de référence, - internat d'excellence unique en France, le premier au niveau national centré sur la « voie professionnelle » - « campus entreprises » destiné à accueillir la formation des cadres et salariés des entreprises aéronautiques et industrielles	Début : 2012 Fin :	Conseil Régional d'Aquitaine

Projets éventuels

Grand Bersol	Aménager un site d'excellence focalisé sur l'économie de la connaissance dans le prolongement du campus	Cité de la Photonique	Début : 2012 Fin : 2030	La Cub
--------------	---	-----------------------	----------------------------	--------

Les flèches industrielles

	Objectif	Programme	Calendrier	Maître d'Ouvrage
Ecoparc	Développer un véritable cluster de l'économie verte articulé en particulier autour des énergies renouvelables d'une part et de la construction durable d'autre part qui combine des activités de production, des centres de formations et des modules d'expérimentation.	Existant occupé : 293 ha Disponible aménagé : 27 ha Disponible à 2 ans : 11 ha Extension : 44 ha - Pépinière Bordeaux-Ecoparc - First Solar - EADS-Astrium	Centre de services aux entreprises : fin 2012 Requalification achevée d'ici fin 2013 Tramway sur l'Ecoparc fin 2013	La Cub
Grand Port Maritime de Bordeaux	Dynamiser le trafic maritime et fluvial	- Terminal de Grattequina - Nautisme et réparation navale sur les Bassins à Flot - Développement du pôle logistique de Bassens et mise à niveau des infrastructures - Promotion du trafic fluvial de marchandises sur la Garonne	Début : Fin :	GPMB

Projets éventuels

Pôle Chimie verte	S'appuyer sur le potentiel et les activités industrielles autour de la chimie présente sur la presqu'île d'Ambès notamment pour développer un pôle de chimie verte	- lancement d'une étude sur les opportunités de développement de la chimie verte sur la métropole bordelaise - lancement d'une étude sur l'écologie industrielle : l'objectif étant d'identifier les opportunités de valorisation et partage de flux industriels ; de mutualisation de services et d'utilités.		
--------------------------	--	--	--	--

Déplacements

Liaisons nationales et internationales

	Objectif	Programme	Calendrier	Maître d'Ouvrage
LGV Tours-Bordeaux	Mettre Bordeaux à 2h05 de Paris et renforcer ainsi les échanges économiques avec la région parisienne	- construction de 40 viaducs et 390 ponts	Début : 2011 Livraison : 2016	RFF
Grands projets du Sud Ouest	Faire basculer la situation géographique de Bordeaux d'un cul-de-sac national à un carrefour européen en réduisant les temps de parcours vers Toulouse à 1h et Bilbao à 1h50 Libérer des capacités ferroviaires pour le fret ferré	Ligne Bordeaux Espagne Une ligne conçue pour les circulations à grande vitesse entre Bordeaux et Dax (320 km/h). Deux haltes ferroviaires créées en Sud Gironde et Landes Ligne Bordeaux Toulouse Un accès à Agen (par la gare actuelle ou une gare nouvelle).	2014-2015 : début des travaux Mise en service en 2020	RFF
Nouvelle gare Saint-Jean	Doter la métropole d'un véritable hub articulant les moyens de transports aux échelles internationale, régionale et locale	- Ouverture de la gare sur le quartier Belcier - Parcs de stationnement - Programme d'accompagnement hôtelier et commercial - Nouvelle halle en phase 2	Début : 2012 Livraison : 2014 (phase 1) 2020 (phase 2)	SNCF
Aéroport	Faire de l'aéroport une porte de la métropole vers l'Europe et le monde Développer l'aéroport comme un outil d'aménagement durable du territoire, contribuant aux objectifs de développement économique, de mobilité durable, de préservation de l'environnement et d'image.	- acquisition des parts de la SADBIM auprès de l'Etat - adoption d'une stratégie de développement conforme aux objectifs de développement économique et urbain durable	Début : 2011 Fin : 2037	SADBIM (Société Aéroportuaire de Bordeaux-Mérignac)

Les grands projets de mobilité métropolitaine

	Objectif	Programme	Calendrier	Maître d'Ouvrage
Réseau de gares TER	Mieux relier tous les territoires aquitains entre eux, ainsi qu'avec les régions limitrophes et les grands centres économiques,	- mise en place du cadencement généralisé en 2011/2012, - modernisation des lignes à fort trafic, la poursuite du développement de l'offre Ter Aquitaine - nouvelle tarification et des services multimodaux, - poursuite des acquisitions et livraisons de matériels roulants neufs pour répondre à l'augmentation de la fréquentation des Ter Aquitaine.	Généralisation du cadencement de tous les TER en 2012	CR Aquitaine
3^{ème} phase du tramway	Relier efficacement l'ensemble du territoire en tenant compte des futurs projets urbains, mais aussi améliorer la qualité de vie de tous les habitants, favoriser le dynamisme économique, revaloriser les sites traversés. L'objectif de cette 3 ^{ème} phase est de développer le réseau de tramway, le plus étendu de France, pour atteindre 200 millions de voyageurs par an.	Prolongements des lignes existantes pour desservir les zones périurbaines ainsi que la création d'une nouvelle ligne radiale (D) qui doit desservir le quadrant nord-ouest de l'agglomération, soit 27 kms supplémentaires.+ un tramway périurbain le long de la ligne SNCF vers le Médoc, reliant la place Ravezies (Gare Saint Louis) à Blanquefort grâce à une voie nouvelle (7kms). A terme le tram périurbain pourrait devenir un véritable tram-train et être prolongé vers Parempuyre.	Début travaux 2011, 2014 (ligne D) Mise en service 2014 et 2016 (ligne D)	La Cub
Mise à 2x3 voies de la rocade	Créer une 3 ^{ème} voie par l'intérieur du terre-plein central afin d'améliorer la qualité environnementale (assainissement et bruit notamment), améliorer la capacité, la sécurité et la fluidité de l'A630 et optimiser le fonctionnement et l'intégration urbaine des échangeurs.	- mise à 2x3 voies entre les échangeurs 4 et 16 sur un linéaire de 20,3 km - protections acoustiques le long des voies rapides urbaines - amélioration de la desserte du sud de l'agglomération - développement du covoiturage.		Etat
Navettes fluviales	Utiliser la voie fluviale dans une logique de franchissement rapide en connexion avec les transports en commun pour permettre de désengorger les franchissements.	Mise en place de 3 bateaux d'une capacité de 30 à 50 places avec deux liaisons entre la rive gauche et la rive droite (Lormont-Claveau et Quinconces-Stalingrad), avec une fréquence toutes les 15-20 minutes,	Mise en service 2012	La Cub
Pont Bacalan Bastide	Désenclaver la rive droite en achevant la ceinture des boulevards au nord par un pont permettant le passage des paquebots de croisière	Pont de 433 m de longueur dont 117 m de travée levante créant ainsi une passe navigable de 110 m de large. La largeur de l'ouvrage varie de 32 à 45 m suivant les sections, partagée entre véhicules, les transports en commun en site propre, les piétons et les 2 roues.	Début : 2010 Livraison : 2012	La Cub
Pont Jean-Jacques Bosc	Désenclaver la rive droite et notamment les quartiers de la ZAC des Quais et Garonne-Eiffel en achevant la ceinture des boulevards au sud par un pont	- pont	Concertation 2009-2010 ... Livraison : 2016	La Cub

Projets éventuels

Plateforme logistique d'Hourcade	Favoriser l'émergence d'une plateforme logistique multimodale pour la desserte de la métropole	- 37 ha à aménager pour l'accueil d'entreprises logistiques	Début : 2013 Fin : ?	La Cub
---	--	---	-------------------------	--------

Habitat

Opération 50 000 logements

	Objectif	Programme	Calendrier	Maître d'Ouvrage
...				
....				
...				
....				

Identification de 15 sites pilotes (juillet 2011)

Ecocité

	Objectif	Programme	Calendrier	Maître d'Ouvrage
Bordeaux-Euratlantique	- Aménager un vaste territoire entre les deux rives de la Garonne - Développer un centre d'affaires pour renforcer l'attractivité de la métropole bordelaise - Repeupler le coeur de l'agglomération et créer des équipements - Créer un modèle du développement durable cohérent avec notre climat et nos modes de vie - Créer des espaces verts et ouvrir vers le fleuve - Contribuer au foisonnement culturel et au développement des activités créatives	Constructibilité totale de 2 500 000 m ² SHON. 1 200 000 m ² soit environ 15 000 à 16 000 logements. 80 000 m ² de résidences pour étudiants, personnes âgées, artistes. 400 000 m ² de bureaux (centre d'affaires). 150 000 m ² de locaux d'activité. 170 000 m ² d'équipements publics. 40 000 m ² de commerces. 50 000 m ² d'hôtellerie. 50 hectares d'espaces verts. 410 000 m ² non affectés à court terme.		EPA Bordeaux Euratlantique
ZAC des Quais Bastide-Niel	créer un quartier durable dense au centre géographique de l'agglomération et innovant techniquement, notamment en termes d'économie d'énergie, de gestion des eaux et des déchets, de circulation automobile mais également en matière de qualité d'usage des logements.	280 000 m ² de SHON dont : - 160 000 m² de logements a minima, - 50 000 m² de bureaux, - 41 000 m² de commerces et services, - 5 000 m² d'artisanat de production, - 17 000 m² d'équipements de proximité, - 7 000 m² minimum d'équipements publics d'agglomération.	Création ZAC : juillet 2009. - Définition du projet urbain oct 2010 - décembre 2011.	La Cub
Bassins à Flot	A travers un projet urbain mixte, tirer parti du génie du lieu en promouvant les forces de la métropole dans les domaines du nautisme, des loisirs et de l'économie vinicole.	4 400 000 m ² de logements (soit environ 5400 logements)	Déc 2008 : lancement de la 1 ^{ère} phase de concertation 2010 : Adoption du PAE Début des travaux 2012	La Cub / Port autonome / Ville de Bordeaux

Nature

Espaces naturels

	Objectif	Programme	Calendrier	Maître d'Ouvrage
Parc des coteaux	Doter la rive droite d'un espace naturel d'envergure métropolitaine inscrit dans un projet de politique de la ville et assurer la continuité de la trame verte de l'agglomération sur la première ligne des coteaux calcaires de Garonne et reliant les 4 communes du GPV.	Engagement dès 2005 du schéma directeur de valorisation d'ensemble du Parc des Coteaux (JP Clarac) Valorisation de certains parcs (L'Ermitage, Cypressat...) depuis 2006 Etude de faisabilité d'une continuité de sentiers de promenade « Le fil vert » depuis 2008 Biennale culturelle Panorama depuis 2010	...	Le GIP du GPV pour les études de cadrage et l'animation, Les 4 communes pour la création, la gestion et l'entretien des sites
Parc des Jalles	Valoriser ce vaste espace naturel et agricole de 4 700 hectares abritant une réserve naturelle nationale, des parcs naturels ouverts au public (Parc Floral, Parc de Majolan...), des espaces agricoles avec une vallée maraîchère, des prairies d'élevage ; le Parc des Jalles est traversé et structuré par rapport à un réseau de jalles reliant la forêt des Landes jusqu'aux berges de Garonne. 8 communes de La Cub sont concernées par ce projet (St Médard, Le Taillan, Le Haillan, Blanquefort, Eysines, Bruges, Parempuyre et Bordeaux).	Soutien financier des projets aux communes depuis 2005 et continue à le faire En 2008, une charte d'environnement et de paysage a été élaborée ainsi qu'une démarche de valorisation des sites Natura 2000 En 2011, La Cub propose de soutenir plus fortement les projets des communes et du SIJALAG mais aussi de prendre la maîtrise d'ouvrage de certains projets d'intérêt communautaire	2011 : renforcement des dispositions financières et techniques prises à l'égard de ce projet	Les 8 communes du Parc pour la réalisation et la valorisation des sites. Le SIJALAG pour la gestion hydraulique des jalles et le suivi du DOCOB Natura 2000 La Cub pour la coordination des projets et la prise en charge de projets d'envergure intercommunale (chartes, expositions...)
PNR du Médoc	Valoriser et préserver les atouts naturels et patrimoniaux du Pays du Médoc et contribuer au développement économique, social et culturel	- validation du périmètre du PNR - Rédaction de la charte	2008-09 : étude d'opportunité Validation de la création : 2014	Conseil Régional d'Aquitaine

Sites éco-récréatifs

	Objectif	Programme	Calendrier	Maître d'Ouvrage
Cascade de Garonne	Créer un complexe de loisirs de rayonnement métropolitain et inter-régional fondé sur une approche écologique (géothermie, cycle de l'eau) et paysagère (panorama sur l'agglomération)	- Complexe thermoludique (14 700 m² à 18 700 m²) : - Hôtel, restaurants, commerces... - Logements en locatif et accession : 28 000 m² - Activités tertiaires : 18 000 m²	Ouverture du chantier : 2011 Livraison : 2013	Ville de Lormont
Grand Stade	Doter la métropole d'un équipement sportif compatible avec l'accueil des manifestations internationales (Euro 2016) et d'une équipe de football de niveau européen. S'appuyer sur cet équipement pour valoriser le complexe sportif et naturel de Bordeaux-Nord (golf, vélodrome, Bois de Bordeaux, Parc Floral)	stade de 43 500 places situé sur la zone du Lac de Bordeaux, le long de l'avenue de la Jallère sur une emprise de 10 à 12 hectares. Le site sera bien desservi par la route et par le tramway (ligne B prolongée jusqu'au parc des expositions et ligne C en 2013)	Début des travaux : fin 2011 Livraison : 2014	Ville de Bordeaux
Projet SAVE Pôle naturel touristique du Bourgailh	Développer un équipement touristique structurant de l'agglomération autour d'un parc animalier et végétal nouvelle génération qui aura comme objectifs la conservation de la biodiversité, la pédagogie aux enjeux environnementaux et la recherche scientifique.	Accueil dès 2015 de 300 000 visiteurs par an. Investissement : 25 millions d'euros	Ouverture en 2015	Syndicat Mixte du Pôle touristique du Bourgailh Ville de Pessac Ville de Mérignac La Cub
Centre Culturel et touristique du Vin	Affirmer la métropole comme la capitale culturelle mondiale du vin, en créant un équipement à la hauteur de cette image, autour d'un projet architectural fort et d'un positionnement novateur (400 000 à 600 000 visiteurs annuels attendus)	2 000 m² d'espaces commerciaux, 5 800 m² aux espaces culturels avec une exposition permanente et 1200 m² à l'espace d'accueil et touristique. En face, sur 19 000 m² un autre espace sera dédié à un complexe hôtelier, un parking, et des commerces.	Mai 2011 : sélection du maître d'oeuvre Ouverture 2013	SBEPEC (Société Bordelaise des Equipements Publics d'Expositions et de Congrès)
Itinéraires de Promenade Boucle verte	Valoriser les espaces naturels et ruraux en réalisant un réseau continu d'itinéraires de randonnée	Boucle verte de 160 km continu sur 20 communes de La Cub sur des emprises publiques mais aussi privé	2010 : convention de passage pour le PDIPR et convention pour fourniture de jalonnement de la boucle verte	Conseil Général de Gironde La Cub

Annexe 2

Indicateurs métropolitains de développement humain

Quels indicateurs pour le projet métropolitain ?

Le suivi du projet métropolitain ne peut se réduire à une simple évaluation des politiques publiques

Les différentes politiques publiques doivent être coordonnées afin de concourir à la bonne mise en œuvre du projet métropolitain. Il est à cet égard essentiel que, par exemple, les politiques de gestion de la mobilité, de gestion de l'eau et de collecte des déchets prennent bien en compte les nouvelles hypothèses de localisation des nouveaux habitants dans l'agglomération. Les politiques transversales d'accompagnement du changement climatique, de réorientation de l'appareil productif ou encore de lutte contre les maladies environnementales doivent elles aussi être cohérentes avec les grandes options urbanistiques.

Cette mise en cohérence, que l'importance de la mutation attendue rend d'autant plus nécessaire, devra s'appuyer sur un outil de pilotage permettant de vérifier le bon avancement général de la démarche, de pointer les dysfonctionnements et les succès, les antagonismes et les synergies.

Or on ne peut, pour mesurer le chemin parcouru dans la mise en œuvre du projet métropolitain, se contenter d'observer et de mesurer les résultats des politiques publiques traditionnelles. Pour vérifier que la dynamique métropolitaine annoncée se met bien en place, que le changement sociétal ne laisse personne au bord du chemin, que la métropole des cinq sens s'épanouit harmonieusement, il faut se doter d'indicateurs « métropolitains » d'un nouveau type.

Des indicateurs métropolitains pour baliser le parcours vers la métropole des cinq sens

Le recours à des indicateurs métropolitains concrets, compréhensibles par tous et facilement mesurables, vise plus précisément trois objectifs. Il s'agit d'abord de donner du sens à la démarche d'ensemble. Il s'agit ensuite de se donner collectivement les moyens de vérifier que le projet métropolitain contribue bien à infléchir la trajectoire de la métropole. En ce sens, la définition et la publication des indicateurs métropolitains ne sont pas destinées à éclairer la prise de décisions d'une seule et hypothétique équipe de décideurs, mais devront nourrir un véritable débat public portant sur l'évolution de grandes tendances métropolitaines, associant élus, experts et citoyens. Il s'agit enfin de favoriser les changements de comportements individuels indispensables à la mise en œuvre de l'ambition métropolitaine, en permettant une meilleure compréhension des phénomènes en cours et des enjeux par le plus grand nombre.

Pour atteindre ces objectifs, trois séries d'indicateurs sont définies :

- un indicateur de développement humain pour disposer d'un regard synthétique sur l'évolution du territoire,
- un indicateur participatif - ou une série d'indicateurs - pour chacun des 5 sens auxquels se réfère le projet métropolitain,
- un indicateur d'impact pour chacun des 12 travaux métropolitains.

1. Un indicateur de développement humain pour se comparer à d'autres métropoles et mieux connaître l'évolution des territoires

Suivre le processus de métropolisation bordelais est nécessaire, pour donner du sens dans le temps à la démarche, mais cela n'est pas suffisant. Il est aussi nécessaire de s'ouvrir sur l'extérieur et de pouvoir suivre les évolutions simultanées des autres métropoles européennes ou situées sur d'autres continents. Dans la lignée des idées développées notamment par M. Joseph Stiglitz, certains indicateurs faciles à calculer et destinés à mesurer le « développement humain », sont en voie de standardisation ou sont en tout cas utilisés par un nombre croissant de communautés humaines.

Il est proposé de suivre l'évolution d'un des ces « indicateurs de développement humain », prenant en compte santé, revenus et niveau d'éducation, et dénommé IDH-2. Cet indicateur, initialement mis au point par le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) pour les pays développés, sera calculé pour la métropole, mais aussi pour chacun des territoires qui le composent, comme cela a notamment été fait à Lyon. Il permettra donc aussi de mesurer très globalement la nécessaire réduction des inégalités entre les territoires, condition d'un accès solidaire de chacun aux bénéfices de la métropole. On trouvera ci-dessous le détail de calcul.

Mode de calcul de l'IDH-2

Dimensions du développement humain	Indicateurs choisis	Valeur mini	Valeur maxi	Mode calculatoire des indices (entre 0 et 1)
1. Santé	Espérance de vie à la naissance	65 ans	85 ans	Indice de santé = (espérance de vie - 65) / (85 - 65)
2. Savoir	% pop. > 15 ans sortir du système scolaire et diplômée	50%	100%	Indice d'instruction-diplôme = (% pop. > 15 ans diplômée - 50) / (100 - 50)
3. Niveau de vie	Revenu imposable médian des ménages par uc (US\$, PPA)	5000 US\$	25000 US\$	Indice de niveau de vie = [log (revenu médian/uc) - log(5000)] / [log(25000) - log(5000)]



$$\text{IDH-2} = (\text{indice d'espérance de vie} + \text{Indice d'instruction} + \text{Indice de PIB}) / 3$$

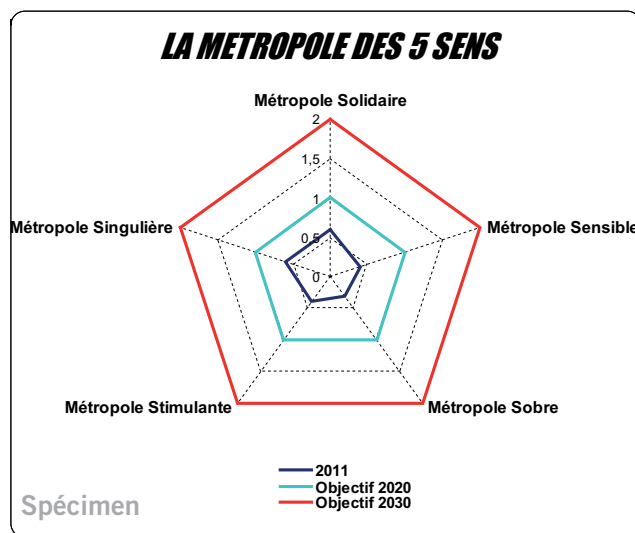
Source Certu

2. Un indicateur participatif des 5 sens pour mesurer l'évolution des tendances métropolitaines

Un indicateur des 5 sens synthétique et pédagogique ...

Le projet métropolitain porte des valeurs et des objectifs spécifiques. Un indicateur des cinq sens sera donc co-construit dans le cadre du processus de « coopérative métropolitaine », prenant en compte les spécificités du projet local. L'objectif est de pouvoir pondérer les divers résultats afin d'en retenir une tendance globale : va-t-on dans la bonne direction, et à quelle vitesse ?

Cet indicateur des cinq sens synthétisera des mesures sur des sujets très divers, selon des méthodologies bien expérimentées d'indicateurs de santé sociale. On utilisera aussi les réflexions menées pour élaborer des Indices Participatifs du Bien-Etre (IPBE) (cf. notamment le travail de l'agglomération d'Hénin-Carvin en 2007).



... construit collectivement et décliné pour chacun des cinq sens

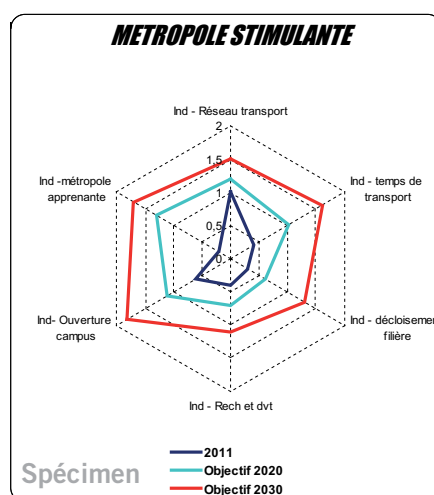
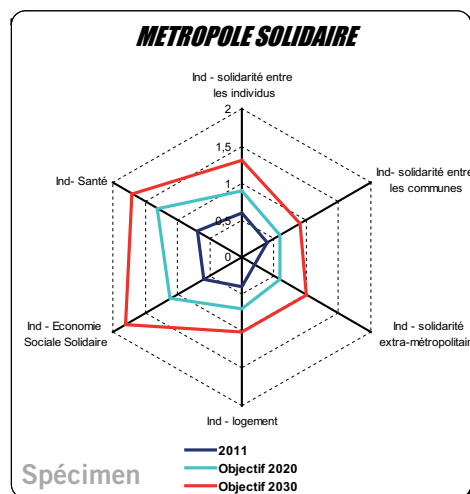
Condition de réussite et clé de voûte du projet métropolitain, l'association et la co-construction du plus grand nombre s'inscrit aussi dans l'élaboration et le suivi des indicateurs. Ces indicateurs seront élaborés dans le cadre de la coopérative métropolitaine. Les principales étapes seront :

- la sélection et la déclinaison de sujets clés illustrant les cinq sens ;
- la définition de sous-indicateurs mesurables et significatifs par sens pour la population ;
- la pondération aboutissant à un indicateur significatif par ses évolutions.

La démarche examinera la possibilité de territorialiser tout ou partie de cet indicateur.

Les résultats seront communiqués annuellement à l'ensemble des co-acteurs de la « coopérative métropolitaine » afin de nourrir un débat démocratique continu. Les résultats seront cartographiés par grands territoires métropolitains, dans la mesure du possible afin de vérifier que tous avancent au même rythme et que personne ne reste au bord du chemin.

Enfin, les résultats seront comparés avec des objectifs cibles formulés à court (5 ans), moyen (10 ans) et long terme (20 ans) afin de s'assurer que le rythme de progression est bien tel qu'attendu. Exemple de déclinaison (ci-contre)



3. Un indicateur d'impact pour chacun des 12 travaux métropolitains pour mesurer les effets des leviers d'actions

Le projet métropolitain met l'accent sur 12 travaux, 12 chantiers qui doivent illustrer notre ambition de construire différemment la métropole de demain, en portant une attention sur les manières de faire, sur la gouvernance, mais aussi sur des chantiers emblématiques pour que cette ambition métropolitaine se concrétise, soit portée par et bénéficie au plus grand nombre (la réflexion sur les espaces publics par exemple).

Pour assurer la crédibilité de ces travaux, les grands acteurs métropolitains devront s'accorder rapidement, dans le cadre de la coopérative métropolitaine, sur les mesures de mise en œuvre de ces travaux dans les années à venir.

Élément essentiel du projet, la mise en œuvre de ces 12 travaux doit donc également être suivie, analysée et évaluée. Cela afin :

- d'assurer la crédibilité de la démarche ; vérifier en cours de travaux leur avancée, leur effectivité et leur impact sur la métropole bordelaise ;
- de tenir compte de la nécessaire évolutivité de nos objectifs, en fonction notamment de l'impact des travaux réalisés.

Il s'agira d'identifier un (ou parfois plusieurs) indicateur précis illustrant la réponse aux objectifs définis dans chaque chantiers et d'en mesurer l'impact dans son évolution.

A titre d'exemple :

Concernant 50 000 logements, l'objectif de lutte contre l'étalement urbain pourrait se mesurer en un « indicateur de construction intra rocade » ;

Concernant la métropole polyglotte, l'objectif d'ouverture et d'échange avec le monde des métropolitains pourrait être observé au travers du nombre de personnes accueillies dont la langue maternelle n'est pas le français.