

5 Sens pour un Bordeaux Métropolitain

novembre 2011

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 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, 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 soient faits 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 la connectera bientôt au réseau ferroviaire européen de la grande vitesse et la 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 se 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 qu'a été engagé depuis trois ans un important travail de révision et d'élaboration des documents stratégiques sectoriels communautaires, 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 voir prendre à 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.

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.

Son 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.

Tous les éléments sont aujourd'hui réunis pour faire de la décennie à venir une véritable décennie bordelaise. Reste à réussir leur assemblage pour faire de notre agglomération 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 fortement 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 75 000 étudiants et de 3100 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 (139 stations VCub, 1545 vélos mis à disposition), 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 réel 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. Munich : 1,3 million d'habitants. Stockholm : 1,3 million d'habitants.

En 2008, la Communauté urbaine de Bordeaux compte quant à elle 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 et se rassemblent au sein d'un pôle métropolitain... 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 62 % 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 (le taux de création d'emplois dans le secteur privé a augmenté de 0.9 % en 2008 sur La Cub, contre une baisse de 0.6 % à l'échelle nationale), 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 2007 10 % des emplois

sur La Cub, 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 %). 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 le 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 réaménagements spatiaux conséquents. La « transition énergétique » commande des innovations organisationnelles majeures.

Une croissance démographique soutenue à assumer

Le dynamisme retrouvé de l'agglomération bordelaise nourrit une croissance démographique soutenue, principalement alimentée par un solde migratoire positif. Cette croissance est un fait : les projections démographiques à l'horizon 2035 prévoient, selon les scénarios, un accroissement de la population

girondine compris entre 120 000 et 330 000 nouveaux habitants. Elle est une chance : plus d'habitants, c'est plus de forces, plus de ressources, plus d'idées. Elle doit être aussi une source de fierté, car elle est le signe d'une réussite collective. Mais elle doit être assumée sans déséquilibrer le territoire, le risque étant qu'elle augmente encore un étalement urbain déjà très important : aujourd'hui, la moitié seulement du million d'habitants que compte l'aire urbaine bordelaise réside à l'intérieur de l'anneau de la rocade ; La Cub, sur 55 000 hectares, compte deux fois moins d'habitants que la Communauté urbaine de Lyon dont la superficie est pourtant à peu près équivalente ; et alors qu'elle concentre plus de 60 % de l'emploi girondin, elle accueille moins de 50 % de la population (et 51 % des actifs) du département.

Cet étalement urbain est préjudiciable à tout point de vue. Ecologique : il provoque une surconsommation d'espace, un gaspillage des ressources naturelles, et une hausse des émissions de gaz à effet de serre. Economique : il renchérit le coût des équipements publics (infrastructures de transport, réseaux d'énergie et de communication...) et pose des problèmes d'accès aux zones d'emploi, souvent très éloignées des zones résidentielles. Social : il contribue de fait à éloigner du cœur de l'agglomération et de ses services les ménages les plus précaires qui sont pourtant ceux qui en ont le plus besoin.

L'enjeu est donc de faire en sorte que les nouveaux habitants de la métropole bordelaise s'installent à l'avenir de préférence dans l'agglomération au lieu de se disperser sur le territoire girondin. D'où l'objectif, fixé par le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise, de parvenir à concentrer dans le cœur d'agglomération, c'est-à-dire sur le territoire de La Cub, la majeure partie de cette population supplémentaire. Cela implique de construire les logements, de créer les emplois, de proposer les services (crèches, écoles...) nécessaires. Non seulement il est possible d'y parvenir sans dégrader cette qualité de vie, sans réduire cette présence de la nature qui donnent à l'agglomération bordelaise son attrait, mais une métropolisation réussie peut rendre le territoire encore plus agréable à vivre et généreux qu'il ne l'est aujourd'hui. Tel est en tout cas l'objectif du projet métropolitain.

Autre évolution démographique majeure, 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. Il faudra créer près de 14 000 places en maisons de retraites et logements foyers, ne serait-ce que pour maintenir constant le rapport entre l'offre et la demande. Plus généralement, c'est toute l'organisation et le fonctionnement de la métropole qu'il faudra adapter à cette évolution démographique et sociétale majeure.

Chapitre 2

La métropole des cinq sens

Pour que l'agglomération bordelaise exploite ses atouts, surmonter ses handicaps et relève les nouveaux défis auxquels elle est confrontée, le choix le plus judicieux, c'est la métropole.

Une métropole, c'est d'abord un espace desserré et une population plus nombreuse. Mais 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, afin de mieux répondre à leurs aspirations. Or ces effets positifs ne sont pas automatiques : il faut organiser la métropolisation si l'on veut en tirer le meilleur parti. Cinq directions, cinq « sens » peuvent ici orienter l'action publique. Cette métropole à venir, on la voudrait 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 ».

La métropole solidaire s'oppose à la métropole individualiste, théâtre d'une compétition débridée entre les intérêts particuliers. L'attention à l'autre et l'assistance mutuelle y 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, l'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 (Bassens, Cenon, Floirac, Lormont). 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 l'Université bordelaise par exemple, qui 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 doit donc être portée aux personnes les plus fragiles - physiquement, économiquement, socialement.

Inventer une métropole solidaire, c'est réduire la pénibilité des emplois peu qualifiés ou précaires par une offre de services plus adaptée. 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, comme les handicapés et les personnes âgées, pour qui la ville demeure un environnement trop hostile. Le renforcement du lien social se joue au moins autant dans les mixités d'usage de l'espace public que dans les mixités d'occupation de l'habitat. Le « bien habiter », le bien-être, s'évaluent aussi à l'aune du pas des enfants, auxquels on ne prête pas assez attention quand on fabrique la ville. Or faire « revenir » les familles restera un objectif structurant

de la métropole. Cela passe par un *design* urbain adapté autant que par des modes de garde diversifiés. 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.

Favoriser la création d'emplois

Dans l'agglomération bordelaise comme ailleurs, le chômage est l'une des préoccupations majeures de la population. Dans la zone d'emploi de Bordeaux, qui compte 70 communes, le taux de chômage est légèrement supérieur à 9 %, soit un niveau comparable à la moyenne nationale. Bien que la politique de l'emploi ne soit pas une compétence de La Cub, celle-ci ne peut rester indifférente et se doit de participer à l'effort collectif de lutte contre le chômage.

Une accessibilité généralisée aux emplois de l'espace métropolitain est gage de réduction du chômage : accessibilité physique, par des déplacements domicile-travail facilités, qu'il s'agisse de permettre aux habitants de la rive droite de passer plus rapidement rive gauche ou aux travailleurs en horaires décalés de disposer comme les autres de transports publics ; accessibilité organisationnelle, par des dispositifs améliorés de mise en relation des offreurs et des demandeurs d'emplois.

Les collectivités territoriales manquent certes de prise sur le climat économique, lié aux tendances nationales et internationales. Mais les acteurs métropolitains ont cette capacité à mieux faire fonctionner les bassins d'emplois dans le court terme, tout en consolidant une stratégie de développement économique à moyen terme.

Complémentairement, il faut se fixer comme objectif la réduction la part des emplois précaires ou peu qualifiés. L'employabilité des salariés se trouve ainsi renforcée et des métiers dévalorisés regagnent de l'attractivité, par une reconnaissance sociale accrue. Les institutions publiques locales doivent donner l'exemple, par une gestion des ressources humaines adaptée.

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 (en 2008, il manquait sur La Cub 10 217 logements au titre de la loi SRU). 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 qui seront mis en œuvre, 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 (9 % sur La Cub). 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 2017, avec la réalisation de la troisième phase du tramway et l'apparition de nouveaux franchissements sur la Garonne, avec la résorption des « zones blanches » (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.

La métropole stimulante s'oppose à la métropole épuisante. Elle 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 : Agen, Mont-de-Marsan, Dax, Pau et Bayonne. Un système métropolitain s'esquisse ainsi, qu'il conviendra d'anticiper en prenant langue avec ces futurs proches voisins.

Mieux se déplacer

Les infrastructures ne sont cependant pas tout. Les politiques de déplacements, qu'elles concernent le fer ou la route, l'urbain ou l'interurbain, privilégient encore trop l'augmentation de l'offre de transport (la construction des « tuyaux »), alors que les principales marges de manœuvre se trouvent dans la régulation de la demande de transport : les localisations, les horaires, l'organisation du travail, les comportements de mobilité...

Or, sans connaître le trafic dantesque des très grandes villes, l'agglomération bordelaise est depuis longtemps confrontée au lancinant problème des déplacements, comme en témoignent les difficultés récurrentes en matière de circulation automobile (engorgement de la rocade...) ou la saturation des lignes de tramway en centre-ville et sur le campus universitaire aux heures de pointe. 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. L'automobile n'a pas à être « diabolisée ». Elle conserve une place majeure dans le fonctionnement d'agglomérations étendues et peu denses. Mais il faut en transformer les usages : moins de déplacements motorisés longs ; un transfert massif des trajets automobiles courts vers les modes dits actifs (marche, bicyclette, vélo électrique) ; moins de voitures « solo » (conducteur sans passagers), au profit d'utilisations collectives (co-voiturage, auto-partage) ; une hiérarchisation des trafics au regard de leur utilité socio-économique.

Des réseaux de transport en commun efficaces à l'échelle métropolitaine

La métropole doit fonctionner à l'échelle de la proximité comme à celle du grand territoire. De ce point de vue, un réseau de déplacement d'échelle métropolitaine devra être développé, qui ne peut être le tramway, dont la fonctionnalité première reste le cabotage en tissu urbain dense. 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, tram-trains, 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 Une économie métropolitaine créatrice d'emplois

Les grands établissements industriels appartiennent au passé. Les emplois « tertiaires supérieurs » ne concernent qu'une mince frange de la population active. L'économie résidentielle propose des emplois peu qualifiés et mal rémunérés. Et l'identité économique du territoire se cherche encore! Face à ce constat, la métropolisation fournit des réponses.

Les stratégies économiques gagnantes sont en effet désormais celles qui permettent tous les possibles, sans rien bloquer. En développant l'économie présente comme l'économie productive. En construisant une spécificité par la combinaison des atouts économiques (croissance démographique, Université, image de marque, secteurs d'excellence) autant que par les attraits du territoire. En s'insérant dans les grandes dynamiques mondiales (comme le « numérique ») mais aussi en jouant la carte d'industries et services locaux en phase avec les projets de la métropole des cinq sens.

Des dynamiques d'emploi diversifiées

Il faut le redire : plus de populations, c'est plus d'emplois, et ce pour quatre raisons au moins. Tout d'abord, l'économie dite présentielle, liée à la présence de résidents sur un territoire, se développe mécaniquement (même si ce n'est pas proportionnellement) avec la croissance démographique. Ensuite, les emplois dits métropolitains (très qualifiés) s'accroissent avec la taille de la métropole ; leur part actuelle est relativement faible ; Euratlantique et l'Université joueront en la matière un rôle majeur. Par ailleurs, un marché de l'emploi plus diversifié se structure, en termes de qualification comme d'entrepreneuriat ; cette diversité qualitative permet de mieux résister aux soubresauts nationaux et mondiaux. Enfin, de plus en plus, ce sont les entreprises qui suivent les mouvements de population, se localisant sur des territoires attractifs pour leurs salariés.

Le raisonnement malthusien, qui voit dans l'emploi un gâteau à partager se rétrécissant au fur et à mesure de l'augmentation de la population, ne correspond donc pas aux réalités économiques contemporaines.

Des activités économiques innovantes pour construire la métropole des cinq sens

Procédés de construction pour l'habitat, équipement et exploitation de l'espace public, gestion « intelligente » de la mobilité, énergies renouvelables, services à la personne high-tech (télémédecine en particulier), tourisme « durable »... Dans les 20 ans à venir, des services et des produits nouveaux devront répondre aux ambitions du projet métropolitain. Or, le développement urbain durable a besoin de sur-mesure plutôt que de prêt-à-porter, au regard de la différenciation des situations locales. C'est donc un champ d'innovation immense qui s'offre à la métropole, territoire d'expérimentation en matière de logement, de transport, d'énergie, de santé, de loisir et de culture.

Les collectivités territoriales jouent alors un rôle moteur dans l'émergence de ces économies productives répondant certes à des exigences spécifiques mais transposables à des contextes territoriaux du même type ; autrement dit des solutions locales exportables. Cette stratégie de « reconversion industrielle verte » demande un tissu économique territorial à la fois maillé localement et en résonance avec les réseaux mondiaux.

2.3 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. Cet « esprit campus » doit être renforcé.

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. C'est une chance pour Gradignan, Pessac et Talence bien sûr, mais aussi bien pour tout le territoire.

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. C'est aussi de cette façon que l'on permettra aux jeunes ayant fait leurs études à Bordeaux de trouver un emploi sur place plutôt qu'en région parisienne...

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. Si certains d'entre eux profitent des dynamiques de l'économie globalisée, d'autres sauront répondre aux logiques de la reconversion industrielle verte et du développement urbain durable.

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 « présenteielle » 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. On peut faire un pas de plus et se dire que le lieu de vie tout entier - la métropole - doit devenir un lieu de savoir, un lieu d'apprentissage et de découverte pour tous et à chaque instant. Pour que la rue même devienne une école, il faut 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 davantage 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 mieux 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 ; des partenariats entre acteurs publics et entreprises au profit de l'expérimentation territoriale et de l'innovation industrielle, pour de nouveaux services et de nouveaux produits répondant aux ambitions du développement urbain durable et de la métropole des cinq sens.

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.

Le territoire bordelais 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. Il ne faut pas perdre 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. Le Plan Climat, adopté par La Cub en mars 2011, fixe ainsi comme objectif une baisse de 60 % des consommations énergétiques de l'ensemble du bâti existant à l'horizon 2050. 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 identifier, 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. Il est nécessaire 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 sobre 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 citadins 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. Cela ne signifie pas, bien au contraire, couvrir le territoire de « tours » et de « barres » : en matière de densité, les grands ensembles construits dans les années 1960 sont loin d'être les plus performants (leur niveau de densité est à peu de chose près comparable à celui des quartiers d'échoppes). Il s'agit bien de mettre en œuvre une densification « 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, cette générosité 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.

Il faut par ailleurs mettre progressivement fin au découpage contreproductif du territoire en zones résidentielles, zones commerciales, zones d'activités, etc., et 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 mises en phase avec ces démarches. La charte d'urbanisme commercial adoptée par La Cub début 2011, qui à la création de nouveaux pôles commerciaux de grande envergure préfère le renforcement des pôles de proximité, 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.

Le PLU 3.1, plan local d'urbanisme intégrant les questions d'habitat et de déplacement, saura promouvoir l'intensité urbaine et renforcer la présence de la nature en ville tout en préservant le rapport aimable à l'espace qui fait le charme des quartiers et des bourgs de l'agglomération.

3.3 La sobriété au service de la santé publique

Une consommation sobre des ressources naturelles n'a pas qu'un intérêt économique et environnemental, 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, la métropole doit se positionner 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 de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixés par l'Agenda 21 (-25% à -30% d'émissions de GES en 2020) 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. Il est essentiel de prendre soin de l'environnement sensoriel de la métropole bordelaise, d'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. Il faut 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, La Cub poursuivra ses efforts, avec ses partenaires, pour protéger du bruit les populations riveraines les plus touchées (rocares, voies de chemin de fer, chantier LGV, couloirs aériens).

Tout son cependant n'est pas 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, car aujourd'hui l'offre culturelle ne répond que partiellement aux attentes des jeunes.

Parce que les sens sont stimulés par les contrastes, il faut 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.

La Cub compte aujourd'hui 50% d'espaces naturels et agricoles. Cette proportion doit être conservée : le maintien de la part des espaces non construits sur la surface de la Communauté urbaine est une priorité. La Garonne, ses rives et ses îles, les zones humides, les ruisseaux, 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 qui sera préservée et valoriser. 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 faut des rues et des chemins à vivre et à admirer. 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. 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, qui doit être encouragé, 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 sensible, certes pour éviter les embouteillages du week-end mais surtout pour conserver intacts nos aptitudes à la curiosité.

Donner une attention renouvelée à l'espace public, minéral ou naturel, c'est aussi affirmer la gratuité de la ville. S'asseoir, boire, jouer, se délasser, admirer, applaudir... sans bourse délier fait aussi partie des atouts métropolitains.

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. Il sera, chaque fois que possible, fait 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.

L'ambition n'est pas (pas seulement) de « démocratiser » l'art en le faisant sortir des musées, ni 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

L'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 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 tous sont 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 « flashes 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 au territoire et à ses communes leur attrait.

La singularité, c'est aussi une exigence, 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, l'Eau Bourde et ses berges aménagées, 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 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 et le grand stade bordelais, 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 sa 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 », 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, la métropole des 5 sens privilégiera 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.

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 - il est possible d'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, 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. L'instauration de bureaux du temps, pour que les rythmes urbains soient mieux connus, mieux régulés, permettra 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. Ainsi s'invente la métropole souple.

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 croisement fécond des initiatives publiques et privées 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 nourrit 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. Les opérateurs de réseaux, publics ou privés, seront encouragés à renforcer la mobilisation de « l'expertise » des usagers.

En phase avec les attentes d'ouverture renforcée de la décision publique, la métropole bordelaise participera 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, peut être 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 donc multipartenariale. La Cub et les communes qui la composent en seront 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.

Le temps est également 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 dix 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, Cascades de Garonne, 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 d'une vraie gouvernance métropolitaine.

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 conformes aux principes de la coopérative métropolitaine.

1. 50 000 logements autour des transports collectifs

Pour endiguer l'étalement urbain, aller vers une morphologie urbaine plus sobre, mais aussi plus intense et plus solidaire, La Cub s'est fixée comme objectif de devenir une métropole d'un million d'habitants à l'horizon 2030. Pour atteindre ce but, il faut qu'à l'avenir le territoire de la Communauté urbaine accueille une proportion plus importante des habitants de l'aire urbaine et dispose pour cela des logements nécessaires.

D'ici 2030, 180 000 logements supplémentaires devront donc être produits dans La Cub, ce qui représente une augmentation du rythme de production annuelle de 80 %. Mais l'ambition doit être aussi qualitative : ces nouveaux logements, encore faut-il qu'ils soient de qualité, adaptés à la demande des ménages et aux évolutions des modes de vie, accessibles, et convenablement situés dans la métropole.

Dans cette perspective, le premier des 12 grands travaux métropolitains consiste à concevoir et à réaliser dans la décennie à venir « 50 000 logements » autour des transports collectifs, en adéquation, dans leur modalité d'aménagement, avec les cinq sens du projet métropolitains. Ces 50 000 logements ne suffiront pas à répondre à la totalité de la demande qui émergera dans les années à venir, mais ils constitueront une partie significative de l'habitat nouveau et montreront que l'on peut habiter différemment en ville à une grande échelle.

L'opération est ciblée sur les axes de transports car les principaux générateurs de trafic sont aussi les principaux générateurs résidentiels (campus, hôpitaux, centres commerciaux, aéroport et gare TGV, grands sites d'activité, etc.). Connectés par un réseau de transports performant, confortés par une fonction résidentielle forte, ces lieux forment le substrat possible de futurs « grands quartiers métropolitains », porteurs de nouvelles formes d'urbanités et de nouvelles proximités.

Pour impulser ce processus, cinq équipes de concepteurs pluridisciplinaires ont été retenues dans le cadre d'un dialogue compétitif et proposent différentes stratégies d'intervention, de la micro-opération reproductible à l'esquisse de sites d'intervention pouvant préfigurer les grands quartiers métropolitains de demain.

15 sites pilotes, répartis sur le territoire métropolitain, permettent d'expérimenter localement tout ou partie de ces stratégies d'intervention. Pour chaque site, les modalités d'intervention sont formalisées en accord

avec les communes concernées et en étroite association avec les partenaires et opérateurs qui seront associés à leur mise en œuvre. D'ici mars 2014, 5000 logements seront mis en chantier.

Cette opération emblématique devra permettre de faire émerger un rapport nouveau et plus positif à la ville : pour qu'habiter dans la métropole bordelaise devienne un choix fort.

2. La métropole du quart d'heure

La métropole peut être ressentie comme un agrandissement d'échelle : une ville « augmentée », une population croissante, des flux et des échanges plus nombreux, une plus grande intensité, etc. La métropole des 5 sens vise à articuler l'offre de cette « grande ville » avec le maintien d'une vie de quartier, de proximité, afin de concilier les différents temps du quotidien (personnel, professionnel), et d'allier qualité de vie et lien social.

Il est donc fondamental de faire de l'agglomération bordelaise une métropole où les activités du quotidien sont disponibles et accessibles rapidement et facilement, car l'enjeu n'est pas seulement d'aller « plus vite » mais d'aller « plus près ». Plus de proximité, c'est permettre à chaque habitant d'avoir accès en moins de 15 minutes¹ de déplacement en mode doux (vélo, marche à pied), à partir de son domicile ou de son lieu de travail, aux services du quotidien et à des lieux de convivialité : petits commerces, lieux de culture, boutiques d'artisans, services publics... C'est aussi de réduire les temps d'attente, notamment dans les services publics. Tels sont les objectifs de la « métropole du quart d'heure ».

Outre une politique d'offre de mobilité innovante (à l'instar aujourd'hui des vélos en libre service), la métropole du quart d'heure appelle une politique d'aménagement qui favorise l'« intensification urbaine » : renforcement des centres-bourgs existants ; mise en place de lieux mutualisés (par exemple des équipements publics regroupant services publics, espaces récréatifs et associatifs, distribution des biens par le biais de « circuits courts ») ; création de pôles multiservices autour des lieux attracteurs (gares, stations de tram/parcs relais, établissements scolaires, pieds d'immeubles très fréquentés...). Ces nœuds urbains, offrant aux habitants les commodités d'un centre de vie, pourront proposer une grappe de services et d'activités élémentaires, publiques et privées.

1. D'expérience, ce seuil de 15 minutes correspond aux distances maximales que les personnes parcourent par ces modes doux. C'est un seuil en harmonie avec les recommandations en matière de santé publique. Il permettrait de conforter significativement la part des modes doux dans les parts modales, tout en renforçant l'attractivité des transports en commun.

Livrées à elles-mêmes, les tendances actuelles - concentration de l'activité, concurrence foncière - favorisent la spécialisation des territoires plus qu'elles ne favorisent les logiques de proximité. Ces dernières doivent donc être soutenues par un plan d'investissement et de mutualisation publique, par des stratégies et pratiques communautaires audacieuses : stratégie foncière, charte d'urbanisme commercial, droit de préemption commerciale, PLU, urbanisme négocié...

La participation citoyenne est un facteur essentiel du succès de cette métropole du ¼ d'heure. L'identification des besoins de proximité passe par un dialogue approfondi avec les habitants. Au-delà, il peut s'agir de stimuler l'expertise, les idées et les initiatives citoyennes destinées à réorganiser la vie dans leur espace de proximité. La Cub pourra ainsi valoriser, encourager (par des appels à idées, des expérimentations...) et accompagner (conseil, animation en partenariat avec des associations dédiées, assouplissement de certaines réglementations...) les projets de riverains et usagers.

3. Des espaces publics à vivre

Les quais et le miroir d'eau à Bordeaux bien sûr, mais aussi bien le parc de l'Hermitage à Lormont, le Rocher Palmer à Cenon, ou le centre ville de Pessac signent le renouvellement de certains espaces publics majeurs et font partie des marqueurs du réveil de la métropole bordelaise. Ces espaces publics emblématiques sont des lieux d'intensité urbaine qui ont vocation à rassembler les habitants, attirer les visiteurs, et contribuer au rayonnement de la métropole.

Mais les lieux du commerce (rues et galeries...), de transit (stations, rames des tramways...), de détente (parcs, squares...) et de rencontres (places, terrasse des cafés...), quoique parfois de statut privé (c'est le cas des gares et des centres commerciaux), composent aussi de fait un espace public qui est avant tout celui de la proximité, et de la vie quotidienne. Espaces tissés entre centralités urbaines et nature, ils expriment également, à travers leurs formes variées, l'identité plurielle de la métropole et de ses communes.

La Cub mène aujourd'hui une réflexion sur l'évolution des modalités d'aménagement de ces espaces, avec pour fil rouge la volonté de substituer une logique urbaine à une logique routière. Lyon, Barcelone, les capitales scandinaves, reconnues pour la qualité de leurs espaces publics, font ici référence. Il faut

tenir compte tout à la fois des besoins en termes de déplacements, de sécurité et de qualité de vie, vis-à-vis desquels les attentes de la population sont fortes.

Pour favoriser au sein d'un même espace ces différentes fonctions, il est proposé de « ponctuer » l'espace public de lieux de pause pleinement intégrés (et avec cohérence) à l'environnement urbain. Il peut s'agir de bancs, ou plus largement de mobilier urbain, mais aussi « d'objets » urbains préexistants (escaliers, pelouses...) qui seraient ostensiblement aménagés ou signalés comme lieux gratuits conçus pour accueillir le public.

Cette démarche applicable à l'ensemble du territoire métropolitain peut se mettre en œuvre dans le cadre d'opérations de voirie, de rénovation urbaine, de création de zones d'aménagement concerté (ZAC), d'aménagement autour d'équipements publics, de création d'espaces verts... Elle peut aussi être initiée pour elle-même dans des secteurs qui ne justifient pas d'aménagement lourd mais dont la conception permet ou nécessite cette intervention.

Appliquée systématiquement à l'ensemble des espaces publics de la métropole, cette règle commune offrira à tous la possibilité de s'y (re)poser. Tout à la fois haltes pour le marcheur métropolitain, postes d'observation offrant la possibilité de jeter un autre regard sur la ville, espaces de communication, occasions de rencontres, ces lieux de pause contribueront à inspirer de nouvelles pratiques urbaines, plus conviviales, et à rendre la métropole plus « sensible ».

Cette démarche permettra également de prendre mieux en compte les besoins des citoyens les plus « fragiles » : personnes âgées ou à mobilité réduite, enfants, etc., en intégrant notamment dans la réflexion les contraintes de sécurité et de temporalité (alternance du jour et de la nuit, alternance des saisons). Elle contribuera ainsi à faire la métropole plus solidaire en « qualifiant » ces espaces pour tous que sont les espaces publics.

4. 55 000 hectares pour la nature

La nature et les espaces agricoles représentent plus de 50 % de la superficie de La Cub. C'est un élément différenciateur pour notre territoire mais surtout une vraie richesse qui contribue grandement à la qualité de vie de ses habitants.

La croissance démographique et la densification doivent être compatibles avec le respect et la valorisation de ces espaces de nature dans la métropole, pour le bien-être des hommes et le respect des impératifs biologiques des espèces animales et végétales.

55000 hectares, c'est la superficie globale du territoire communautaire. Afficher « 55 000 hectares pour la nature », c'est donc exprimer fortement notre souhait que la nature soit omniprésente sur le territoire, qu'elle le structure, qu'elle soit « à portée de vue et de mains » de chaque habitant.

Pour répondre à la grande diversité des territoires, de nombreux axes de la politique de la nature sont à mobiliser : relance de l'agriculture urbaine et périurbaine, renforcement de l'accessibilité des espaces naturels, prolongement des corridors verts dans les espaces urbanisés, augmentation de la place de la végétation dans les espaces publics, amélioration de la biodiversité, y compris dans les jardins et espaces privés... Des synergies sont à trouver avec d'autres dimensions du projet métropolitain, comme la demande croissante des consommateurs en produits alimentaires issus des circuits courts.

Si les axes de travail sont identifiés, le renouvellement des approches et la constitution d'un portefeuille de projets et de méthodes opérationnelles s'imposent. En effet, ce chantier accentue très fortement des évolutions à peine esquissées au cours de la dernière décennie et sa réussite reposera sur la forte mobilisation d'acteurs nombreux et divers. L'objectif n'est pas de réaliser quelques actions exemplaires, mais de parvenir en quelques années à renverser la tendance actuelle au « grignotage » des espaces naturels et agricoles du fait de l'urbanisation.

A cette fin, plusieurs équipes d'experts seront sollicitées dès la fin 2011 pour définir de nouvelles manières de mettre en valeur la nature. Cette consultation sera menée sous forme d'un dialogue compétitif, sur le modèle de l'opération « 50 000 logements » dont elle est le pendant. Ce travail d'ingénierie visera à identifier des sites de projet sur des espaces en déficit d'intervention à l'heure actuelle ou sur lesquels se posent des questions cruciales (zones naturelles et agricoles inondables, corridors écologiques

menacés de rupture...). Il permettra aussi d'enrichir le catalogue des solutions innovantes d'aménagement ou de valorisation, mais aussi de montages techniques et d'outils, notamment contractuels et financiers. Les équipes seront enfin chargées d'expérimenter et de tester leurs idées sur des sites laboratoires.

5. 75 000 emplois nouveaux pour les métropolitains

Selon les projections de l'Institut d'études démographiques de l'université de Bordeaux, la population de la métropole pourrait atteindre 930 000 habitants à l'horizon 2030, avec une hausse de 20 % de la population en âge de travailler (15-64 ans). Arithmétiquement, environ 75 000 emplois devront donc être créés dans la métropole bordelaise. A cette échéance, il n'est pas possible de prédire ce que seront les secteurs porteurs et les métiers d'avenir qui constitueront les moteurs de la création d'emploi sur la métropole. Par ailleurs, quelle que soit l'attractivité du territoire et sa capacité à attirer des entreprises extérieures, une part importante des emplois nouveaux résulteront du dynamisme démographique (notamment pour ce qui concerne les emplois de services à la personne) et de la capacité des entreprises locales à répondre, de façon spécifique, à cette nouvelle demande.

Pour autant, cela ne veut pas dire que les acteurs publics doivent rester inactifs dans le domaine de l'emploi. A court terme, il s'agit de travailler à la diminution du chômage, en replaçant l'humain au cœur de la dynamique économique, en mettant l'emploi au centre des projets (LGV, grands travaux, etc.). A plus long terme, il faut agir en faveur des emplois futurs pour les métropolitains, c'est-à-dire activer une véritable dynamique de l'emploi sur la métropole.

L'emploi au centre des projets du territoire

Le volume de chantiers et investissements publics sur le territoire bordelais pour la décennie à venir est unique, offrant des effets réels en matière de dynamique de l'emploi. Outre l'augmentation d'activité des entreprises locales, ces nouveaux chantiers doivent être l'occasion de faire bénéficier les demandeurs d'emploi, et en particulier les jeunes, de formations pointues et de débouchés professionnels valorisants, dans le cadre par exemple de conventions avec les maîtres d'ouvrage (sur le modèle de l'action menée par la CCI à l'occasion du chantier LGV). Ce type de démarche doit être généralisé sur tous les grands chantiers de la métropole.

Investir dès aujourd'hui dans des activités clés pour le territoire

Il est primordial, pour le territoire bordelais, de ne pas calquer ses activités sur celles des autres territoires mais, au contraire, de construire ses propres solutions, des technologies, des produits, des services différents répondant aux besoins et aux usages locaux en matière de santé, logement, énergie, loisirs... Cette dynamique doit être encouragée dans de nombreux domaines et plusieurs espaces de création peuvent constituer des opportunités : l'industrie verte et durable, l'innovation en matière de santé et le tourisme. L'investissement dans ces domaines doit permettre de créer un fort potentiel d'emploi pour la population métropolitaine.

Faire fructifier la métropolisation

L'accroissement démographique et « l'effet métropolisation » sont des forces pour l'économie de la métropole.

Ils peuvent notamment permettre un retour à l'emploi pour un certain nombre de personnes, à condition de mettre en œuvre des mesures d'accompagnement pour faciliter l'accès à l'emploi (meilleure mise en lien de l'offre et de la demande, accessibilité des informations, des formations, des acteurs, des lieux de travail...). Par ailleurs, si l'on veut que cette nouvelle demande soit créatrice des emplois attendus en matière de commerces et de services à la personne, il faut miser sur la proximité en favorisant leur implantation notamment autour des sites transports collectifs et dans des lieux d'intensité urbaine, en cohérence avec l'idée d'une « métropole du quart d'heure ».

Accompagner les évolutions du travail en veillant à la qualité de l'emploi

Dans tous les cas, l'exigence de la qualité de l'emploi doit être omniprésente.

La qualité de l'emploi, c'est d'abord la reconnaissance sociale quelque soit le niveau de qualification. Dans la métropole de demain, tous les emplois doivent être dignes ; ils permettront ainsi à chacun de trouver sa place. Pour cela, il est important que les pouvoirs publics et les employeurs fassent mieux faire connaître l'importance de tous les emplois pour la vie quotidienne et le développement métropolitain. Ils en ont les moyens.

Un emploi de qualité est aussi un emploi qui permet de vivre correctement. En complément de la politique salariale de chaque employeur, évidemment centrale, il convient d'améliorer et de développer les nombreux services liés à l'emploi ou qui facilitent l'accès à l'emploi (plans de déplacement d'entreprise, restauration collective, mutuelles...). Ces services sont souvent déjà bien développés dans les grandes entreprises et les grandes administrations. Les initiatives visant à élargir le cercle des bénéficiaires de tels services seront soutenues.

De plus, il est nécessaire de prendre en compte les évolutions profondes des organisations et des formes de travail. Il existe aujourd'hui un faisceau d'indices qui montre dans quel sens les choses changent (développement du phénomène « multi employeurs » et de la mobilité professionnelle, augmentation du nombre des travailleurs indépendants...). Sur ces sujets, La Cub observera, interprétera, discutera les conditions de généralisation d'idées émergentes et de bonnes pratiques. La métropole bordelaise doit notamment pouvoir trouver les lieux et les partenaires pour mener des expérimentations, et éventuellement être précurseur dans ce domaine.

6. La métropole des qualités de vie

Bordeaux est connu et apprécié pour sa qualité de vie. L'ambition métropolitaine ne doit pas la mettre à mal. Au contraire, la métropole devra faire de l'amélioration des conditions de vie un objectif prioritaire dans les années à venir afin de devenir « la métropole des qualités de vie ».

Après une longue période, sans égale dans l'histoire humaine, d'amélioration de l'espérance de vie, de réduction des handicaps et des invalidités de la fin de vie, nos sociétés prennent conscience de l'influence de facteurs beaucoup plus diffus qui pourraient contrecarrer la poursuite de cette évolution.

Les discussions scientifiques identifient de nouveaux sujets et lèveront probablement lentement les incertitudes nombreuses posées par la multiplication des produits chimiques de synthèse, les nuisances sonores, les rythmes et les modes de vie, l'utilisation des nouveaux appareils, objets et services. Les statisticiens montrent aussi qu'une partie de la population bénéficie moins des progrès. Pire, dans une situation de croissance des inégalités de revenus, la santé de certaines catégories de personnes se dégrade. Sont concernés : les ménages les plus pauvres, bien sûr, mais aussi les jeunes et les étudiants.

Il en résulte une montée d'inquiétudes qui se traduisent par l'émergence des questions de la santé publique au cœur des préoccupations sociétales. La métropole se doit d'y répondre et faire de la santé un marqueur de son développement à venir, en s'appuyant sur l'excellence de l'Université bordelaise dans ce domaine.

Ainsi, une action partenariale sera menée pour réduire les risques de maladies liées à l'environnement. Cela passera notamment par l'identification et la réduction des facteurs environnementaux - au sens large - connus ou susceptibles d'avoir un impact négatif sur la santé des habitants, qui seront intégrées à toutes les étapes de préparation des projets.

D'autre part, afin de coordonner et renforcer la recherche environnement-santé, de travailler à la sensibilisation active du grand public aux risques, un travail de cartographie des facteurs de risques et des pathologies pourrait être entrepris. Cette cartographie permettra d'objectiver l'appréhension sanitaire de la situation par le plus grand nombre : pollution de l'air par le transport routier ou les effluents industriels, exposition aux pesticides, qualité de l'eau (notamment présence de polluants industriels et de perturbateurs endocriniens), exposition à des niveaux élevés de bruit, exposition à des champs électromagnétiques importants etc.

La préservation de la santé publique repose avant tout sur les progrès de la recherche médicale d'une part, sur une meilleure connaissance des facteurs environnementaux et des déterminants sociaux de l'inégalité sanitaire d'autre part. Mais elle passe aussi beaucoup par la promotion et la diffusion de modes de vie plus sains et plus sereins. La puissance publique a un rôle important à jouer. En travaillant avec tous les acteurs pour améliorer l'accès aux différents services urbains et mieux rythmer la ville collective (horaires d'ouverture, temps d'attente, mutualisation, e-administration, plans de déplacement d'entreprises...). En facilitant la pratique des activités physiques et sportives des habitants par l'aménagement des espaces naturels (parcs, sentiers...) et des espaces publics (pistes cyclables, voies piétonnes...). En protégeant l'agriculture périurbaine et en aidant à la reconstitution de circuits d'approvisionnement courts.

7. Un million de voix et au-delà

La métropolisation, conjuguée au développement des nouvelles technologies de l'information, bouleverse la relation traditionnelle entre les habitants et les décideurs publics. A l'avenir, l'ancrage dans le quartier et la commune gardera sans doute toute sa vigueur, mais nous verrons aussi se tisser de nouveaux réseaux de relation et de nouveaux espaces de vie, interconnectés et multi-territoriaux, qui devront trouver leurs canaux d'expression et de représentation politiques. 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 un million d'habitants, et l'aire urbaine davantage. A tous les niveaux d'action, la métropole devra inventer de nouveaux modes de dialogue entre les citoyens, les spécialistes et les élus.

En s'appuyant sur les enseignements de la démarche de participation enclenchée par le projet métropolitain (conseil scientifique, fabrique métropolitaine, rencontres territoriales au plus proche du grand public...) et des prémices posés par La Cub (Conseil de développement durable, charte de la concertation, site Internet de la participation, forums citoyens...), il s'agit de systématiser ces pratiques et de faire du territoire de la métropole bordelaise un lieu d'épanouissement de la citoyenneté urbaine, dans ses formes traditionnelles comme dans ses manifestations les plus nouvelles. La métropole d'un million d'habitants doit pouvoir compter 1 million de voix citoyennes, notamment celles des « sans-voix », de ceux qui sont souvent éloignés des processus délibératifs.

Pour garantir dans la durée l'accès des tous à la préparation de la délibération collective, il est proposé la création d'un dispositif permanent d'expérimentation en matière de concertation et d'association à la décision, avec un panel renouvelable de 1 000 citoyens.

Ce panel de 1 000 citoyens sera constitué de volontaires qui s'engageront à répondre à un ensemble de sollicitations en matière d'e-démocratie. C'est un véritable levier d'action pour le développement de la culture de la participation et le lien avec les territoires, à travers l'utilisation d'outils numériques adaptés à l'évolution des technologies,

en commençant par des tablettes numériques. Il s'agira à la fois de constituer un groupe test sur les outils numériques favorisant la participation, tout en sensibilisant progressivement les citoyens aux politiques publiques et d'enrichir les éléments d'observation territoriale en cours sur la métropole (panel citoyen, enquête qualitative...).

Au-delà des effets immédiats engendrés par ces nouveaux outils de participation, c'est la diffusion de ces derniers au plus grand nombre qui est bien évidemment souhaitée.

8. La métropole 3.0, intelligente et respectueuse

Dans la métropole de demain, la généralisation des technologies numériques fixes et mobiles, connues et à venir, facilitera l'invention de nouveaux services et le développement de nouveaux usages.

Les évolutions des vingt dernières années ont déjà profondément modifié les moyens de communication et de circulation de l'information, avec Internet, les réseaux sociaux, la téléphonie mobile... Ces nouveaux outils révolutionnent la gestion des services publics et privés en dotant les opérateurs de nouvelles capacités de contrôle et d'optimisation des systèmes (aujourd'hui dans la ville, demain au sein du logement), et en permettant la participation croissante des usagers à la construction des services à travers l'Internet 2.0.

La métropole doit être à la pointe de cette évolution. Elle doit non seulement s'approprier ces nouveaux outils et contribuer puissamment à leur développement, afin d'améliorer l'efficacité et la qualité des services urbains, mais aussi associer pleinement les habitants à leur gestion, dans le respect des libertés individuelles. C'est ainsi qu'elle deviendra une métropole « intelligente ».

Pour cela, La Cub promeut l'émergence d'un laboratoire numérique métropolitain, dans un esprit d'innovation et d'expérimentation, qui implique les utilisateurs à tous les stades de la démarche. Ainsi, la métropole 3.0 puisera son intelligence non seulement dans la mise en réseau de technologies, mais surtout dans la créativité et l'expertise des hommes qui vivent dans la ville et l'animent.

A l'initiative de citoyens ou de communautés, de collectivités publiques, de l'université, des lieux physiques et virtuels seront créés qui permettront de tester les idées, d'apprendre et de former, d'échanger et de partager, de faire et de construire la ville. Mises en réseau à l'échelle de la métropole, ces initiatives constitueront le laboratoire numérique permanent des usages et des innovations. L'action publique jouera un rôle à la fois d'impulsion, de garant du bon fonctionnement du laboratoire dans le respect des valeurs démocratiques et de valorisation des initiatives.

Afin que cette participation des citoyens ne reste pas un droit virtuel, une attention particulière sera apportée au travail d'interaction avec les citoyens, autour de trois axes : équiper, former et échanger :

- équiper en garantissant à tous un accès aux infrastructures très haut débit et aux équipements numériques ;
- former en favorisant des opportunités d'apprentissage qui répondent aux besoins numériques essentiels ;
- échanger en promouvant différents lieux et temps de rencontres incarnant la ville intelligente, à l'image du projet de la « Cité numérique » à Bègles.

Enfin, les collectivités apporteront l'ensemble des données publiques qu'elles détiennent comme actif de ce laboratoire numérique métropolitain. Cette politique d'open data donnera accès aux citoyens et aux entreprises à un patrimoine immatériel primordial pour le développement de nouveaux services urbains en matière de gestion des ressources, d'adaptation du service aux usagers (en matière de mobilité notamment), de solidarité intergénérationnelle, etc. Ce faisant, elle favorisera le développement d'une véritable filière numérique sur le territoire, permettant une adaptation permanente des outils aux données disponibles, via les échanges approfondis entre les différents types d'acteurs (publics, privés, recherche, etc.).

9. La métropole polyglotte

Le caractère international d'une métropole ne se mesure pas seulement à sa capacité à rayonner au-delà des frontières et aux moyens mis en place pour tenir sa place dans un contexte de concurrence entre territoires. Une métropole internationale est aussi celle qui sait accueillir, chez elle, des hommes et des femmes venu(e)s de tous les horizons.

Bordeaux, historiquement cosmopolite, doit se rouvrir au monde. Pour répondre à cet objectif, une politique globale d'hospitalité et d'accueil est à construire avec tous les acteurs en contact avec les visiteurs étrangers, qu'ils soient touristes, nouveaux habitants, étudiants, entrepreneurs ou salariés.

Il s'agit d'abord d'agir sur les nombreuses « portes d'entrée » de la métropole, pour qu'elles deviennent progressivement « polyglottes ». Il s'agit par exemple des grandes infrastructures de transport permettant l'accès à la ville (aéroport, gare...), mais aussi du réseau urbain de transport en commun, dont les supports visuels et sonores pourraient être réalisés en 3 langues (français, anglais, espagnol), ou encore des chauffeurs de taxis formés et équipés pour l'accueil les étrangers. Ces actions pourraient être mises en place par des conventions ou intégrées dans les Délégations de Service Public. Un soutien à des actions de formation pour les personnes accueillant du public étranger pourrait également être envisagé.

La politique d'hospitalité s'opère aussi par la signalétique dans la ville et dans les lieux et établissements publics (musées, salles de spectacle...) qui sont autant de repères pour les étrangers. Elle aussi devra être multilingue.

Enfin, les administrations, et notamment La Cub, sont aussi des points de passage dans la métropole. A ce titre, elles pourraient jouer la carte de l'exemplarité en adaptant aux étrangers non seulement leurs supports de communication mais également leurs documents administratifs.

Mais l'enjeu n'est pas seulement celui de l'accueil des étrangers. Il s'agit aussi de donner aux habitants l'opportunité de comprendre, d'écouter, de s'exprimer dans un monde polyglotte. Si la pratique de langues étrangères passe par l'apprentissage, elle est avant tout un temps de partage entre les personnes. La sensibilisation et l'enseignement de langues étrangères doit se développer sur le territoire par le biais de réseaux sociaux, de « bourses aux langues » ou autres formes d'échanges de savoirs, ainsi que par des événements.

Accueillir l'étranger chez soi, c'est aussi l'accueillir dans sa langue, prendre le temps de connaître les pays d'origine, se préparer au voyage.

Dans le cadre du campus métropolitain, la métropole facilite et encourage l'échange entre les personnes qui ne parlent pas les mêmes langues. Un portail d'information et de mise en relation pourrait être développé afin de faire connaître les nombreuses initiatives existantes d'apprentissage des langues pour les rendre plus efficaces. Dans la logique des systèmes d'échange locaux, il pourrait être complété par un dispositif d'apprentissage croisé des langues (français - langue étrangère) mettant en relation habitants de la métropole et étrangers pour des cours, des conversations, des échanges interculturels, gratuits ou payants.

Pour rendre la métropole « polyglotte », les partenariats à développer sont divers : chambres consulaires, administrations, communes, délégataires, universitaires et enseignants, étudiants, professionnels de l'immobilier... La « coopérative métropolitaine » aura entre autres pour tâche de fédérer ces acteurs autour de cet objectif à la fois incontournable et bénéfique pour la métropole et sa population.

10. 1 % pour la culture

Avant d'être un problème politique ou institutionnel, la métropolisation est un « fait », un élément constitutif de notre vie quotidienne, et nous y sommes confrontés tous les jours, dans nos déplacements, dans notre travail, nos loisirs, nos pratiques sportives et culturelles. Face à ce « fait métropolitain », il s'agit moins pour La Cub de se doter d'une politique culturelle qui viendrait s'ajouter à celle que développent déjà les autres collectivités territoriales, en premier lieu les communes, mais bien plutôt de faire de la culture et de l'intervention des artistes un élément constitutif et transversal de la « fabrique métropolitaine ».

Il s'agit donc non seulement d'associer la culture et les artistes au développement métropolitain, mais aussi de faire de la culture un élément-clé du rayonnement de l'agglomération, de sa cohésion sociale et territoriale, du sentiment « d'appartenance métropolitaine » de ses habitants.

Pour cela, deux actions complémentaires sont mises en œuvre : un levier financier avec la décision de consacrer 1% du budget d'investissement annuel de La Cub, soit environ 4 millions d'euros par an, à cette « fabrique artistique et culturelle » ; un levier plus opérationnel, avec la volonté d'associer, aussi souvent et de manière aussi juste que possible, les artistes et la culture à la fabrication de la ville.

Le principe directeur consiste à associer une commande artistique ou un projet culturel singulier (création, édifice, événement...) à chacun des grands projets dont La Cub assure la maîtrise d'ouvrage.

Cette démarche est déjà lancée autour de la 3^e phase du tramway notamment et les idées foisonnent, à l'image de ce qui a été fait lors de la première phase du tram, avec notamment le « lion bleu » de la place Stalingrad, oeuvre qui cristallise l'identité du quartier et devient une image simple et indissociable de ce lieu.

Dans les années qui viennent, il s'agit de généraliser et de renforcer cette démarche, autour des axes structurants du projet métropolitain. Le 1% culturel pourra ainsi comprendre des commandes en lien avec les autres travaux métropolitains, tel celui sur le fleuve (avec une ambitieuse « commande Garonne » associée aux deux ponts en construction ou en projet mais aussi à toute la réflexion engagée sur le tourisme fluvial ou sur la protection contre le risque d'inondation), sur 50 000 logements (implication des artistes dans la réflexion autour de ce programme, afin d'accompagner élus, urbanistes et architectes dans cette nouvelle manière de faire la ville), sur la nature, le numérique ou les espaces publics.

D'autre part, il s'agira d'associer les artistes à la fabrication de la ville, en intégrant la conception de projets culturels innovants pour les grandes opérations d'aménagement urbains qui mobilisent La Cub sur son territoire, qu'il s'agisse de Bastide-Niel, d'Euratlantique, ou de futures opérations. Cette intervention culturelle sera également à construire concernant l'arrivée de la LGV, qui doit être porteuse d'une dimension culturelle et imaginaire forte.

Plus largement, le défi qui se pose est de savoir ménager à travers ce dispositif plusieurs échelles de projet et ne pas cantonner les artistes et la culture à l'ornemental ou au décoratif mais bien en faire des acteurs majeurs de notre fabrique métropolitaine. C'est le sens de ce grand travail sur la place de la culture dans le mouvement actuel de métropolisation.

11. Une OIN et trois OIM

L'émergence de territoires à l'identité forte est souvent liée à la fois aux caractéristiques du territoire mais aussi à la volonté des habitants, des acteurs publics, de leur donner une cohérence, une visibilité, une atmosphère particulières. 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.

Les travaux menés depuis deux ans par La Cub et ses partenaires pour la préparation du projet métropolitain mettent en évidence l'importance d'une mise en relation renforcée des grands territoires au sein de la métropole. L'observation de ces réalités géographiques invite à une action mieux coordonnée pour tirer le meilleur parti des synergies possibles et valoriser des ensembles de sites et d'acteurs vis-à-vis de l'extérieur.

Sous un label « Opération d'intérêt métropolitain », trois territoires pourraient compléter le dispositif de l'OIN Euratlantique, fabrique d'une nouvelle centralité qui intègre un centre d'affaire international dans des quartiers solidaires et diversifiés. Sur la base des réflexions existantes menées par les acteurs, trois territoires émergent pour structurer la mise en œuvre de politiques centrales de développement et d'aménagement de la métropole :

- la « plaine rive droite » est au cœur de la reconquête urbaine de la métropole ;
- les « rives de l'estuaire » marquent la nouvelle relation entre la ville, la nature et l'eau ;
- « l'arc cinétique » accueille les laboratoires et les entreprises d'excellence technologique.

A géométrie variable et aux finalités distinctes, ces 3 OIM auront pour objet d'apporter visibilité et cohérence à un ensemble de projets, afin de structurer leur développement à l'échelle de la métropole et de renforcer leur attractivité à l'échelle nationale et internationale. Elles s'inscrivent dans une optique d'animation, de coordination et de valorisation territoriale, n'intervenant que ponctuellement sur des questions d'aménagement.

Dans l'esprit de la coopérative métropolitaine, ces OIM seront portées par une gouvernance partagée sur des territoires intercommunaux. Elles seront initiatrices de nouvelles manières de fabriquer la ville dans l'esprit des 5 sens métropolitains. Elles joueront un rôle « d'ensemblier » s'inscrivant dans un processus réactif et participatif (notamment avec l'implication des partenaires privés, des habitants) et « d'infusion » du projet métropolitain sur l'ensemble de la métropole.

Ces 3 OIM présentent chacune une cohérence intrinsèque :

- les rives de l'Estuaire : tirant parti de l'espace de nature exceptionnel qui s'étend de l'ouest du parc des Jalles à la Dordogne, les rives de l'estuaire constituent une opération originale et cohérente de valorisation des espaces naturels et de structuration des fronts urbains qui font faces aux grands espaces de nature. L'OIM doit permettre de répondre aux enjeux de ces sites : très forte valeur environnementale, front de zone inondable, connexion avec le cœur de la métropole ;
- l'arc cinétique : depuis Bordeaux-Euratlantique jusqu'à l'Aéroparc, en passant par le campus, l'arc cinétique met en lien les parcs technologiques et tertiaires de la métropole. Il accueille dans des environnements urbains de qualité les entreprises de technologie, les laboratoires de recherches et les sites de transferts de technologie ainsi que les emplois liés au tertiaire supérieur. Les dessertes, les services et les aménités indispensables à l'épanouissement de ce type d'activité et de leurs personnels font l'objet d'un effort particulier ;
- la plaine rive droite : des trois territoires, la plaine rive droite est sans doute le périmètre aujourd'hui le plus défini et cohérent, avec des outils de gouvernance existants (Plaine de Garonne, Grand Projet de Ville). L'OIM doit permettre de mettre en œuvre l'Ecocité (dans le cadre des investissements d'avenir), d'assurer son maillage avec les périmètres adjacents (et notamment Euratlantique) et de répondre aux attentes sociales sur ce territoire, notamment en termes d'emploi.

12. Réinventer le fleuve

Après avoir été longtemps privés de leur fleuve, les Bordelais le redécouvrent aujourd'hui à la faveur de l'aménagement des quais en centre-ville et, plus globalement, grâce au succès de la requalification des espaces publics engagée autour de la Garonne. Il faut poursuivre ce travail de valorisation du fleuve et des espaces qu'il organise tout en relevant le défi de la protection des zones humides et de la biodiversité et celui de la sécurisation du territoire face aux risques d'inondations de plus en plus prégnants. Mais il s'agit aussi de penser l'aménagement et la mise en valeur du fleuve à plus grande échelle - celle du bassin versant - pour faire de la Garonne un fleuve métropolitain.

En raison des activités qui y sont menées (économique, écologique, touristique, paysagère...), certains tronçons des berges sont aujourd'hui inaccessibles aux promeneurs. Réinventer le fleuve, c'est d'abord donner à chaque habitant de la métropole la possibilité d'accéder à ses rives facilement et à tout moment de la journée, quelle que soit leur mode d'occupation. En étroite collaboration avec les communes concernées, La Cub devra poursuivre les nombreuses actions d'aménagement engagées par le Plan Garonne depuis les années 2000, en ayant pour objectif de s'affranchir des limites administratives, de recréer du lien, des continuités en mode doux tout au long des berges. Il s'agira par ailleurs d'être encore plus ambitieux et exigeants dans les nouveaux aménagements afin de faciliter la mixité des usages du fleuve.

Par conséquent, La Cub veillera désormais lors de chaque nouvelle opération à ce que la question de la visibilité et de l'accessibilité du fleuve soit une condition de faisabilité des projets.

Mais l'enjeu fluvial dépasse, de loin, le strict périmètre de l'agglomération. Une coopération accrue de La Cub avec les autres territoires du bassin versant de la Garonne et de l'Estuaire ne peut être que bénéfique : changer d'échelle et fédérer tous les acteurs autour de la Garonne aura un impact positif à la fois en termes de qualité de vie, de protection de l'environnement et de dynamiques territoriales, entre l'agglomération et son *hinterland*, entre Bordeaux et Toulouse, entre le bassin versant et l'estuaire.

En s'inspirant de l'initiative récente de la Région Pays de la Loire d'organiser des « Assises régionales de la Loire et de l'estuaire », La Cub pourrait inviter ses partenaires à engager avec elle un processus participatif et fédérateur rassemblant l'ensemble des espaces et des acteurs concernés, de Bordeaux à Toulouse.

L'objectif d'une telle démarche : enclencher une dynamique vertueuse de projets autour du fleuve, par la valorisation d'initiatives individuelles et collectives, par le développement de partenariats public-privé, par la mobilisation du monde de la Recherche ; mais aussi renforcer les coopérations et développer des actions communes de solidarités territoriales, partager l'histoire, les expériences, les acquis autour du fleuve, afin de faire de la Garonne « l'autre » colonne vertébrale du futur grand territoire transrégional qui se dessine avec l'arrivée de la LGV.

Annexe 1

Tableau métropolitain des grands projets

E

H

D

N

PNR du Médoc

PARIS

BILBAO

TOULOUSE

Arc tertiaire et écocréatif

Avenue de la connaissance

Arcs industriels

Axes d'intensification urbaine

Voie rapide

— — — **G** — — → Ceinture ferroviaire et gare multi-modale

TGV

Tramway

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 m² de bureaux 40 000 m² d'hôtellerie 30 000 m² de locaux d'activités 300 000 m² de logements 40 000 m² de commerces 90 000 m² 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 m² 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 m² de bureaux 20 000 m² d'hôtellerie 50 000 m² de locaux d'activités 500 000 m² de logements 20 000 m² de commerces 50 000 m² 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 m² de bureaux (en cours d'ajustement) Entre 5 000 et 35 000 m² 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 / Grand Port Maritime de Bordeaux / Ville de Bordeaux

L'avenue de la connaissance

	Objectif	Programme	Calendrier	Maître d'Ouvrage
Cité numérique	Créer un pôle européen d'excellence axé sur le développement des entreprises de la filière de l'innovation et de la culture numériques	- 20 000 à 30 000 m² de locaux d'entreprises, d'équipements culturels et de services technologiques - Services d'animation et d'accompagnement des usagers	Début : 2013 Fin : 2017	La Cub, ville de Bègles, Conseil Régional d'Aquitaine EPA Bordeaux-Euratlantique
Parc de l'intelligence environnementale	Créer un parc tertiaire dédié à la recherche dédié à la recherche et aux activités liées aux énergies renouvelables et alternatives ainsi qu'à l'efficacité énergétique appliquée à l'urbanisme	- 8000 m² de bureaux existants - Extension prévue de 12 000 m² de bureaux - 2 ha de foncier aménagé - Requalification des bâtiments existants	- à plus long terme, installation de formations supérieures sur le développement durable	Ville de Bègles
Aéroparc	Ancrer sur le territoire métropolitain la dynamique du 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 coeur 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
Activités portuaires et transport maritime	Dynamiser le trafic maritime et fluvial et l'outil portuaire	- Terminal de Grattequina - Nautisme et réparation navale sur les Bassins à Flot - Développement du pôle logistique de Bassens et mise à niveau des infrastructures	Début : Fin :	Grand Port Maritime de Bordeaux

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 : 2017	Vinci
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 et le TER	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 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
Port maritime	Développer les modes de transports maritimes et fluviaux Renforcer l'accessibilité du territoire métropolitain	- Dynamisation du transport combiné - Promotion du trafic fluvio-maritime de marchandises et développement des modes de transports alternatifs à la route	Début : 2011 Contrat d'objectifs : 2011-2014	Grand Port Maritime de Bordeaux
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 SADBAM auprès de l'Etat - adoption d'une stratégie de développement conforme aux objectifs de développement économique et urbain durable	Début : 2011 Fin : 2037	SADBAM (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 à partir de 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.	Montée en puissance du cadencement des TER à partir de 2012	CR Aquitaine
3^e 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 ^e 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	35 ha à aménager pour l'accueil d'entreprises logistiques	Début : 2013 Fin : ?	RFF
---	--	---	-------------------------	-----

Habitat

Opération 50 000 logements

	Objectif	Programme	Calendrier	Maître d'Ouvrage
Opération 50 000 logements autour des axes de transports collectifs	Afin de construire une ville plus dense, définir de nouvelles modalités d'intervention pour construire autrement la ville, autour du transport, avec un objectif de production de logements accessibles pour tous.	Définition pour chaque site de ses spécificités actuelles et des modalités d'aménagement, autour des axes de transport. Négociation de La Cub avec les communes et les professionnels du logement (promoteurs, bailleurs sociaux) pour lancer les opérations de construction	Début : études de sites en 2011 Premières opérations en 2012 Inauguration des premiers programmes en 2014 Fin :	La Cub
Sites retenus	Ambarès La Gorp / Bassens Bègles - Villenave d'Ornon / Pont de la Maye Blanquefort Gares Bordeaux Cracovie - Petit Bruges Bordeaux Lac Bruges Gares Cenon-Palmer / Lormont Buttinière / Quatre Pavillons Eysines Lisières de Jalles Floirac Dravemont Le Bouscat Libération Mérignac Soleil Mérignac Yser - Pichey Pessac Alouettes Pessac Centre - Pin Vert / Talence Médoquine Saint-Médard-en-Jalles Bègles Le Dorat (Site complémentaire, pilotage Euratlantique)			

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, qui se poursuit 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
Vallée de l'Eau Bourde et Delta vert	Mettre en valeur et relier plusieurs espaces naturels au sud de l'agglomération pour constituer une continuité naturelle qui s'étend sur plusieurs communes et rejoint la Garonne à proximité de l'opération Bordeaux Euratlantique	Aménagement des espaces verts et création de continuités naturelles en amont, dans la vallée de l'Eau Bourde à Gradignan et en aval à Bègles, reliant l'éco quartier « Terres sud » au quai du président Wilson, en passant par le parc de Mussonville	Début : Fin :	Ville de Gradignan Ville de Bègles

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 m ² à 18 700 m ²) : Hôtel, restaurants, commerces... Logements en locatif et accession : 28 000 m ² Activités tertiaires : 18 000 m ²	Ouverture du chantier : 2011 Livraison : 2013	SEM Monts des Lauriers
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 m ² d'espaces commerciaux, 5 800 m ² aux espaces culturels avec une exposition permanente et 1200 m ² à l'espace d'accueil et touristique. En face, sur 19 000 m ² 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

Projets éventuels

Stade André Moga	Favoriser l'émergence d'un stade d'agglomération dédié à la pratique de haut niveau du rugby, en lien avec le projet Euratlantique et l'extension de la ligne C du tramway	Réalisation de travaux pour porter la capacité du stade entre 15 et 18 000 places.	Début : Fin :	Ville de Bègles
-------------------------	--	--	------------------	-----------------

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 :

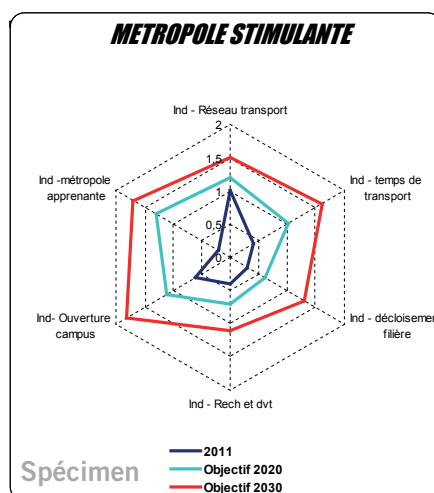
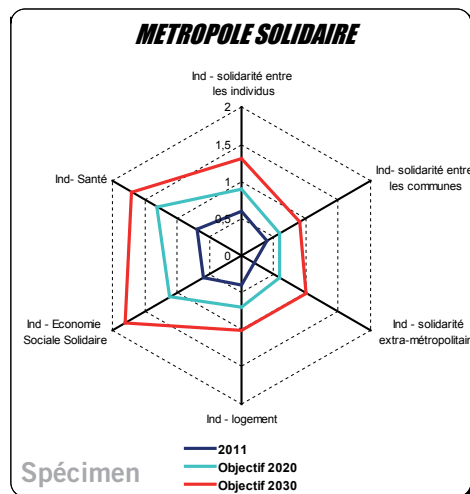
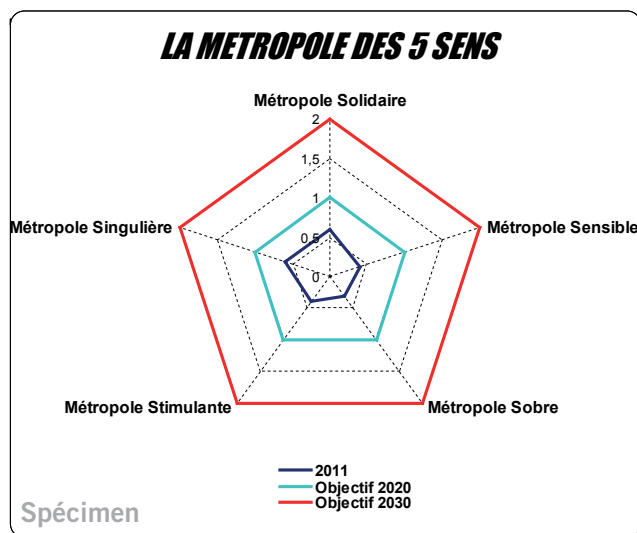
- la sélection et la déclinaison de sujets clés illustrant les cinq sens ;
- la définition de sous-indicateurs mesurables et significatifs par sens pour la population ;
- la pondération aboutissant à un indicateur significatif par ses évolutions.

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.

Exemples de déclinaisons



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.