



SCoT

de l'aire
métropolitaine
bordelaise

2001



Document d'Orientation et d'Objectifs

1

Rapport principal

Document d'aménagement commercial

Dispositions particulières liées à la loi Littoral

Cartographies

Atlas des territoires

Espaces agricoles, naturels et forestiers protégés

Enveloppes urbaines et secteurs de constructions isolées

SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise

approuvé le 13 février 2014

modifié le 2 décembre 2016, 30 avril 2021, 7 avril 2023, 12 mai 2023

Ambarès-et-Lagrave
Ambès
Arcins
Arsac
Artigues-près-Bordeaux
Ayuemorte-les-Graves
Baron
Bassens
Baurech
Beautiran
Bègles
Beychac-et-Caillau
Blanquefort
Blésignac
Bonnetan
Bordeaux
Bouliac
Bruges
Cabanac-et-Villagrains
Cadaujac
Camarsac
Cambes
Camblanes-et-Meynac
Canéjan
Cantenac
Capian
Carbon-Blanc
Cardan
Carignan-de-Bordeaux
Castres-Gironde
Cénac
Cenon
Cestas
Créon
Croignon
Cursan
Cussac-Fort-Médoc
Eysines
Fargues-Saint-Hilaire
Floirac
Gradignan
Haux
Isle-Saint-Georges
La Brède
La Sauve
Labarde
Lamarque
Langoiran
Latresne
Le Bouscat
Le Haillan
Le Pian-Médoc
Le Pout
Le Taillan-Médoc
Le Tourne
Léognan
Lestiac-sur-Garonne
Lignan-de-Bordeaux
Lormont
Loupes
Ludon-Médoc
Macau
Madirac
Margaux
Martignas-sur-Jalle
Martillac
Mérignac
Montussan
Paillet
Parempuyre
Pessac
Pompignac
Quinsac
Rions
Sadirac
Saint-Aubin-de-Médoc
Saint-Caprais-de-Bordeaux
Saint-Genès-de-Lombaud
Saint-Jean-d'Ilac
Saint-Léon
Saint-Loubès
Saint-Louis-de-Montferrand
Saint-Médard-d'Eyrans
Saint-Médard-en-Jalles
Saint-Morillon
Saint-Selve
Saint-Sulpice-et-Cameyrac
Saint-Vincent-de-Paul
Sainte-Eulalie
Sallebœuf
Saucats
Soussans
Tabanac
Talence
Tresses
Villenave-d'Ornon
Villenave-de-Rions
Yvrac

Rappel du cadre réglementaire

Le Code de l'urbanisme tel qu'il s'applique depuis le 13 janvier 2011 au Document d'orientation et d'objectifs du Schéma de cohérence territoriale diffère **ce qui est obligatoire de ce qui est optatif**.

Les dispositions à indiquer obligatoirement dans le D2O sont indiquées sur fond gris, les autres dispositions restant optatives.

Article L.101-1 du Code de l'urbanisme

Le territoire français est le patrimoine commun de la nation.
Les collectivités publiques en sont les gestionnaires et les garantes dans le cadre de leurs compétences.
En vue de la réalisation des objectifs définis à l'article L. 101-2, elles harmonisent leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace dans le respect réciproque de leur autonomie.

Article L.101-2 du Code de l'urbanisme

Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants :

1° L'équilibre entre :

- a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;
- b) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;
- c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- d) La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;
- e) Les besoins en matière de mobilité ;

2° La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

3° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

4° La sécurité et la salubrité publiques ;

5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;

6° La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;

7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables.

Article L.141-5 du Code de l'urbanisme

Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, le document d'orientation et d'objectifs détermine :

1° Les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers ;

2° Les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques ;

3° Les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers.

Il assure la cohérence d'ensemble des orientations arrêtées dans ces différents domaines.

Article L.141-6 du Code de l'urbanisme

Le document d'orientation et d'objectifs arrête, par secteur géographique, des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain et décrit, pour chacun d'eux, les enjeux qui lui sont propres.

Article L. 141-7 du Code de l'urbanisme

Le document d'orientation et d'objectifs peut, dans des secteurs qu'il délimite en prenant en compte leur desserte par les transports collectifs, l'existence d'équipements collectifs et des protections environnementales ou agricoles, déterminer la valeur au-dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction résultant de l'application de l'ensemble des règles définies par le plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu.

Article L.141-8 du Code de l'urbanisme

Le document d'orientation et d'objectifs peut, sous réserve d'une justification particulière, définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent imposer une densité minimale de construction.

Article L.141-9 du Code de l'urbanisme

Pour la réalisation des objectifs définis à l'article L. 141-5, le document d'orientation et d'objectifs peut, en fonction des circonstances locales, imposer préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau :

- 1° L'utilisation de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L. 111-11 ;
- 2° La réalisation d'une étude d'impact prévue par l'article L. 122-1 du code de l'environnement ;
- 3° La réalisation d'une étude de densification des zones déjà urbanisées.

Article L.141-10 du Code de l'urbanisme

Le document d'orientation et d'objectifs détermine :

- 1° Les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation. Il transpose les dispositions pertinentes des chartes de parcs naturels régionaux et leurs délimitations cartographiques à une échelle appropriée, afin de permettre leur mise en œuvre dans les plans locaux d'urbanisme ou les documents en tenant lieu et les cartes communales ;
- 2° Les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques.

Article L.141-11 du Code de l'urbanisme

Le document d'orientation et d'objectifs peut définir des objectifs à atteindre en matière de maintien ou de création d'espaces verts dans les zones faisant l'objet d'une ouverture à l'urbanisation.

Article L.141-12 du Code de l'urbanisme

Le document d'orientation et d'objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l'habitat au regard, notamment, de la mixité sociale, en prenant en compte l'évolution démographique et économique et les projets d'équipements et de dessertes en transports collectifs. Il précise :

- 1° Les objectifs d'offre de nouveaux logements, répartis, le cas échéant, entre les établissements publics de coopération intercommunale ou par commune ;
- 2° Les objectifs de la politique d'amélioration et de la réhabilitation du parc de logements existant public ou privé.

Article L.141-13 du Code de l'urbanisme

Le document d'orientation et d'objectifs définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements. Il définit les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs.

Article L. 141-14 du Code de l'urbanisme

Le document d'orientation et d'objectifs précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent.

Il peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs.

Article L. 141-15 du Code de l'urbanisme

Le document d'orientation et d'objectifs peut préciser, en fonction de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments :

1° Les obligations minimales ou maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer ;

2° Les obligations minimales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules non motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables dans les territoires couverts par un plan local d'urbanisme tenant lieu de plan de déplacements urbains.

Article L. 141-16 du Code de l'urbanisme

Le document d'orientation et d'objectifs précise les orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal.

Il définit les localisations préférentielles des commerces en prenant en compte les objectifs de revitalisation des centres-villes, de maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité permettant de répondre aux besoins courants de la population tout en limitant les obligations de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre, de cohérence entre la localisation des équipements commerciaux et la maîtrise des flux de personnes et de marchandises, de consommation économe de l'espace et de préservation de l'environnement, des paysages et de l'architecture.

Article L. 141-17 du Code de l'urbanisme

Le document d'orientation et d'objectifs peut comprendre un document d'aménagement artisanal et commercial déterminant les conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire et le développement durable.

Ces conditions privilégient la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville, par la compacité des formes bâties, l'utilisation prioritaire des surfaces commerciales vacantes et l'optimisation des surfaces dédiées au stationnement. Elles portent également sur la desserte de ces équipements par les transports collectifs et leur accessibilité aux piétons et aux cyclistes ainsi que sur leur qualité environnementale, architecturale et paysagère, notamment au regard de la performance énergétique et de la gestion des eaux.

Le document d'aménagement artisanal et commercial localise les secteurs d'implantation périphérique ainsi que les centralités urbaines, qui peuvent inclure tout secteur, notamment centre-ville ou centre de quartier, caractérisé par un bâti dense présentant une diversité des fonctions urbaines, dans lesquels se posent des enjeux spécifiques du point de vue des objectifs mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 141-16. Il peut prévoir des conditions d'implantation des équipements commerciaux spécifiques aux secteurs ainsi identifiés.

L'annulation du document d'aménagement artisanal et commercial est sans incidence sur les autres documents du schéma de cohérence territoriale.

Article L. 141-18 du Code de l'urbanisme

Le document d'orientation et d'objectifs peut préciser les objectifs de qualité paysagère.

Il peut, par secteur, définir des normes de qualité urbaine, architecturale et paysagère applicables en l'absence de plan local d'urbanisme ou de document d'urbanisme en tenant lieu.

Article L. 141-19 du Code de l'urbanisme

Le document d'orientation et d'objectifs peut étendre l'application de l'article L. 111-6 à d'autres routes que celles mentionnées au premier alinéa dudit article.

Article L. 141-20 du Code de l'urbanisme

Le document d'orientation et d'objectifs définit les grands projets d'équipements et de services.

Article L. 141-21 du Code de l'urbanisme

Le document d'orientation et d'objectifs peut définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques.

Article L. 141-22 du Code de l'urbanisme

Le document d'orientation et d'objectifs peut définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des performances environnementales et énergétiques renforcées.

Article L.752-1 du Code du commerce

I.-Sont soumis à une autorisation d'exploitation commerciale les projets ayant pour objet :

1° La création d'un magasin de commerce de détail d'une surface de vente supérieure à 1 000 m², résultant soit d'une construction nouvelle, soit de la transformation d'un immeuble existant,

2° L'extension de la surface de vente d'un magasin de commerce de détail ayant déjà atteint le seuil des 1 000 m² ou devant le dépasser par la réalisation du projet. Est considérée comme une extension l'utilisation supplémentaire de tout espace couvert ou non, fixe ou mobile, et qui n'entrerait pas dans le cadre de l'article L.310-2,

3° Tout changement de secteur d'activité d'un commerce d'une surface de vente supérieure à 2 000 m². Ce seuil est ramené à 1 000 m² lorsque l'activité nouvelle du magasin est à prédominance alimentaire,

4° La création d'un ensemble commercial tel que défini à l'article L.752-3 et dont la surface de vente totale est supérieure à 1 000 m²,

5° L'extension de la surface de vente d'un ensemble commercial ayant déjà atteint le seuil des 1 000 m² ou devant le dépasser par la réalisation du projet,

6° La réouverture au public, sur le même emplacement, d'un magasin de commerce de détail d'une surface de vente supérieure à 1 000 m² dont les locaux ont cessé d'être exploités pendant trois ans, ce délai ne courant, en cas de procédure de redressement judiciaire de l'exploitant, que du jour où le propriétaire a recouvré la pleine et entière disposition des locaux.

II.-Les schémas prévus au chapitre II du titre II du livre 1er du code de l'urbanisme peuvent définir des zones d'aménagement commercial.

Ces zones sont définies en considération des exigences d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement ou de qualité de l'urbanisme spécifiques à certaines parties du territoire couvert par le schéma. Leur délimitation ne peut reposer sur l'analyse de l'offre commerciale existante ni sur une mesure de l'impact sur cette dernière de nouveaux projets de commerces.

La définition des zones figure dans un Document d'aménagement commercial qui est intégré au Schéma de cohérence territoriale par délibération de l'établissement public prévue à l'article L.122-4 du Code de l'urbanisme. À peine de caducité, ce Document d'aménagement commercial doit faire l'objet, dans un délai d'un an à compter de la délibération l'adoptant, d'une enquête publique.

Article L.141-24 s. du Code de l'urbanisme

Lorsqu'ils comprennent une ou des communes littorales, les schémas de cohérence territoriale peuvent fixer les orientations fondamentales de l'aménagement, de la protection et de la mise en valeur du littoral.

Ces dispositions prennent la forme d'un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer tel que défini par l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, à condition que celui-ci ait été élaboré et approuvé selon les modalités définies au présent chapitre.

Le chapitre individualisé précise, dans une perspective de gestion intégrée de la zone côtière, les vocations des différents secteurs de l'espace maritime, les conditions de la compatibilité entre les différents usages de ces derniers, et les conséquences qui en résultent pour l'utilisation des diverses parties du littoral qui sont liées à cet espace.

Il précise les mesures de protection du milieu marin.

Il définit les orientations et principes de localisation des équipements industriels et portuaires, s'il en est prévu.

Il mentionne les orientations relatives aux cultures marines et aux activités de loisirs.

Lorsque le schéma de cohérence territoriale comprend un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer, ce chapitre se substitue à la partie d'un schéma de mise en valeur de la mer existant qui concerne son territoire.

Article L.131-1 du Code de l'urbanisme

Les schémas de cohérence territoriale sont compatibles avec :

1° Les dispositions particulières au littoral et aux zones de montagne prévues aux chapitres I et II du titre II ou les modalités d'application de ces dispositions particulières lorsqu'elles ont été précisées pour le territoire concerné par une directive territoriale d'aménagement prévue par l'article L. 172-1 ;

2° Les règles générales du fascicule du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévu à l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales pour celles de leurs dispositions auxquelles ces règles sont opposables ;

3° Le schéma directeur de la région d'Ile-de-France prévu à l'article L. 123-1 ;

- 4° Les schémas d'aménagement régional de la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et La Réunion prévus à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales ;
- 5° Le plan d'aménagement et de développement durable de Corse prévu à l'article L. 4424-9 du code général des collectivités territoriales ;
- 6° Les chartes des parcs naturels régionaux prévues à l'article L. 333-1 du code de l'environnement ;
- 7° Les chartes des parcs nationaux prévues à l'article L. 331-3 du code de l'environnement ;
- 8° Les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux prévus à l'article L. 212-1 du code de l'environnement ;
- 9° Les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux prévus à l'article L. 212-3 du code de l'environnement ;
- 10° Les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par les plans de gestion des risques d'inondation pris en application de l'article L. 566-7 du code de l'environnement, ainsi qu'avec les orientations fondamentales et les dispositions de ces plans définies en application des 1° et 3° du même article L. 566-7 ;
- 11° Les directives de protection et de mise en valeur des paysages prévues à l'article L. 350-1 du code de l'environnement ;
- 12° Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes prévues à l'article L. 112-4.

Article L.131-2 du Code de l'urbanisme

Les schémas de cohérence territoriale prennent en compte :

- 1° Les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévu à l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales ;
- 2° Les schémas régionaux de cohérence écologique prévus à l'article L. 371-3 du code de l'environnement ;
- 3° Les schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine prévus à l'article L. 923-1-1 du code rural et de la pêche maritime ;
- 4° Les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics ;
- 5° Les schémas régionaux des carrières prévus à l'article L. 515-3 du code de l'environnement.

Article L.131-3 du Code de l'urbanisme

Lorsqu'un des documents énumérés aux 1° et 3° à 11° de l'article L. 131-1 ainsi qu'aux 2° à 5° de l'article L. 131-2 est approuvé après l'approbation d'un schéma de cohérence territoriale ou d'un schéma de secteur, ce dernier doit, si nécessaire, être rendu compatible avec ce document ou prendre en compte ce dernier dans un délai de trois ans, et pour le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, lors de la première révision du schéma de cohérence territoriale qui suit son approbation.

Article L.142-1 du Code de l'urbanisme

Le schéma de cohérence territoriale respecte les principes énoncés aux articles L. 101-1 à L. 101-3. Il est compatible avec les dispositions et documents énumérés aux articles L. 131-1 et prend en compte les documents énumérés à l'article L. 131-2.

Article L.142-2 du Code de l'urbanisme

Le schéma de cohérence territoriale comprend :

- 1° Un rapport de présentation ;
- 2° Un projet d'aménagement et de développement durables ;
- 3° Un document d'orientation et d'objectifs.

Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques.

Article L.142-3 du Code de l'urbanisme

Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques, notamment au regard du vieillissement de la population et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'agriculture, de préservation du potentiel agronomique, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Il identifie, en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural, les espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation en application de l'article L. 151-4.

Il présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs.

Il décrit l'articulation du schéma avec les documents mentionnés aux articles L. 131-1 et L. 131-2, avec lesquels il est compatible ou qu'il prend en compte.

Préambule

Le projet de Document d'orientation et d'objectifs (D2O) se construit dans le respect des nouvelles obligations issues du Code de l'urbanisme tel qu'il s'applique depuis le 13 janvier 2011 au SCoT.

Conformément aux articles L.141-5 à L.141-22 du Code de l'urbanisme, le Document d'orientation et d'objectifs guide la mise en œuvre des objectifs du Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et constitue le volet prescriptif du SCoT. Il précise, au travers de ses orientations et de ses documents graphiques, la manière dont doivent être traduits les objectifs du PADD et quelles réponses leur seront données dans les documents d'urbanisme locaux et les autres démarches devant être compatibles avec le SCoT.

Les orientations et les objectifs du D2O s'appliquent selon la règle de compatibilité et non de conformité, c'est-à-dire que les règles des documents inférieurs doivent être compatibles avec le SCoT. Ces dernières ne devront pas être contradictoires avec les orientations du D2O, mais concourir à leur mise en œuvre, et non à leur mise en cause.

Enfin, il ressort de la réforme du Grenelle de l'environnement que le nouveau contenu du D2O peut être doublement appréhendé selon qu'il fixe des prescriptions ou qu'il donne des orientations.

Dans les cas de prescriptions, les documents de rang inférieur, dont notamment les documents d'urbanisme locaux, sont astreints à une obligation positive de mise en œuvre des objectifs fixés par le SCoT. Ils doivent à la fois permettre la réalisation des objectifs pour la période d'application du PLU et ne pas compromettre la réalisation des objectifs et options retenus pour une phase ultérieure. Les prescriptions du D2O correspondent à des règles à respecter, dans un rapport de compatibilité.

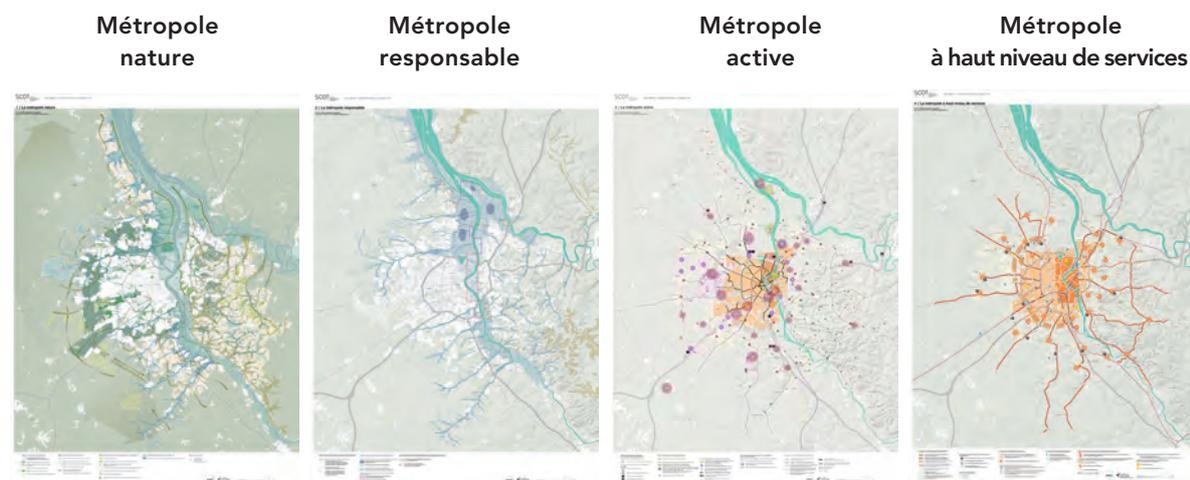
Dans le cas d'orientations, le registre de recommandations a été privilégié selon un mode incitatif.

Avertissement

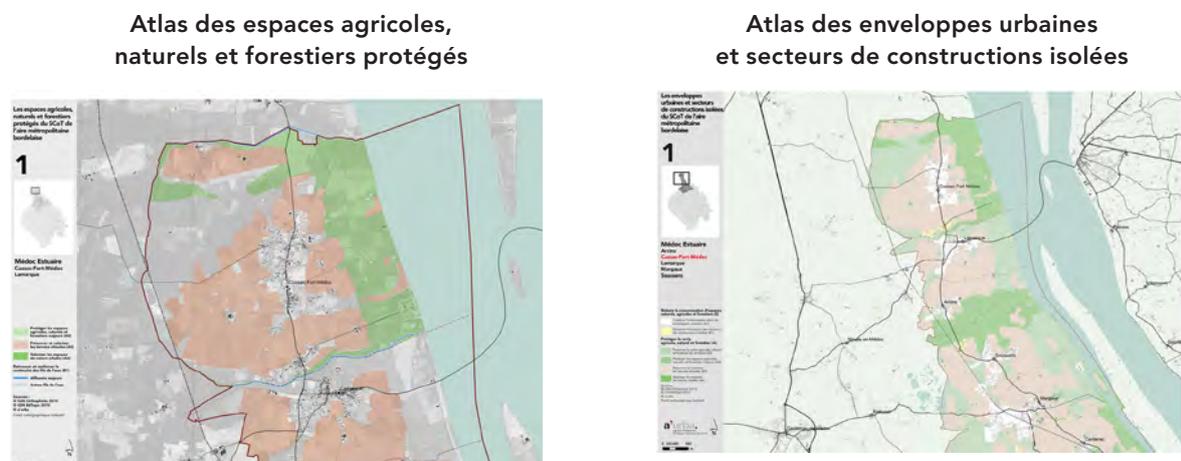
Guide pratique de lecture du présent document

Le présent document est une des pièces du Document d'orientation et d'objectifs (D2O). Par conséquent, pour une pleine compréhension de ses dispositions, il doit être lu avec l'appui des cartographies jointes :

- Les quatre grandes cartes au 1/75 000 (format A0) :



- Les deux atlas des territoires au 1/25 000 (format A3) :



La plupart des cartes présentées au début de chaque chapitre du présent document sont des extraits des 4 grandes cartes. Ces éléments permettent ainsi de faciliter la lecture des dispositions de chaque chapitre.

Pour le contenu opposable, une référence est faite dans la légende des cartes à l'article précis auquel elle renvoie.

Sommaire

1	Le parti d'aménagement	12
	Les grands principes d'organisation du territoire	
	Le projet de nature comme socle du projet d'aménagement	17
	Une organisation urbaine multipolaire et hiérarchisée à l'échelle métropolitaine	23
	Une offre urbaine de qualité, entre dynamisme métropolitain et douceur locale	29
2	Les orientations générales	33
	Les prescriptions et recommandations du projet	
	L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire grandeur nature	37
	Pour une métropole nature	
	A Protéger le socle agricole, naturel et forestier	40
	B Structurer le territoire à partir de la trame bleue	52
	C Affirmer les qualités et fonctionnalités des paysages de l'aire métropolitaine bordelaise	60
	D Soutenir des agricultures de projets de nature au service des territoires	66
	L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire économe	73
	Pour une métropole responsable	
	E Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers	76
	F Économiser l'énergie et amorcer la transition énergétique	84
	G Anticiper et répondre aux besoins futurs en eau potable en préservant les nappes profondes	86
	H Réduire la dépendance de l'aire métropolitaine à l'importation de matériaux de construction ...	90
	I Prendre en compte le cycle de l'eau pour organiser le développement urbain	92
	J Protéger les biens et les personnes contre le risque inondation	94
	K Rendre moins vulnérable l'aire métropolitaine bordelaise aux autres risques et nuisances	104
	L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire en essor	107
	Pour une métropole active	
	L Améliorer les échanges et la communication pour une meilleure attractivité économique	112
	M Renforcer la dynamique économique métropolitaine	116
	N Offrir un cadre économique de qualité à la mesure des attentes des acteurs économiques ...	128
	O Optimiser les richesses touristiques et patrimoniales	130
	L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire à bien vivre	136
	Pour une métropole à haut niveau de services	
	Construire un schéma métropolitain des mobilités	
	P Axe 1 Développer un réseau de transports collectifs métropolitain unitaire	140
	Q Axe 2 Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires	146
	R Axe 3 Faire émerger un réseau de grandes allées métropolitaines	152
	S Promouvoir un développement urbain raisonné	156
	T Assurer une production de logements suffisante et diversifiée	162
	U Mener à bien les grands projets d'équipements	170
	V Mettre l'équipement commercial au service du développement des territoires	172
3	La mise en œuvre du projet	183
	Le dispositif de gouvernance, de mise en œuvre et de suivi du SCoT	
	Le Sysdau, l'instance de gouvernance renouvelée	189
	Le dispositif de mise en œuvre du SCoT	193
	L'ingénierie territoriale d'accompagnement des collectivités	219

1 Le parti d'aménagement

Les grands principes d'organisation du territoire

Pour une métropole des qualités de vie

Les « qualités de vie » font partie des attraits de l'aire métropolitaine bordelaise les plus souvent cités. Difficile de percer le mystère de cette singulière alchimie, qui tient à la localisation géographique, à la douceur du climat, aux terroirs, à la beauté de la ville centre, à la quiétude des bourgs et des villages, à la richesse de l'offre urbaine, à la présence de la nature, à l'architecture, à la civilité des relations sociales. L'aire métropolitaine bordelaise offre ainsi le cadre d'une métropole agréable à vivre, d'une métropole du temps de vivre, des beaux espaces, où les vues sur le ciel, le fleuve et la nature sont imprenables.

Dans un contexte d'inquiétudes grandissantes liées à la crise économique et aux tensions internationales, préserver, voire « cultiver » ces qualités de vie, comme autant d'atouts et d'attraits indiscutables, devient une nécessité, un besoin, une aspiration, un mode de vie, traçant ainsi des pistes positives pour l'avenir.

Faire de l'aire métropolitaine bordelaise un lieu unique où les qualités de vie sont le moteur des interventions publiques, où la douceur de vivre fonde les valeurs d'une vie urbaine agréable et durable, partagée par le plus grand nombre, constitue la marque de la fabrique urbaine, tout à fait singulière, dont le projet métropolitain veut se doter, celle de « l'art de vivre bordelais », qui trouve une véritable résonance sur l'ensemble de l'aire métropolitaine du SCoT.

Dans cette perspective, trois grands axes fondent aujourd'hui le parti d'aménagement, guidant ainsi l'organisation et l'aménagement des espaces, et définissant les équilibres des territoires entre eux :

Un projet de nature comme socle du projet d'aménagement

Au-delà de la préservation du cadre de vie, il s'agit bien de faire de la nature le lien, le concept unificateur, fédérateur et intégrateur du territoire métropolitain. À ce titre, le projet de paysage a été conçu comme le socle de l'organisation urbaine. Il combine ainsi « charpente paysagère » et « espaces protégés », deux notions complémentaires. Il révèle les différents éléments fondateurs du territoire, anticipe leurs évolutions et développe leurs potentiels. Il cherche également à mettre en réseau l'ensemble des espaces de nature.

Une organisation urbaine multipolaire et hiérarchisée à l'échelle métropolitaine

Afin de donner les conditions d'un développement urbain maîtrisé et équilibré à l'échelle métropolitaine, le projet a retenu un modèle d'organisation urbaine multipolaire et hiérarchisée qui repose sur plusieurs principes fondateurs, définit des équilibres entre les territoires et implique des évolutions différenciées entre-eux, en particulier en termes de perspectives démographiques.

Une offre urbaine de qualité, entre dynamisme métropolitain et douceur locale

Enfin, un des axes fondamentaux du projet est d'être en capacité de proposer une offre urbaine de qualité, entre dynamisme métropolitain et douceur locale. Pour cela, la promotion d'une polarisation et d'une mise en réseau des centralités à double échelle apparaît comme un fondement essentiel du projet.

Le projet de nature comme socle du projet d'aménagement



*Faire de la nature le lien, le concept unificateur,
fédérateur et intégrateur du territoire métropolitain*

Faire de la nature le lien, le concept unificateur, fédérateur et intégrateur du territoire métropolitain

La nature est là : dans l'aire métropolitaine bordelaise, dans son organisation, dans ses ressources, dans la richesse et la diversité de ses paysages, dans sa grande biodiversité, dans son rapport à l'eau, au climat, etc.

La priorité choisie par tous les élus de l'aire métropolitaine, celle des « qualités de vie » comme élément fondateur du SCoT, induit de placer la nature au départ du projet territorial comme le socle d'un modèle de développement économe du point de vue des ressources, des espaces, des énergies. Il s'agit alors d'intensifier la place et le rôle de la nature ou des natures dans la conception et la fabrication de la ville pour en faire une valeur fondatrice et structurante du projet de l'aire métropolitaine bordelaise.

Cette priorité s'inscrit plus largement dans le cadre des préoccupations actuelles à l'échelle départementale, et plus particulièrement dans les engagements pris dans le cadre du défi 1 de l'InterSCoT. En effet, l'identification et l'affirmation des trames verte et bleue, ainsi que l'objectif national de réduction de la consommation foncière, définis dans ce cadre plus global, sont des éléments communs qui fondent le projet à l'échelle du territoire métropolitain.

Le projet de nature, socle de l'organisation urbaine

À l'image et dans la continuité des nombreuses démarches engagées sur ce thème depuis de nombreuses années, le paysage reste une clé d'entrée majeure du projet dans l'aire métropolitaine bordelaise. Les objectifs exprimés dans le Projet d'aménagement et de développement durables en témoignent, allant jusqu'à imaginer une symbiose ville-nature, portant non seulement la notion de protection, mais aussi les idées de pérennité, d'usages, de fonctionnalités, de complémentarités, et plus fondamentalement de projets.

Ainsi, au-delà de l'idée de renforcer fortement les relations entre ville et nature, voire d'en redéfinir les rapports, le Projet d'aménagement et de développement durables donne comme objectif au projet de paysage de définir le cadre du développement futur de l'aire métropolitaine. Il va même plus loin en lui conférant le rôle d'organiser le développement urbain en s'appuyant sur la géographie et les paysages. Les espaces de nature apparaissent ainsi comme l'élément structurant et prioritaire de l'organisation urbaine de l'aire métropolitaine bordelaise au service des espaces construits, des usages et du cadre de vie.

Un projet de nature combinant « charpente paysagère » et « espaces protégés », deux notions complémentaires

Les espaces agricoles, naturels et forestiers protégés du territoire de l'aire métropolitaine le sont à différents titres : valeur écologique (Natura 2000, etc.), valeur économique (terroirs viticoles, etc.), risques (PPRI, périmètres SEVESO, etc.). À leur protection correspond une réglementation (limitative) de la construction. Ils constituent ainsi un vaste territoire, plus ou moins soustrait à l'urbanisation. S'ils participent à l'organisation du développement urbain, ce n'est pas leur vocation première. La protection de l'espace est donc un outil.

La charpente paysagère correspond quant à elle à un projet de territoire. Elle a pour objectif de répondre à des questions d'organisation de l'espace. C'est un ensemble d'espaces dessiné comme pourrait l'être une infrastructure « verte ». Elle est effectivement constituée d'espaces agricoles, naturels et forestiers, mais leur statut de protection importe peu. C'est avant tout la situation ou la nature même de l'espace, au regard du contexte urbain, qui en fait un élément de valeur. Et c'est en regard de cet élément que va être défini le niveau d'imbrication de la ville, avec la nature et son mode de développement.

Un projet de nature qui révèle les éléments fondateurs du territoire, anticipe leurs évolutions et développe leurs potentiels

Chacun des grands paysages de l'aire métropolitaine s'identifie et se différencie par les contrastes qui existent dans ses reliefs, dans son occupation du sol et les types de cultures pratiqués, la présence ou l'absence d'eau, mais aussi par les différents modes d'implantation des villages et villes au sein de ces territoires.

La reconnaissance de cette diversité et la mise en évidence des éléments constitutifs des paysages permettent une meilleure appréhension des évolutions de l'aire métropolitaine, par la valorisation du cadre de vie des habitants, notamment.

Les paysages sont en constante évolution, en particulier ceux proches de l'agglomération. Ainsi, c'est au regard des dynamiques des espaces naturels, agricoles et urbains que la charpente paysagère propose d'orienter le Projet d'aménagement et de développement durables du territoire.

En insistant sur les éléments géographiques fondamentaux, l'objectif est de faire en sorte que tout projet naissant sur ces territoires agisse en révélateur de leur spécificité et fasse l'objet d'une attention particulière. Il s'agit également d'insister sur l'importance de ces grandes continuités naturelles majeures, vecteurs de biodiversité.

Affirmer les paysages identitaires exceptionnels du territoire métropolitain : les vallées de la Dordogne et de la Garonne, les fleuves et leur lit majeur

Le cas du lit majeur, en rive droite de la ville-centre, « oublié » ou nié par les protections anti-crues et les cotes de seuil, est l'illustration parfaite d'une situation où la ville s'abstrait de sa géographie.

Orienter l'urbanisation à partir de la charpente paysagère, c'est précisément tirer parti des spécificités du site pour créer les conditions d'une construction particulière et respectueuse des dynamiques en présence.

Révéler les fils de l'eau - esteys, jalles et cours d'eau qui sillonnent une grande partie du territoire et - leurs espaces de liberté

L'espace de liberté du cours d'eau est une véritable richesse du territoire : il revêt un rôle essentiel par sa contribution à l'équilibre hydraulique (limitation des risques d'inondation), à l'amélioration de la qualité de l'eau (filtration), au développement des dynamiques écologiques et à l'enrichissement des paysages (par la diversité de la flore qu'il accueille).

En rive gauche de la Garonne, les couloirs de l'eau, révélateurs du passage de l'eau, évoquent son parcours depuis les sources du plateau jusqu'au fleuve, et rappellent ainsi la spécificité d'un territoire situé entre fleuve et plateau. Tirer parti de la qualité de ces paysages pour valoriser le territoire est un enjeu fort de la charpente paysagère. La maîtrise de ces couloirs a également pour vocation de distinguer les territoires construits (les villes et villages) en limitant les phénomènes d'agglomération induits par l'urbanisation linéaire qui progresse le long des voies de communication.

À l'est, dans l'Entre-deux-Mers, les cours d'eau sont autant de sillons qui creusent le paysage vallonné, formant ainsi de larges vallons. La structuration du territoire passe par la mise en réseau de ces derniers, partant des deux vallées d'un plateau situé « entre deux mers ». La charpente paysagère doit renforcer la présence des vallons au sein du territoire et identifier les « espaces de mise en relation », lieux de connexions potentielles entre bassins versants qui ne sont pas concrètement reconnus aujourd'hui sur le territoire.

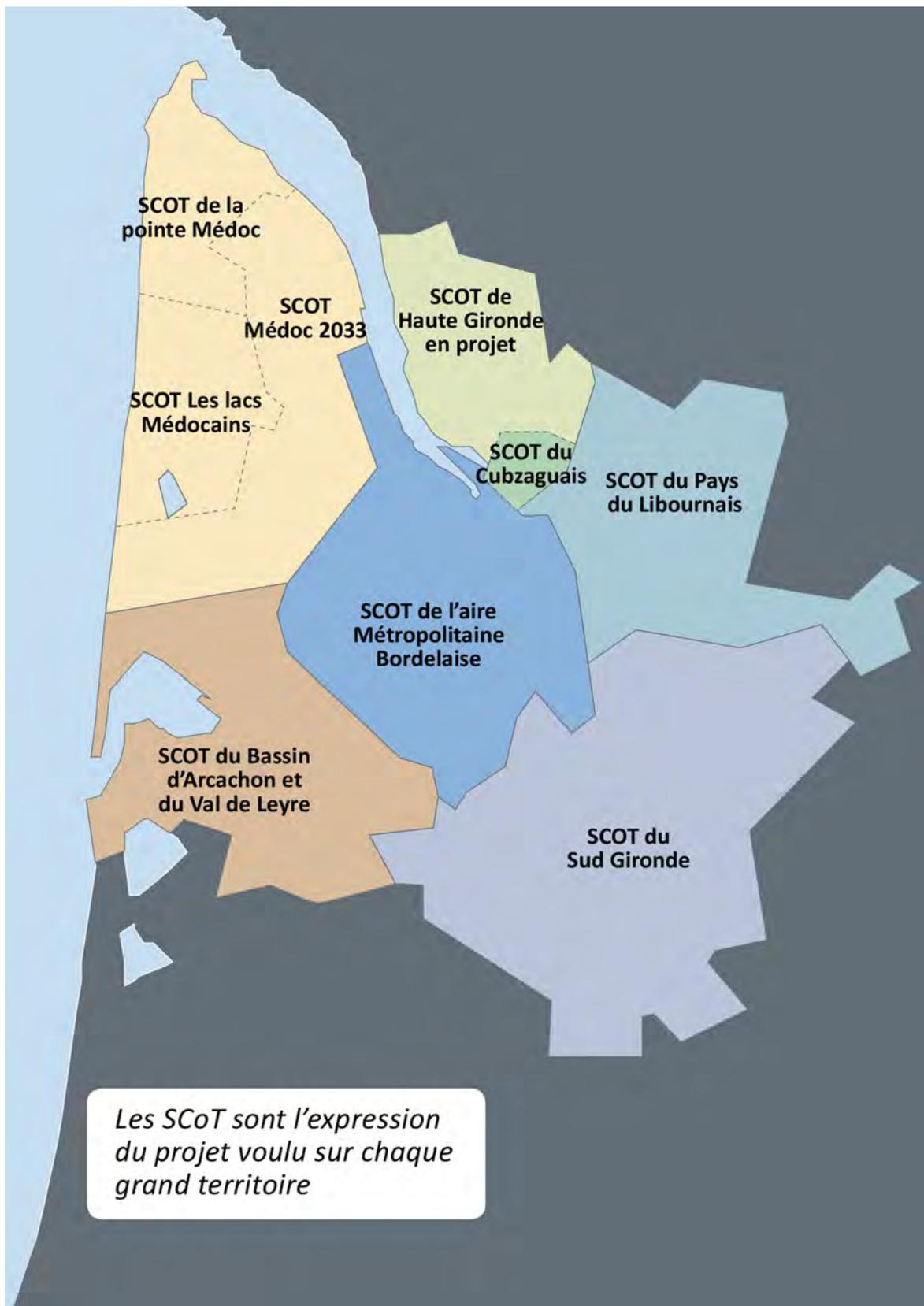
Faire des espaces agricoles et sylvicoles périphériques des lieux de projets afin d'en garantir la pérennité

À l'approche de la ville agglomérée, le paysage de campagne de l'Entre-deux-Mers, comme le paysage agricole et sylvicole du plateau landais, est toujours en mutation économique.

Ainsi, tout autour de la ville agglomérée, la définition d'espaces de projets, à vocation agricole ou sylvicole, constitue un enjeu particulièrement important de la charpente. Entités dédiées aux agricultures et sylvicultures, ces espaces doivent conserver une taille qui en garantisse l'exploitabilité. Ils doivent également participer à la construction de ce territoire en mutation, orientant dans le même temps l'agrégation de l'urbanisation en regard d'un paysage actif.

Parallèlement, le « système » constitué par ces espaces ouverts doit permettre d'établir des relations d'usage et/ou écologiques, des relations à la fois circulaires par la mise en réseau des espaces autour de la ville agglomérée, et des relations transversales entre les grands espaces naturels et les espaces de nature en ville.

Les SCoT de l'InterSCoT



Source : Manifeste des territoires pour l'avenir concerté de la Gironde - juin 2013
© Conseil départemental de la Gironde

Préserver le plateau agroforestier et les points d'ancrage des paysages

Le massif landais forestier et agricole forme un horizon de la métropole dans sa partie occidentale, qui se poursuit sur le territoire du SCoT Bassin d'Arcachon - Val de l'Eyre, de manière à consolider une limite marquée entre zones d'habitat et zones de grandes cultures. Ses qualités environnementales sont multiples. En matérialisant cette « ceinture verte », la charpente paysagère met en évidence son rôle majeur dans le fonctionnement d'un territoire « inter-SCoT », afin d'en consolider notamment les vocations économiques (productions à dominante agricole), environnementales et sociales, et de préciser les conditions du projet.

Les « points d'ancrages des paysages » sont situés de manière à maintenir les cultures du plateau (le grand paysage) au plus près de la ville ; ils affirment ainsi la spécificité du plateau landais, et notamment de son sol.

À l'instar des couloirs de l'eau, la présence de ces espaces entre les deux agglomérations en permet la distinction par la préservation d'un espace de respiration.

Un projet de nature qui met en réseau l'ensemble des espaces de nature

La constitution d'une trame verte et bleue sur le territoire métropolitain offre dans la construction du projet, la possibilité de privilégier le maintien d'un espace de nature à une structure bâtie, et de considérer la trame naturelle comme un élément fondateur et fédérateur. Ainsi, l'affirmation de la charpente naturelle permet de :

- donner une assise suffisante aux espaces agricoles, naturels et forestiers pour qu'ils puissent structurer l'organisation du territoire ;
- maintenir voire améliorer la qualité écologique de ces espaces, ce qui nécessite des continuités écologiques efficaces ; »
- relier la ville et la maintenir comme un ensemble urbain à l'échelle métropolitaine ;
- agir comme levier pour concevoir les zones urbaines ou les territoires de renouvellement urbain ;
- intégrer de nouveaux programmes urbains et une variété de typologies et de formes ;
- offrir, par la diversité d'espaces et d'échelles existants et futurs, une partie d'espace public et accessible avec un cadre écologique souple et un réseau créatif ;
- placer la nature à proximité ;
- respecter l'écologie urbaine ;
- soutenir une économie en évolution ;
- proposer des espaces et des programmes aussi variés que possible : grands paysages, écologie, agriculture, économie, tourisme, récréation, loisirs.

Un projet de nature qui se décline dans l'InterSCoT

Cette priorité s'inscrit plus largement dans le cadre des préoccupations actuelles à l'échelle départementale et plus particulièrement dans les engagements pris dans le cadre du défi 1 de l'InterSCoT. En effet, l'identification et l'affirmation des trames vertes et bleues, ainsi que l'objectif national de réduction de la consommation foncière, définies dans ce cadre plus global sont des éléments communs qui fondent le projet à l'échelle du territoire métropolitain.

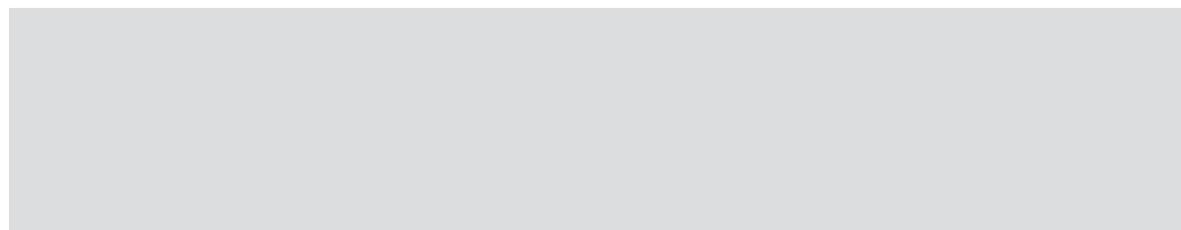
Le manifeste définit une vision commune et des pactes stratégiques :

- Identifier et affirmer nos trames départementales vertes et bleues et conforter et valoriser les espaces viticoles (trames pourpres), agricoles, naturels et forestiers essentiels à la charpente paysagère ;
- Tendre vers l'objectif national à horizon 2030 de réduction de la consommation foncière et décliner cet objectif commun dans nos territoires ;
- Observer et évaluer ensemble l'évolution de notre environnement ;

D'autres chantiers restent à ouvrir en participant à la réalisation des schémas structurants de gestion des biens communs :

- Participer et mettre en cohérence les stratégies territoriales et le plan départemental de gestion des déchets ;
- Contribuer ensemble au schéma régional de production des matériaux nécessaires à la Gironde ;
- Mettre en œuvre le chantier de la gestion de la ressource en eau ;
- Prendre en compte ensemble les enjeux énergétiques dans les SCoT ;

Une organisation urbaine multipolaire et hiérarchisée à l'échelle métropolitaine



*Donner les conditions d'un développement urbain
polarisé et équilibré à l'échelle métropolitaine*

Donner les conditions d'un développement urbain polarisé et équilibré à l'échelle métropolitaine

Alors même qu'un nouveau cycle de croissance et de transformation urbaine s'exprime sur le territoire de l'aire métropolitaine bordelaise, démultipliant par là-même ses atouts portés par un essor d'attractivité et de vitalité au bénéfice d'une situation plutôt enviable et convoitée, l'obligation d'adopter une nouvelle posture s'impose. C'est celle de la recherche constante d'une économie et d'une sobriété des sols, des ressources, des mobilités et des énergies.

Dans ce contexte, et conformément au projet d'aménagement et de développement durables, le document d'orientation et d'objectifs confirme le parti pris de développer une organisation urbaine multipolaire et hiérarchisée à l'échelle de l'aire métropolitaine, qui constitue le cadre de cohérence des grands axes du SCoT et de leur déclinaison réglementaire.

La définition de cette organisation s'insère aussi dans le cadre des engagements du défi 2 de l'InterSCoT, dont l'objectif commun pour les territoires de SCoT girondins est la promotion, dans l'ensemble des centralités identifiées, de la cohérence durable entre l'offre de services, d'équipements, de mobilités, et l'urbanisme. Le polycentrisme, clé de voûte de l'armature départementale, est ici décliné à l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise.

Une organisation urbaine, fondée sur trois principes complémentaires, se déclinant à l'échelle de chaque grand territoire de projets

Cette organisation urbaine, qui s'inscrit dans la réalité de fonctionnement actuel de l'agglomération tout en prenant en compte ses potentialités, fixe comme priorité de définir les conditions d'un développement urbain maîtrisé et équilibré à l'échelle métropolitaine. Elle se fonde sur trois principes complémentaires :

- le centrage du développement urbain autour de l'agglomération bordelaise, afin de limiter la dispersion urbaine et rationaliser la consommation d'espace ;
- la maîtrise et la structuration des territoires périphériques autour des centralités relais déjà bien équipées, bien desservies ou qui le sont potentiellement ;
- le renforcement des centres-bourgs et des cœurs de village dans les bassins de vie.

Sur la base de ces trois principes, l'organisation urbaine peut ainsi être déclinée à l'échelle de chacun des quatre grands territoires du projet d'aménagement de développement durables :

- l'hypercentre métropolitain ;
- le cœur d'agglomération ;
- les centralités périphériques métropolitaines ;
- les bassins de vie.

Ces territoires, qui se détachent de toute limite administrative ou institutionnelle, prennent tous une place à part entière au sein du projet de l'aire métropolitaine, dans Bordeaux Métropole comme en dehors. Complémentaires dans la réussite de cette ambition, ils doivent tous être confortés, mais autour de projets qui leur sont propres, de telle sorte qu'ils contribuent, en fonction de leur identité et de leur potentiel respectif, au développement global de l'aire métropolitaine bordelaise. Ainsi, ils poursuivent des objectifs différenciés, des stratégies singulières, et portent des orientations de développement qui leur sont propres, et notamment en matière de développement démographique et économique.

L'hypercentre métropolitain : une nouvelle attractivité par la concrétisation de projets fondateurs

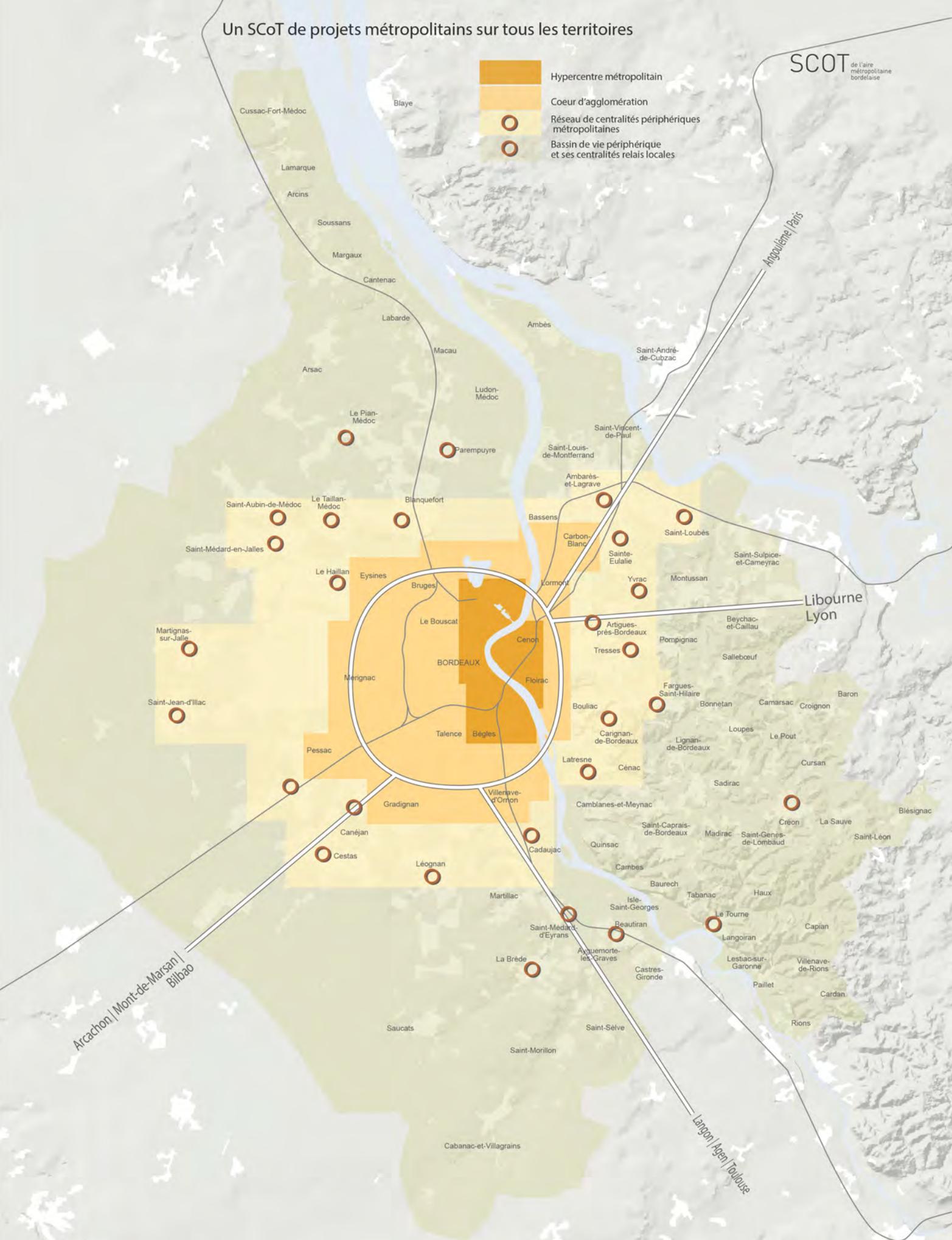
Territoire d'intensité urbaine par excellence, l'hypercentre garde une place centrale dans l'organisation urbaine dessinée. À cheval sur plusieurs communes (Bordeaux, Bruges, Le Bouscat, Bègles, Lormont, Cenon et Floirac), il reste profondément ancré sur le fleuve, qui constitue toujours son axe de développement et de recomposition urbaine.

Malgré la véritable mutation que ce territoire a connue ces dernières années, il n'en reste pas moins qu'il recèle encore d'importantes emprises évolutives qui font aujourd'hui l'objet de nombreux projets à travers des réflexions et des stratégies opérationnelles engagées. Ces sites, exceptionnels et stratégiques, opportunité rare, voire unique en France pour une aire urbaine de cette importance, doivent ainsi rester un élément central du futur projet métropolitain.

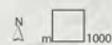
Un SCOT de projets métropolitains sur tous les territoires

SCOT de l'aire métropolitaine bordelaise

- Hypercentre métropolitain
- Coeur d'agglomération
- Réseau de centralités métropolitaines
- Bassin de vie périphérique et ses centralités relais locales



fond cartographique indicatif sources : données topographiques en provenance du F.T.N © IGN SIG «SIGMA» Bordeaux Métropole - orthophoto IGN (été 2009) - SYSDAU © traitement a'urba © mars 2016



L'enjeu qui se pose donc aujourd'hui est de donner à ce territoire une nouvelle dimension stratégique de manière à promouvoir une centralité d'agglomération d'échelle métropolitaine ancrée sur le fleuve, accessible, lisible et rayonnante à différentes échelles : agglomération, département, région, grand Sud-ouest, etc., centralité qui fédère l'ensemble des territoires.

Le cœur d'agglomération : une dynamique urbaine au service d'un territoire polarisé, performant et apaisé

Territoire de la mixité urbaine par essence, le cœur d'agglomération présente lui aussi une place importante dans l'organisation urbaine dessinée.

Regroupant une large part des communes de Bordeaux Métropole, le cœur d'agglomération s'étend de part et d'autre de la rocade, ouvrant ainsi la porte à une possible reconquête de délaissés urbains et de nombreux espaces monofonctionnels à vocation économique.

Particulièrement bien équipé, notamment en termes de transports collectifs, ce territoire qui concentre une large part des fonctions économiques de la métropole peut encore évoluer, tant dans la forme de ses tissus que dans son fonctionnement. Il est notamment capable d'absorber une large part de la croissance dans les années à venir, tant du point de vue de l'habitat, de l'emploi, que des équipements et services à la personne, sans pour autant remettre en question ses qualités et les espaces de respiration qui le caractérisent.

Mieux encore, au-delà de la densification et de la structuration des corridors de transports collectifs, qui restent encore aujourd'hui un objectif prioritaire, ce territoire offre la possibilité de porter une véritable ambition de revalorisation de ses tissus dans un objectif de mixité fonctionnelle.

La couronne des centralités périphériques métropolitaines : entre mise en réseau de continuités vertes d'espaces agricoles, naturels et forestiers et renforcement des centralités urbaines

Au sein des territoires périphériques, la première couronne de communes entourant le cœur d'agglomération présente un visage plus « urbain ». Elle concentre ainsi une part importante de la population de la périphérie et a su développer de fait, progressivement, un niveau de commerces, services et équipements de plus en plus satisfaisant.

Ce territoire a un véritable rôle à jouer dans la construction du projet porté aujourd'hui. Il doit poursuivre de façon spécifique sa forme d'urbanité. Pour cela, il doit concentrer le développement des territoires périphériques en vue de renforcer davantage les services urbains, et notamment les transports collectifs peu présents sur ces territoires, au service des nouvelles populations, mais aussi des populations en place dans les bassins de vie. En parallèle, par l'attention particulière notamment portée aux démarches paysagères comme support d'articulation entre espaces construits et espaces ouverts, la qualité urbaine doit devenir une ambition majeure pour faire une métropole autrement.

Les bassins de vie : un développement qui s'organise autour des centralités relais locales

Couvrant une grande part de l'aire métropolitaine bordelaise, ils constituent les territoires de la diversité, tant du point de vue des paysages qu'ils offrent que des situations urbaines qu'ils présentent. Sous un visage rural, ce territoire est composé de communes plus lointaines, moins peuplées, équipées de manière inégale, qui s'organisent entre agglomération et centralités locales.

Dans ce contexte, l'enjeu est de maîtriser le développement des communes plus éloignées, et de renforcer les centralités relais locales, qui jouent un rôle essentiel dans la structuration des bassins de vie tout en préservant le cadre des paysages ruraux.

Un équilibre global à affirmer entre les territoires

Au-delà des perspectives démographiques, qui apparaissent comme particulièrement ambitieuses au regard des évolutions démographiques connues jusqu'alors, c'est bien l'équilibre entre les territoires défini par l'organisation urbaine proposée qui est fondamental.

En effet, en hiérarchisant ainsi les perspectives démographiques (40 % de la croissance dans l'hypercentre, 30 % dans le cœur d'agglomération, 20 % dans les centralités de première couronne et 10 % dans les bassins de vie), l'organisation urbaine démontre la volonté de centrage du développement.

Parallèlement, elle poursuit un objectif tout aussi ambitieux de maîtrise et de structuration du développement urbain dans les territoires périphériques, en particulier dans les espaces peu équipés ou éloignés des fonctions urbaines.

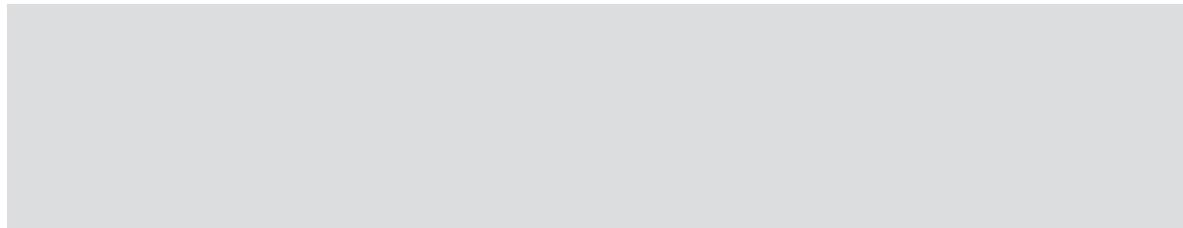
Une déclinaison visible également au travers l'InterSCoT

La définition de cette organisation s'insère aussi dans le cadre des engagements du défi 2 de l'InterSCoT, dont l'objectif commun pour les territoires de SCoT girondins est la promotion, dans l'ensemble des centralités identifiées, de la cohérence durable entre l'offre de services, d'équipements, de mobilité et l'urbanisme. Le polycentrisme, clé de voûte de l'armature départementale, est ici décliné à l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise.

Le manifeste de l'InterSCoT définit les axes de travail suivants :

- Promouvoir à tous les niveaux de centralité la cohérence durable entre l'offre de services, la mobilité et l'urbanisme en s'appuyant notamment sur les Orientations Départementales d'Aménagement Commercial de la Gironde et le plan départemental de l'habitat ;
- Adopter le principe de cinq axes d'articulation entre l'urbanisme et les déplacements pour structurer l'étoile girondine des transports en commun à haut niveau de service ;
- Anticiper le développement et l'aménagement des arcs entre territoires périphériques, en particulier dans l'est du département ;
- Organiser la « Gironde à distance », celle des accès numériques d'aujourd'hui et de demain, en particulier pour les services d'intérêt public de santé et d'éducation.

Une offre urbaine de qualité entre dynamisme métropolitain et douceur locale



Promouvoir une polarisation et une mise en réseau des centralités à double échelle

Promouvoir une polarisation et une mise en réseau des centralités à double échelle

Au-delà de l'approche globale de l'organisation urbaine qui définit les équilibres entre les territoires, la polarisation du développement urbain et la mise en réseau des centralités constituent deux axes forts du projet porté par le SCoT. Cette orientation permet d'assurer, en limitant l'étalement urbain, une gestion économe de l'espace, de répondre aux besoins des habitants et d'optimiser les investissements publics en termes d'aménagement, de déplacements et d'équipements.

Un principe de polarisation du développement urbain

De manière prioritaire, le SCoT privilégie une logique de mixité fonctionnelle et d'intensification urbaine, et non de spécialisation des espaces et d'extension urbaine. Cette logique implique une forte polarisation du développement urbain dans et autour des espaces urbains existants, et en particulier à proximité de l'offre en transports collectifs, services, commerces et équipements.

Cette polarisation du développement urbain sur les principaux pôles urbains du territoire a pour vertu de proposer une organisation globale cohérente du territoire, en favorisant prioritairement le développement des territoires urbains déjà structurés en termes de diversité et de mixité urbaine, mais aussi de permettre un développement et un renforcement des liens de proximité favorables aux déplacements doux sur des distances acceptables.

Un principe de mise en réseau des centralités, entre douceur locale et dynamisme métropolitain

Au-delà des efforts de polarisation du développement urbain, la mise en réseau des centralités selon une logique à double échelle est une nécessité pour permettre aux populations d'accéder à l'ensemble des fonctions urbaines, qu'il s'agisse de l'offre de proximité ou des fonctions métropolitaines.

Ainsi, à l'échelle de la vie quotidienne, au sein d'un même bassin de vie, la qualité de l'offre urbaine repose principalement sur son accessibilité et son exhaustivité. C'est pourquoi la mise en réseau des centralités relais locales constitue un objectif fort dans la mesure où elles concentrent chacune partiellement l'offre de commerces, services et équipements. Cette mise en réseau, qui passe notamment par la recherche de complémentarités dans les offres urbaines et par la réalisation de maillages doux, permet ainsi de renforcer les rapports de proximité à l'échelle des bassins de vie et plus largement entre bassins de vie, et ainsi de proposer une offre urbaine de plus grande qualité.

Parallèlement, à plus grande échelle, la mise en réseau des centralités doit permettre de garantir l'accessibilité aux grandes fonctions métropolitaines, qu'il s'agisse des équipements d'agglomération, des zones d'emploi ou des fonctions commerciales. Il s'agit ici principalement du renforcement des liens entre le cœur d'agglomération et les territoires périphériques, qui repose lui-même principalement sur la qualité de l'offre en transports collectifs.

Ainsi, la structuration de l'aire métropolitaine bordelaise autour d'un réseau de centralités permet d'offrir une gamme plus étendue de services sur l'ensemble du territoire et d'assurer un niveau de qualité de vie à deux échelles, par la proximité de lieux lisibles et structurés proposant des fonctions urbaines diverses d'une part, et par l'accessibilité aux lieux de la vie métropolitaine d'autre part.

Un principe de performance économique métropolitaine au service de l'ensemble des territoires

Par sa capacité à concentrer les richesses extérieures, l'aire métropolitaine bordelaise constitue le principal moteur économique du département. Sa volonté est d'afficher clairement sa stratégie économique en définissant les filières sur lesquelles elle mise pour atteindre un niveau d'excellence. Elle permet ainsi de mieux articuler les initiatives des territoires voisins, en donnant une meilleure lisibilité des complémentarités à mettre en œuvre à l'échelle départementale, aussi bien en termes de ressources que d'emplois et de formation. En cela, le volet économique s'inspire largement des engagements du défi 3 de l'InterSCoT.

Une vision commune et des pactes stratégiques :

- Reconnaître et soutenir les filières économiques d'avenir, et les complémentarités qu'elles suscitent entre le cœur d'agglomération et les territoires girondins
- Construire et mutualiser l'ingénierie territoriale du développement ;
- Partager la stratégie de localisation et d'aménagement des futurs grands projets à vocation économique ;
- Porter tous ensemble l'ambition girondine dans la société de la connaissance.

Des chantiers à ouvrir et des rendez-vous à honorer

- Anticiper ensemble l'arrivée de la LGV et l'avenir de l'aéroport ;
- Initier un schéma d'accueil et de développement des sites d'activités logistiques, intégrant la relance de l'ambition portuaire et du transport fluvial ;
- Identifier le potentiel productif de l'économie résidentielle et le promouvoir.

Des principes qui trouveront des traductions différenciées dans les territoires

Dans l'organisation urbaine portée par le SCoT, le parti de polarisation et de mise en réseau des centralités à double échelle prend deux formes.

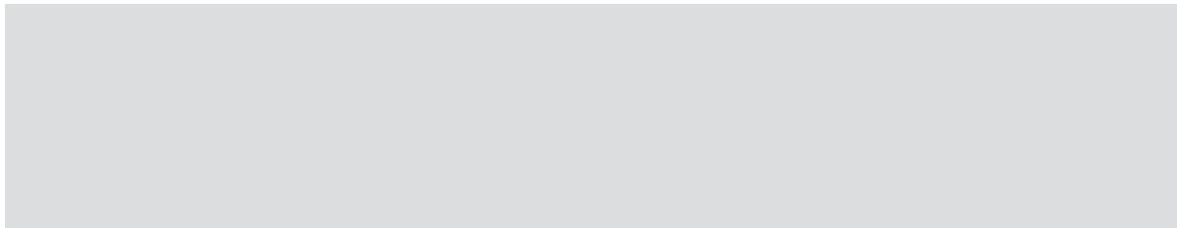
Dans l'hypercentre et le cœur d'agglomération, où la mixité fonctionnelle constitue un principe de développement, la priorité est donnée au renforcement de l'accueil dans les tissus existants, au sein même des quartiers, en « intensifiant la ville » par densification et renouvellement urbain des tissus. Cet objectif nécessite néanmoins que la complémentarité et la compatibilité entre accueil des habitants, activités, services, commerces et équipements soient assurées et que la desserte en transports collectifs soit à terme optimal.

Dans les territoires périphériques, l'accueil de la population et de l'emploi, en particulier l'emploi lié aux activités de services, à l'économie locale et aux activités artisanales, se fait en priorité à proximité des centres-bourgs ou des centralités qui concentrent l'offre en commerces, équipements et services. Cet objectif de polarisation est d'autant plus fort que la commune dispose ou disposera à terme d'une desserte en transports collectifs efficace.

Parallèlement, un certain nombre d'orientations communes peuvent être d'ores et déjà avancées :

- la concentration du développement des offres de services publics-privés et d'emplois sur les points d'intermodalité ;
- la conception de quartiers autour de la notion de proximité, en privilégiant les déplacements à pied ;
- la redynamisation des centres-villes et des centres-bourgs en termes d'espaces publics et de fonctionnalités urbaines ;
- le développement d'opérations d'aménagement et de logement - type 50 000 logements - autour des axes de transports en commun ;
- le renforcement de l'accessibilité et de l'attractivité du réseau des équipements publics (sportifs, culturels, etc.) de niveau métropolitain.

2 Les orientations générales



Les prescriptions et recommandations du projet

Introduction

Le Schéma de cohérence territoriale est avant tout un document d'aménagement du territoire. Il est en ce sens nécessairement géographique et, par là-même, le Document d'orientation et d'objectifs se fonde sur l'articulation contextualisée entre, d'une part la géographie physique, celle du climat, du relief, des ressources naturelles, de l'hydrographie, des paysages, des aléas environnementaux et d'autre part, la géographie humaine : les activités humaines, habiter, se déplacer, produire, consommer, se distraire, se cultiver et se former.

La bonne harmonie entre ces deux géographies est le « bon équilibre » que les textes de base du Code de l'urbanisme rappellent et détaillent pour encadrer toute planification territoriale. En ce sens, le bon équilibre que doit définir et viser à atteindre le Document d'orientation et d'objectifs est le résultat « aménagement du territoire » né de la confrontation positive entre le développement et l'environnement.

Le modèle d'aménagement du territoire souhaité collectivement par les élus du Sysdau se fonde à l'échelle de l'exceptionnalité et de la singularité du territoire. Il prolonge ainsi et renforce l'évolution notable du modèle de développement et d'aménagement qui serait porteur de quatre ambitions soutenues :

1. Une ambition paysagère pour l'aire métropolitaine bordelaise, un territoire grandeur nature

En réinscrivant le territoire et son développement dans sa géographie, le projet de charpente paysagère de l'aire métropolitaine apporte une réponse positive aux enjeux environnementaux, et offre au territoire un vecteur de projet et de développement aux composantes et échelles multiples.

Mise en réseau des espaces de nature et construction d'une trame verte et bleue, identification de sites de projets agricoles et de nature sont les composantes du projet de paysage déclinées à travers des dispositions de protection des espaces et des modalités de valorisation et de développement agroforestier et rural du socle d'espaces ouverts. Parallèlement, des mesures d'intégration paysagères sur les lisières ville-nature sont déclinées et adaptées aux spécificités paysagères des territoires.

De façon complémentaire, l'ensemble des orientations proposées contribue à conférer une meilleure qualité de vie à tous, à protéger ou accroître la biodiversité urbaine, à mieux gérer les ressources naturelles, notamment celle de l'eau.

2. Une ambition environnementale pour l'aire métropolitaine bordelaise, un territoire économe

Cette ambition est une nécessité face aux multiples défis environnementaux auxquels est aujourd'hui confrontée l'aire métropolitaine bordelaise. Il s'agit en effet de concilier l'ambition millionnaire de Bordeaux Métropole avec la limitation de la consommation d'espace et la préservation des champs d'expansion des crues, mais aussi de satisfaire les besoins futurs en eau potable sans peser davantage sur les nappes profondes localement déficitaires. Ainsi, le projet doit pouvoir décliner une armature urbaine permettant de favoriser des déplacements alternatifs à la voiture et réduire les émissions de gaz à effet de serre et de permettre d'adapter les modes de développement urbain aux effets des changements climatiques en cours, en particulier l'aggravation des risques naturels et les tensions sur la ressource en eau.

En déclinant localement les ambitions portées par le Grenelle de l'environnement au niveau national, le projet du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise porte l'ambition d'adapter le projet de développement et d'accueil au regard des ressources disponibles et de leur vulnérabilité. La gestion économe et durable des ressources participe ainsi du projet de développement économique et démographique de l'aire métropolitaine bordelaise.

3. Une ambition économique et sociale pour l'aire métropolitaine bordelaise, un territoire en essor

Cette ambition repose sur les valeurs qui permettent de concilier la croissance économique avec la cohésion territoriale et l'équité sociale. Les principales mesures de mise en œuvre sont celles de l'armature des lieux de richesse et de développement et celles favorisant les conditions de l'équité, notamment en termes d'accessibilité aux emplois, à la formation, à la culture, aux loisirs, etc., dans un souci d'équilibre emploi/habitat à l'échelle des territoires.

4. Une ambition urbaine pour l'aire métropolitaine bordelaise, un territoire à bien vivre

Cette ambition est fondée sur les valeurs qui concourent à concilier dans l'effet de l'attractivité, la tradition de l'aisance spatiale avec les exigences de l'urbanisme contemporain, moins consommateur d'espace. Les principales mesures de mise en œuvre sont celles de l'armature des réseaux de déplacements selon une triple échelle, celle du niveau métropolitain, celle de la ville de proximité et celle, déterminante, de la douceur de la vie locale.

Ce territoire d'équilibre à former est un territoire qui souhaite préserver ses multiples identités, basées entre autres sur la vitalité de sa viticulture, de son agriculture, la richesse de ses milieux naturels, la beauté de ses paysages, le dynamisme de son secteur économique, et qui sait accueillir de la meilleure manière les nouvelles entreprises et les nouveaux habitants. C'est donc bien entre préserver et accueillir que l'équilibre est posé dans le projet territorial métropolitain porté et traduit dans le SCoT.

Pour faciliter sa compréhension et sa lisibilité, tout en respectant les articles précités du Code de l'urbanisme, le document s'organise autour de quatre grandes orientations :

L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire grandeur nature

Pour une métropole nature

L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire économe

Pour une métropole responsable

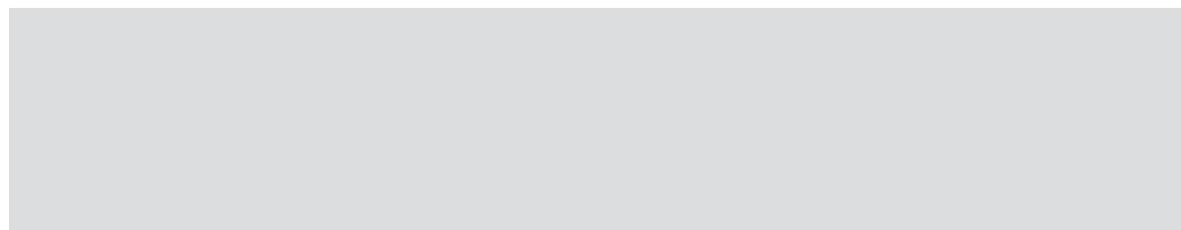
L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire en essor

Pour une métropole active

L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire à bien vivre

Pour une métropole à haut niveau de services

L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire grandeur nature



Pour une métropole nature

Pour une métropole nature,

Un socle d'espaces agricoles, naturels et forestiers remarquables protégés par le SCoT

La charpente paysagère du SCoT s'appuie sur un socle d'espaces remarquables de part leur qualité agronomique ou naturelle exceptionnelle. À ce titre, le SCoT les protège strictement de l'urbanisation.

Ces espaces sont délimités lorsqu'ils font l'objet d'un niveau de connaissance suffisant. Dans ce cas, ils sont cartographiés non seulement au 1/75 000 sur la carte « La métropole nature », mais également au 1/25 000 dans l' « Atlas des territoires », et ce afin de répondre aux obligations de l'article R.141-6 du Code de l'urbanisme.

Les espaces protégés délimités, dont les prescriptions rattachées sont précisées dans la partie A du présent D2O, sont les suivants :

- les espaces agricoles, naturels et forestiers majeurs ;
- les terroirs viticoles protégés ;
- les espaces de nature urbains.

La trame des paysages de l'eau

En révélant la trame bleue du territoire à l'échelle des bassins versants, le SCoT place l'eau et ses dynamiques au cœur du projet d'aménagement et interroge le développement de l'urbanisation au regard des nécessaires espaces de dilatation dont l'eau a besoin. En préservant la trame des paysages de l'eau, il s'agit tout à la fois de :

- renforcer les lignes directrices du paysage afin d'orienter le développement urbain au regard des dynamiques naturelles du territoire ;
- prendre en compte le fonctionnement hydraulique du territoire et contribuer à l'atteinte du bon état des masses d'eau (objectif fixé par la directive cadre sur l'eau) ;
- identifier, préserver, voire remettre en bon état les continuités écologiques ;
- réduire la vulnérabilité des personnes et des biens vis-à-vis du risque inondation en préservant les champs d'expansion des crues.

La trame verte des paysages

En constituant des continuités écologiques et paysagères, depuis les vastes espaces forestiers et agricoles jusqu'aux espaces de nature urbains, le SCoT conforte le réseau écologique du territoire et contribue à en préserver la biodiversité, même la plus ordinaire. En intégrant les modes de gestion et de valorisation existants, la trame verte concilie les fonctions environnementales, sociales et économiques nécessaires à la pérennité de ces espaces. En effet, ce « socle d'espaces de nature et d'agriculture(s) » permet au projet de :

- conforter les équilibres entre espaces urbanisés, espaces agricoles et espaces de « nature ordinaire » qui font le caractère et la qualité des paysages : les extensions urbaines doivent être contenues afin de limiter la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers ;
- prendre en compte les fonctionnalités écologiques, existantes et potentielles, des espaces agronaturels pour compléter la trame verte du territoire par la mise en réseau de l'ensemble des espaces de nature remarquables et ordinaires ;
- améliorer le cadre de vie par la présence d'une nature de proximité et l'accessibilité aux grands espaces de nature périurbains lorsque que cela ne nuit pas à ces derniers ;
- contribuer à la valorisation économique des espaces en permettant le développement des usages et pratiques adaptés à leur situation périurbaine (espaces de loisirs et maillage de circulations douces) et en mettant en place les conditions nécessaires pour développer et/ou maintenir des modes de valorisation agricoles, sylvicoles et récréatifs afin d'en faire de véritables sites de projets à vocation naturelle, agricole ou sylvicole.

Une couronne de sites de projets de nature et d'agriculture urbains et périurbains

La structuration et la planification d'une ceinture périurbaine autour d'un chapelet de sites de projets de nature et d'agriculture ont pour objet de :

- pérenniser la présence des espaces naturels, agricoles et sylvicoles (espaces de nature) dans le tissu urbain et périurbain, en mettant en place les conditions nécessaires pour y développer et/ou maintenir des modes de valorisation agricoles, sylvicoles et récréatifs adaptés à leur situation périurbaine et afin d'en faire de véritables sites de projets à vocation naturelle, agricole ou sylvicole ;
- poursuivre le développement des usages et pratiques (espaces de loisirs et maillage de circulations douces) ;
- renforcer les qualités du paysage et du cadre de vie par la présence d'une nature de proximité et l'amélioration de l'accessibilité aux grands espaces de nature périurbains lorsque cela ne nuit pas à ces derniers.

Ces sites de nature et d'agriculture constituent ainsi autant de points d'ancrage à la mise en œuvre de la métropole nature. L'émergence de démarches de projets spécifiques doit se faire à la lumière des spécificités géographiques et topographiques de chaque site, selon un périmètre à définir, pour garantir leur pertinence et leur pérennité.

A Protéger le socle agricole, naturel et forestier

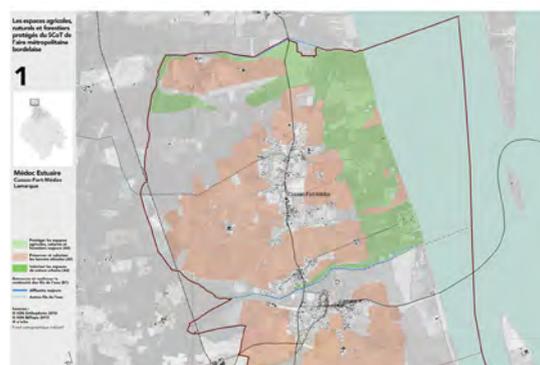
Le socle des espaces remarquables

Pour une meilleure interprétation cartographique, dès lors que les références des légendes sont indiquées en regard du texte, il convient de se référer aux cartographies du D2O suivantes :

La métropole nature au 1/75000

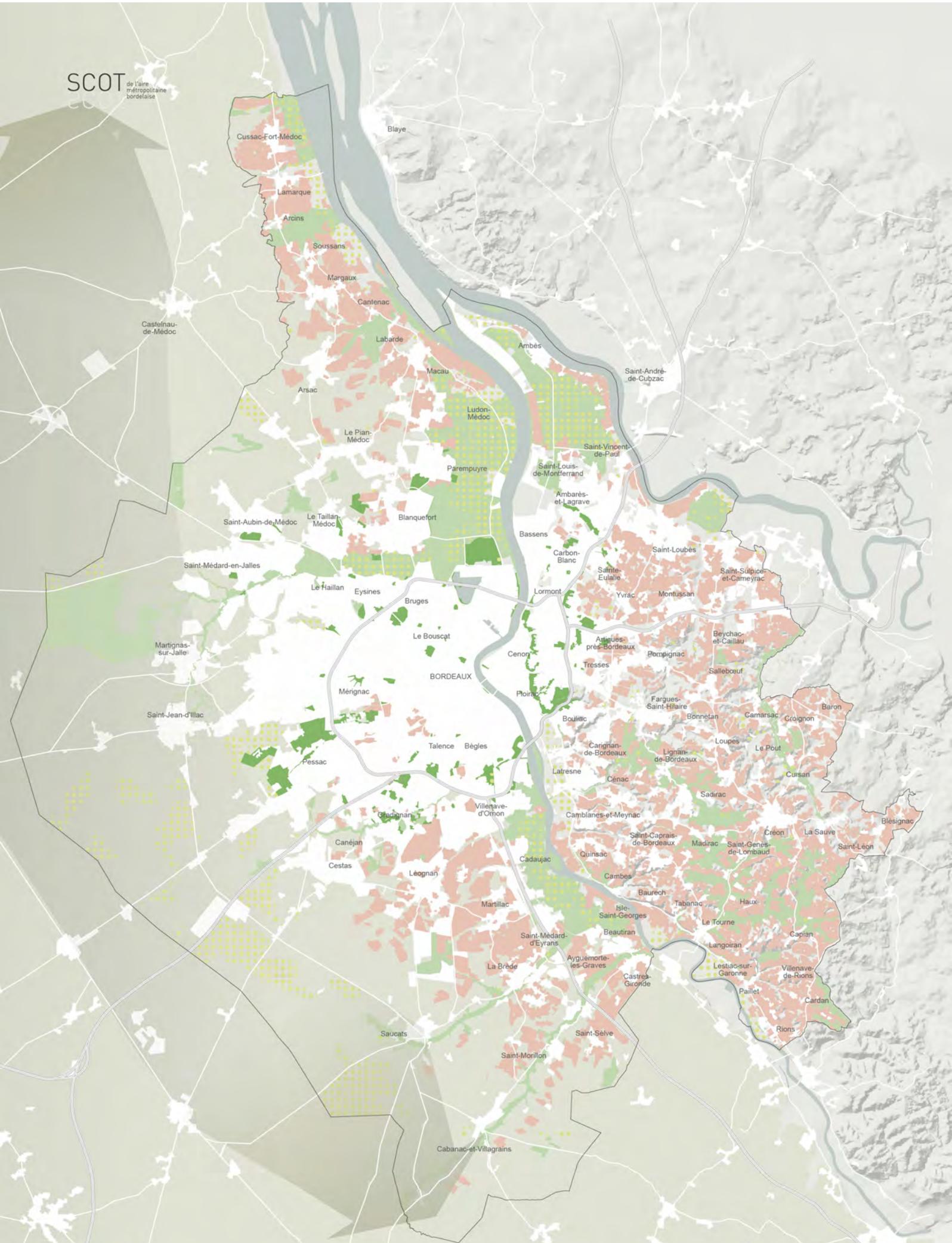


L'Atlas des espaces agricoles, naturels et forestiers protégés au 1/25000, dans le cas où les espaces sont délimités

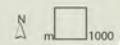


Le socle des espaces agricoles, naturels et forestiers remarquables

- Préserver la grande continuité naturelle du plateau landais à l'échelle de l'InterSCoT
- Préserver le socle agricole, naturel et forestier du territoire et limiter sa fragmentation
- Protéger les espaces agricoles, naturels et forestiers majeurs
- Préserver et valoriser les terroirs viticoles
- Valoriser les espaces de nature urbains
- Maintenir et renforcer la protection des territoires agricoles



fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N © IGN SIG «SIGMA»
Bordeaux Métropole - orthophoto IGN (été 2009) - SYSDAU ©
traitement a'urba © mars 2016



A1. Protéger 120 000 hectares d'espaces agricoles, naturels et forestiers de l'urbanisation

En dehors des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées définis ci-après, les espaces doivent être préservés de l'urbanisation afin d'éviter le mitage urbain.

Cette protection s'étend sur près de 120 000 hectares de nature qui sont ainsi protégés de l'urbanisation, 70 000 ha d'espaces agricoles, naturels et forestiers (A3) sont préservés de l'extension urbaine et du mitage urbain.

Le reste, 50 000 ha d'espaces agricoles, naturels et forestiers sont strictement protégés au titre de différents dispositifs. Ils se déclinent de la manière suivante :

- 25 000 ha de terroirs viticoles protégés (A5)
- 23 000 ha d'espaces agricoles, naturels et forestiers majeurs (A4)
- 2 000 ha d'espaces de nature urbains (A6)



A2. Préserver la grande continuité naturelle du plateau landais à l'échelle de l'InterSCoT

Maintenir cette grande coupure d'urbanisation naturelle entre le bassin d'Arcachon et l'aire métropolitaine bordelaise

Définition préalable et lien avec la cartographie :

La grande continuité terrestre du plateau landais est principalement composée d'espaces de production forestière et agricole. Ces espaces constituent une grande coupure d'urbanisation naturelle entre le bassin d'Arcachon et l'aire métropolitaine bordelaise à préserver à l'échelle de l'InterSCoT.

Les espaces forestiers entre le bassin d'Arcachon et l'aire métropolitaine bordelaise doivent être préservés de l'urbanisation.

Toute forme d'urbanisation, en dehors de l'enveloppe urbaine et des secteurs de constructions isolées, y est interdit à l'exception des installations, équipements et aménagements nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole et forestière. De façon générale, tout projet d'installation, d'équipement ou d'aménagement doit tenir compte des continuités écologiques et maintenir une perméabilité de l'espace suffisante pour permettre le déplacement des espèces (soit en l'état, soit par création de solutions compensatoires).

En tout état de cause, l'ensemble des constructions autorisées ci-après doit faire l'objet d'une insertion paysagère soignée :

- l'établissement des sièges d'exploitations agroforestiers est libre. En revanche, afin de tenir compte des risques naturels et de limiter le mitage de l'espace, il convient d'éviter les extensions et la création de nouveaux îlots agricoles non fragmentés susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'hydraulique et la qualité de l'eau. Les PLU doivent ainsi établir, en concertation avec les organismes professionnels, des règles permettant d'encadrer la possibilité de créer de nouveaux sièges d'exploitation ;
- afin de tenir compte de la nécessaire diversification des sources de revenus des agriculteurs, en respect des nouveaux objectifs de la politique agricole commune européenne (PAC), les hébergements de type gîtes, chambres et tables d'hôtes, et le cas échéant le commerce des produits de la ferme, complémentaires d'une exploitation forestière peuvent être créés dans une construction existante ou nouvelle, selon les dispositions prises par les PLU.

En complément des dispositions précédentes, les mesures suivantes sont proposées à l'échelle de l'interSCoT Bordeaux-Arcachon-Médoc :

- étudier la préservation d'îlots soustraits au développement de toute urbanisation ;
- assurer l'équilibre forestier du massif par la mise en place d'une stratégie foncière et un suivi des autorisations de défrichement, ou tout autre outil permettant la pérennisation des espaces forestiers soumis à la pression foncière.

Les documents d'urbanisme locaux doivent déterminer les modalités de gestion et de réhabilitation des constructions existantes, notamment en prenant en compte la mise en valeur et la préservation des éléments remarquables du patrimoine architectural et bâti.

A3. Préserver le socle agricole, naturel et forestier du territoire et limiter sa fragmentation



Définition préalable et lien avec la cartographie :

Dédié aux productions forestières et agricoles, territoire cultivé de « nature ordinaire », le socle abrite néanmoins une biodiversité liée en premier lieu à l'ampleur des espaces, mais également aux effets de lisières (alternance dans le temps et dans l'espace de milieux ouverts et fermés) et au maintien de landes et de prairies à côté du couvert forestier et dans les espaces interstitiels (pare-feu, pistes, etc.). Il est ici proposé de reconnaître les qualités productives, écologiques et paysagères de ces espaces.

Les espaces inscrits dans le socle agricole, naturel et forestier (70 000 ha) n'ont pas vocation à être ouverts à l'urbanisation (mitage et extension urbaine) et les documents d'urbanisme locaux doivent, favoriser leur caractère agricole, naturel ou forestier.

Sont néanmoins autorisées :

- les installations, équipements et aménagements nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif, ou encore de gestion des ressources naturelles et énergétiques ;
- les constructions et installations nécessaires aux activités agricoles et forestières ;
- les équipements ou installations touristiques, sportifs, culturels ou de loisirs (y compris l'offre d'hébergements dédiée) dans la mesure où ils respectent les spécificités du milieu naturel et assurent une intégration de qualité ;
- les activités industrialo-portuaires, compte tenu du lien fondamental au fleuve, en dehors des enveloppes urbaines dans le respect des localisations identifiées dans la carte «La métropole active» et des procédures environnementales en vigueur et de la prévention du risque inondation.

Par ailleurs, les documents d'urbanisme locaux doivent déterminer les modalités de gestion et de réhabilitation des constructions existantes, notamment en prenant en compte la mise en valeur et la préservation des éléments remarquables du patrimoine architectural et bâti.

De façon générale, tout projet d'installation, d'équipement ou d'aménagement doit maintenir une perméabilité de l'espace suffisante pour le déplacement des espèces (soit en l'état, soit par la création de solutions compensatoires).

Favoriser des modes de gestion et de valorisation équilibrés et diversifiés

Afin de poursuivre les efforts déjà engagés en matière d'agriculture durable, le SCoT recommande :

- d'assurer l'équilibre des surfaces consacrées à la forêt et à l'agriculture en limitant les extensions et les créations d'îlots agricoles non fragmentés qui ont un impact significatif sur l'hydraulique et la qualité de l'eau ;
- de traiter les lisières agricoles par le maintien et la plantation de feuillus ;
- de mettre en place des bandes enherbées le long des fossés et crastes ;
- de tisser des continuités arbustives et arborées au sein des îlots agricoles non fragmentés afin de restaurer les fonctionnalités écologiques (faune auxiliaire, coupe-vent, continuités écologiques, zone tampon, etc.).

Afin de réduire la vulnérabilité du massif forestier liée à la monoculture de pins maritimes (parasites en particulier) et d'offrir des perspectives complémentaires de valorisation de la forêt, le SCoT recommande la préservation des lisières et des îlots de feuillus et la plantation localisée d'essences nouvelles (notamment feuillus).

Structurer et valoriser les lisières au contact des espaces agricoles, naturels et forestiers

Au sein et au contact des enveloppes urbaines, lorsqu'une opération de renouvellement urbain ou une zone d'urbanisation future est contiguë avec des espaces du socle agricole, naturel et forestier, il est recommandé :

- de définir les conditions d'aménagement de ces sites dans les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) des PLU ;
- et/ou d'aménager ces sites sous forme d'opération d'aménagement d'ensemble.

Dans ces deux cas de figure, les principes d'aménagement suivants sont déclinés à l'échelle du projet tout en tenant compte des contraintes liées au risque feux de forêt (en lien avec la DFCI) :

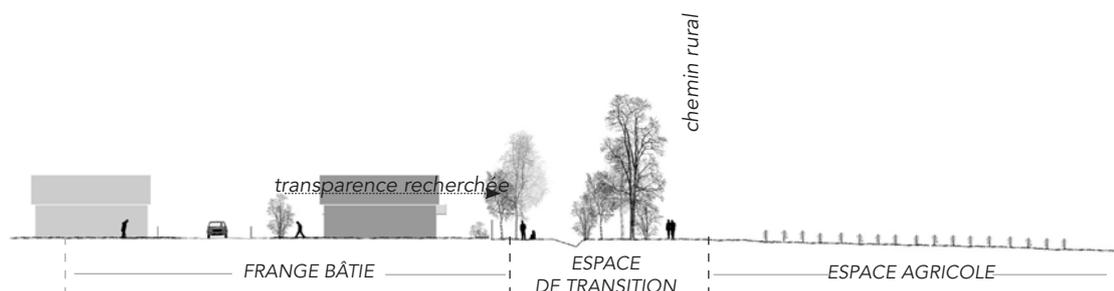
- la préservation et la valorisation d'une continuité d'espace de nature accessible au public et aux circulations douces le long du nouveau front urbain constitué ;
- l'implantation du bâti le long de ce nouveau front urbain, qui doit permettre le maintien et l'aménagement de perméabilités piétonnes tous les 500 m environ, ainsi que de perméabilités visuelles. L'ensemble de ces perméabilités doit être orienté vers les espaces de nature voisins.

Les lisières urbaines au contact des espaces agricoles ou forestiers peuvent être aménagées selon les principes illustrés dans la coupe de principe ci-après.

Enfin, la circulation des engins agricoles et sylvicoles doit être prise en compte et l'accès aux exploitations doit pouvoir être garanti, notamment dans le cadre de travaux de voiries.

LISIÈRES URBAINES AU CONTACT DE L'ESPACE AGRICOLE

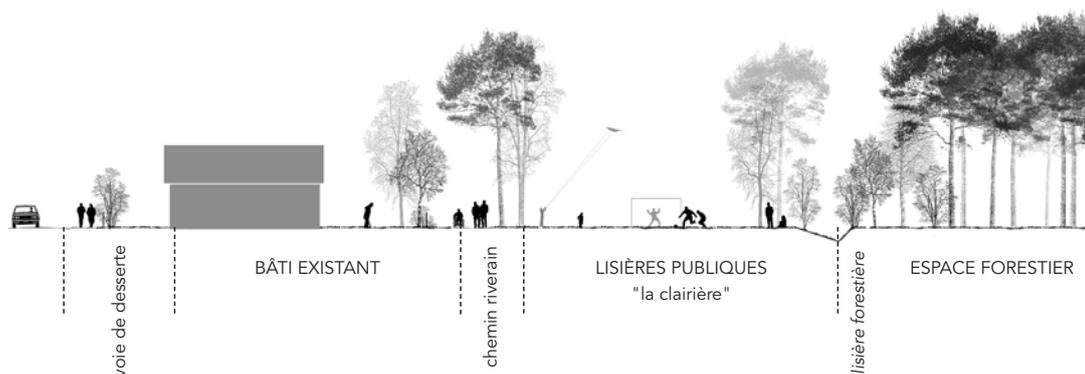
Illustration du principe de création d'un espace public de transition entre bâti (existant/projeté) et espace agro-viticole.



LISIÈRES URBAINES AU CONTACT DE L'ESPACE FORESTIER

Illustration du principe de création d'un espace public de respiration entre bâti (existant/projeté) et boisement.

> Les franges de la ville comme espace public d'échange entre la ville et la forêt, déclinaison des possibles.



A4. Protéger les espaces agricoles, naturels et forestiers majeurs

Définition préalable et lien avec la cartographie :

Les espaces agricoles, naturels et forestiers majeurs sont composés des principaux espaces importants pour la préservation de la biodiversité connus et recensés sur l'aire métropolitaine bordelaise. Ces réservoirs de biodiversité sont protégés pour leur valeur écologique et cartographiés à partir des principaux périmètres de protection ou d'inventaire du patrimoine naturel (réserves naturelles, sites Natura 2000, ENS, ZP ENS, ZNIEFF, loi Littoral, etc.).

Les espaces agricoles, naturels et forestiers majeurs, qui représentent près de 23 000 ha à l'échelle du SCoT, en raison de leur valeur agronomique et/ou de leur sensibilité écologique, doivent être inscrits dans les documents d'urbanisme locaux en zone naturelle ou agricole strictement protégée dans le respect des réglementations des périmètres de protection ou d'inventaire en vigueur afin de ne pas porter atteinte aux habitats, espèces, équilibres écologiques et qualités agronomiques des sols.

Sont autorisés :

- les constructions et installations nécessaires à l'activité agricole et forestière tout en prenant en compte les réglementations en vigueur concernant la mise en valeur de ces espaces écologiques ;
- les aménagements visant à l'accueil du public et/ou à la valorisation écologique des espaces sont autorisés a minima dès lors qu'ils garantissent le bon fonctionnement écologique du site et assurent la réversibilité de leur installation ;
- les constructions, installations et aménagements liés à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire du GPSO dans la mesure où ils ne portent pas atteinte à la perméabilité écologique existante

Par ailleurs, les documents d'urbanisme locaux doivent déterminer les modalités de gestion et de réhabilitation des constructions existantes, notamment en prenant en compte la mise en valeur et la préservation des éléments remarquables du patrimoine architectural et bâti.

A5. Préserver et valoriser les terroirs viticoles

Maintenir la protection des terroirs viticoles

Définition préalable et lien avec la cartographie :

À l'issue d'une concertation avec les élus locaux et les syndicats professionnels, les espaces viticoles protégés au titre de l'article R.141-6 du Code de l'urbanisme ont été délimités et restitués dans la cartographie des espaces viticoles protégés associée au présent document.

Les terroirs viticoles protégés sont cartographiés pour chaque commune viticole du SCoT dans l'Atlas des espaces agricoles, naturels et forestiers protégés. Cet atlas au 1/25 000 sur fond IGN, élaboré et actualisé pour chaque commune viticole, servira de référence notamment pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

En préalable à toute procédure de planification urbaine visant à mener des changements importants dans la destination des sols ou dans la fonctionnalité des espaces, un diagnostic agricole préalable doit être réalisé sur l'ensemble du territoire communal ou à l'échelle de la communauté de communes. Il prend la forme d'une étude agro-viticole (sols, structures d'exploitation, économie, paysage, etc.) et s'appuie sur les cartes des espaces viticoles protégés et autres documents cartographiques existants (cartes géopédologiques, etc.).

Lors de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme locaux, les espaces viticoles protégés sont des zones inconstructibles réservées à des fins exclusives d'exploitation agricole. Toute forme d'urbanisation et d'exploitation des ressources naturelles (carrières, gravières, tourbières) y est interdite. Seuls les bâtiments et installations nécessaires à l'exploitation viticole et agricole sont autorisés.

Par ailleurs, sont autorisés les constructions, installations et aménagements liés à la réalisation ou au fonctionnement du service public ferroviaire du GPSO dans la mesure où ils intègrent des aménagements et/ou des mesures qui en limitent l'impact sur les activités viticoles et/ou œnotouristiques.

Toutefois, pour favoriser le développement touristique :

- Les extensions mesurées, les restructurations et les créations de bâtiments destinées à développer une offre d'hébergement rural, permettant le maintien et/ou le développement de l'outil productif agricole ou viticole (chambres d'hôtes, gîtes, hébergement type « à la



Délimitation dans l'Atlas des espaces agricoles, naturels et forestiers protégés



Délimitation dans l'Atlas des espaces agricoles, naturels et forestiers protégés

ferme », etc.), sont autorisées dans la mesure où elles ne portent pas atteinte à la protection des terroirs viticoles, à la conservation des habitats et espèces d'intérêt communautaire, et aux zones humides éventuellement présentes.

- Les nouveaux projets et futurs équipements, destinés à accueillir des activités œnotouristiques permettant le maintien et/ou le développement de l'outil productif agricole ou viticole (activités viticoles et agricoles, espaces événementiels culturels, salles de conférence, espaces de restauration, etc.), sont autorisés dès lors qu'ils ne portent pas atteinte à la protection des terroirs viticoles, à la conservation des habitats et espèces d'intérêt communautaires, et aux zones humides éventuellement présentes.

Par ailleurs, les documents d'urbanisme locaux doivent déterminer les modalités de gestion et de réhabilitation des constructions existantes, notamment en prenant en compte la mise en valeur et la préservation des éléments remarquables du patrimoine architectural et bâti.

Une commission thématique agricole, sylvicole et viticole du SCoT composée à parité des membres du bureau du Sysdau et des représentants des organisations viticoles et agricoles (CIVB, FGVB, Chambre d'agriculture de la Gironde, INAO, ODG, SAFER, ONF, CRPF, associations, etc.) est créée.

Cette instance de concertation peut être saisie en cas de difficultés quant au respect des espaces viticoles protégés dans le cadre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux avec le présent SCoT ou dans le cadre d'une actualisation ultérieure de ces documents d'urbanisme.

Elle a pour objet de trouver une solution concertée aux difficultés rencontrées, et elle se réunit autant que de besoin sur saisine des maires ou des organisations viticoles et agricoles précitées. La commission peut inviter des experts à participer aux réunions. Une réunion de bilan concernant l'activité de la commission sera organisée chaque année.

Préserver les qualités écologiques des terroirs viticoles

Définition préalable :

Certains terroirs viticoles protégés mais non plantés, en raison de leurs caractéristiques écologiques (présence de boisements, prairies, structures bocagères, etc.) et/ou pédologiques sont également inscrits en site Natura 2000 ou potentiellement en zone humide.

Au sein de ces terroirs viticoles inscrits en site Natura 2000 :

- il est recommandé de réaliser des inventaires et/ou études pédologiques pour localiser précisément la limite des zones humides et/ou des habitats ou espèces d'intérêt communautaire éventuellement présents ;
- il est recommandé de préserver les boisements, espaces prairiaux et structures bocagères, habitats d'intérêt communautaire ;
- tout projet de construction, d'installation ou d'aménagement susceptible de porter atteinte à des habitats ou espèces d'intérêt communautaire et/ou à la préservation des zones humides éventuellement présentes (identifiées et délimitées après études) est soumis à évaluation d'incidence sur le site Natura 2000 et/ou évaluation d'incidence sur la loi sur l'eau.

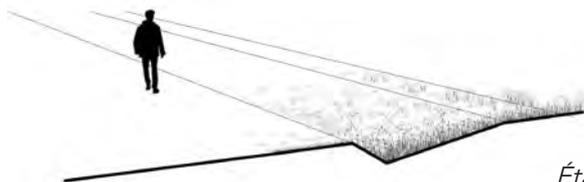
Mettre en valeur les paysages viticoles et limiter les nuisances liées à l'activité agricole et viticole

Afin de mettre en valeur les paysages viticoles, il importe de respecter la qualité, la lisibilité des paysages viticoles et les ouvertures visuelles vers le vignoble le long des principaux axes routiers. Ce faisant, il s'agit de préserver l'attrait de certains itinéraires (routes-paysages, et de prendre en compte la qualité des paysages de vigne dans des projets d'équipements et de développement des territoires urbains, périurbains et ruraux. Il s'agit également de favoriser l'intégration paysagère des bâtiments agricoles, de préserver les haies bocagères et boisements, et de généraliser le principe d'espace de transition entre zones urbanisées et territoires agricoles (cf. schémas « Lisières urbaines au contact de l'espace agricole »).

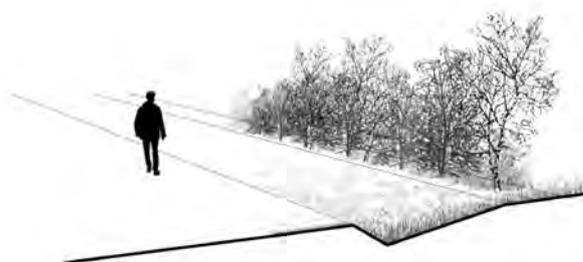
Le changement de destination de parcelles et leur ouverture à l'urbanisation, lorsqu'elles sont limitrophes de parcelles agricoles ou viticoles, est susceptible de générer à plus ou moins long terme des conflits d'usages et des nuisances liées à l'activité agricole et viticole. Pour, à la fois réduire ce type de conflits d'usages et limiter les nuisances liées à l'exploitation agricole, dès lors que dans un document local d'urbanisme, des parcelles viticoles font l'objet d'un changement de destination au bénéfice d'un projet d'urbanisation ou d'extension de zones

EAU ET CORTÈGE VÉGÉTAL

« Privilégier une gestion hydraulique à ciel ouvert, tirer parti du développement spontané de la végétation »



État 1 : prairie de fauche



État 2 : haie libre arbustive



État 3 : haie libre arborée

résidentielles ou économiques, il est demandé de créer une bande boisée, arborée ou de haies d'au moins 10 m d'épaisseur entre les espaces bâtis ou à bâtir et les espaces non bâtis.

L'implantation de ces espaces de transition boisés, arborés ou de haies doit se faire en limite des parcelles concernées ou le long de celles-ci. Les PLU doivent mettre en œuvre cette disposition par le biais d'outils réglementaires adaptés (ex. : règlement écrit, zonage, Orientations d'aménagement et de programmation, etc.).

L'aménagement de cette zone boisée est à la charge de l'aménageur ou de la personne physique ou morale bénéficiant de l'extension des zones concernées ou du changement de destination.

Dans le cas d'une création ou d'une extension des surfaces viticoles au contact d'une zone urbanisée, la création ou la restauration d'une bande boisée, arborée ou de haies d'au moins 10 m d'épaisseur doit être réalisée.

D'une manière générale, la création ou le rétablissement de haies ou de zones boisées entre espaces habités et viticoles favorisent la qualité paysagère des terroirs viticoles.

En outre, ces secteurs contribuent à la préservation de la biodiversité en constituant des espaces refuges, notamment pour les espèces auxiliaires des exploitations viticoles. Ils limitent également les effets sur l'environnement de l'utilisation des produits phytosanitaires.

Ces dispositions s'appuient sur un principe de réciprocité concédé entre les différents acteurs impliqués dans la mise en valeur des paysages viticoles.

Limiter l'utilisation de produits phytosanitaires dans l'activité agricole afin de préserver la qualité de l'eau et de l'air

Dans un objectif de protection des eaux et de la biodiversité qui s'y trouve, il convient de veiller, pour toute activité agricole, à l'application de certaines conditions strictes de protection des eaux du réseau. Les produits phytosanitaires sont les plus concernés, car leur utilisation peut, en l'absence de certaines mesures préventives, causer d'importants dégâts pour l'environnement voisin de la production agricole, et notamment les points d'eau.

Il est donc impératif de suivre des procédés de traitement des effluents phytosanitaires en suivant différents éléments :

- respecter des zones non traitées, qui correspondent à une distance minimale par rapport à un point d'eau, comprises entre 5 et 100 m selon le produit utilisé (arrêté du 12 septembre 2006), situées le long des points d'eau et cours d'eau signalés sur les cartes IGN au 1/25 000. Au sein de ces espaces, il est recommandé de procéder à la réalisation de zones enherbées qui contribuent d'une part à la protection de l'eau et d'autre part permettent de conserver une végétation plus riche en biodiversité le long des points d'eau ;
- assurer une gestion des effluents de pulvérisation en fonction des conditions météorologiques, notamment la pluie et le vent, pour limiter au maximum leurs effets sur l'environnement et donc sur la faune et la flore environnantes.

Élaborer une charte paysagère viticole et agricole

Il convient de mener des actions de valorisation des paysages de vigne impliquant la filière viti-vinicole et les collectivités territoriales.

Pour cela, dans le cadre de l'application et de la mise en œuvre du SCoT et des modalités concrètes de sa traduction opérationnelle, notamment du point de vue de la compatibilité des futurs documents d'urbanisme locaux avec le SCoT, une charte paysagère sur l'ensemble du territoire doit être élaborée avec des déclinaisons particulières par secteur géographique (communautés de communes).

Cette charte paysagère viticole et agricole, établie sous maîtrise d'ouvrage du Sysdau, en totale concertation avec l'ensemble des professionnels viticoles, syndicats, élus, communautés de communes et communes et Conseil départemental de la Gironde, permet d'établir de manière simple et compréhensible :

- des recommandations à l'attention des communes et des communautés de communes pour la prise en compte de la dimension paysagère du vignoble et des terroirs agricoles dans l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme locaux ;
- des recommandations à l'attention des exploitants agricoles et viticoles pour la prise en compte du paysage dans les projets de plantations et de constructions ou de réhabilitation

des bâtiments d'exploitation ;

- des suggestions à l'attention des collectivités publiques (Conseil départemental de la Gironde, SAFER, Chambre d'agriculture de la Gironde, etc.) pour mobiliser les outils adaptés, notamment en matière de maîtrise du foncier.

Cette charte établit à la fois des recommandations générales à l'échelle globale et des préconisations spécifiques par communautés de communes.

Elle s'appuie sur les six principes suivants, avec pour objectif de préserver la qualité et la diversité des paysages, qui constituent des facteurs importants d'attractivité des territoires :

- inconstructibilité le long des routes reliant deux bourgs, afin de prévenir l'urbanisation linéaire, qui crée une rupture paysagère du fait de la suppression des points de vue ;
- corrélativement, le renforcement des centralités par la densification de l'urbanisation des bourgs et la requalification des entrées/sorties de villages ;
- protection des espaces boisés séparatifs entre vignobles (vignobles de clairières) et protection des bosquets ;
- préservation d'« espaces de respiration » non urbanisés pour assurer des discontinuités urbaines (soit des continuités naturelles), et mise en valeur des points de vue, notamment dans le cadre des projets d'urbanisation des pentes de coteaux ;
- création de bandes boisées de 20 m d'épaisseur minimum entre les espaces bâtis et les espaces ruraux non bâtis (agricoles et viticoles), création d'une bande végétale de 50 m en particulier en limite de zones d'activités industrielles ou commerciales ;
- incitation à la plantation de haies en association à la gestion des eaux à ciel ouvert dans le vignoble.

A6. Valoriser les espaces de nature urbains

Définition préalable et lien avec la cartographie :

Au contact de la ville agglomérée, le SCoT identifie et localise les espaces de nature urbains. Ces espaces, qu'ils soient déjà aménagés ou non, publics ou privés, sont caractérisés par leur caractère végétal prédominant. Quel que soit leur degré de naturalité (présence ou non d'urbanisation, modes de gestion, etc.), ils sont dédiés aux usages récréatifs (loisirs, sports, culture, éducation, culte, etc.) et permettent l'accès à la nature de proximité dans les espaces urbanisés.



Délimitation dans l'Atlas des espaces agricoles, naturels et forestiers protégés

Les documents d'urbanisme locaux, dans leur règlement et leur zonage, doivent permettre de conserver ou de restaurer le caractère naturel de ces espaces. Seuls les installations, aménagements et constructions dédiés à des équipements d'intérêt collectif nécessaires au transport public, à la valorisation récréative, paysagère, écologique, éducative, culturelle et agricole (jardins familiaux) de ces espaces sont autorisés sous les conditions suivantes :

- l'emprise au sol cumulée/totale des aménagements (y compris les aires de stationnement) et constructions doit rester inférieure à 20 % de la superficie totale de l'espace de nature urbain concerné ;
- les éventuelles aires de stationnement sur les lisières de l'espace de nature urbain doivent préserver la perméabilité des sols ;
- la gestion des eaux de ruissellement doit être réalisée en aérien et sur site ;
- les aménagements doivent veiller à préserver voire restaurer les habitats naturels et zones humides existants en cohérence avec les spécificités paysagères et écologiques du site et de ses environs.

A7. Maintenir et renforcer la protection des territoires agricoles

Améliorer la connaissance des territoires agricoles

En préalable à toute procédure de planification urbaine visant à mener des changements importants dans la destination des sols ou dans la fonctionnalité des espaces, un diagnostic agricole préalable doit être réalisé sur l'ensemble du territoire communal ou à l'échelle de la communauté de communes. Il expertise en particulier les espaces sur un plan à la fois biologique, agronomique et économique, et présente une étude adaptée sur différents aspects (sols, structures d'exploitation, économie, paysage, etc.). Il s'appuie sur les cartes des espaces viticoles protégés et autres documents cartographiques existants (cartes géopédologiques, etc.).

Valoriser et favoriser le développement de l'activité agricole

En complément des secteurs déjà identifiés par le SCoT, les communes et EPCI sont encouragés à identifier les sites susceptibles d'accueillir des projets de développement d'agriculture urbaine et périurbaine et à soutenir ces derniers en mobilisant les outils fonciers, réglementaires et financiers qui leur sont propres, ainsi que les partenariats localement mobilisables (Chambre d'agriculture de la Gironde, SAFER, Conseil départemental de la Gironde, etc.).

Les documents d'urbanisme locaux doivent prendre en compte l'ensemble des sites identifiés et adapter le règlement et les pièces graphiques aux usages et modes de valorisation inhérents aux pratiques agricoles envisagées, dans le respect des règles de sécurité et d'hygiène publiques.

Protéger et anticiper les besoins de l'agriculture

En préalable à toute procédure de planification urbaine visant à mener des changements importants dans la destination des sols ou dans la fonctionnalité des espaces, un diagnostic agricole préalable doit être réalisé sur l'ensemble du territoire communal ou à l'échelle de la communauté de communes. Il prend la forme d'une étude (sols, structures d'exploitation, économie, paysage...) et s'appuie sur les cartes des espaces viticoles protégés et autres documents cartographiques existants (cartes géopédologiques, etc.).

Intervenir sur le foncier

Les outils opérationnels ou réglementaires adaptés doivent être mis en œuvre pour avoir une action sur la préservation du foncier agricole et sur la fonctionnalité des exploitations (acquisitions, aménagements fonciers, etc.).

En lien avec la SAFER, une démarche peut être entreprise pour permettre l'institution de « ZAD agricole ». La définition d'un tel outil pourrait se concrétiser dans la réalisation de la charte agricole prévue lors de la mise en œuvre du SCoT.

Soutenir les initiatives et les partenariats permettant la préservation de l'agriculture

Est encouragée toute mesure d'accompagnement visant à favoriser des partenariats permettant la préservation et le maintien de l'agriculture périurbaine, comme la mise en place :

- d'une commission d'orientation agricole à l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise réunissant Chambre d'agriculture de la Gironde, SAFER, professionnels et intercommunalités ;
- de comités de projets sur les sites de projet ;
- d'outils spécifiques comme les procédures de ZAP et de PPEANP, avec l'appui potentiel du Sysdau.

Par ailleurs, les initiatives permettant de développer l'innovation sociale et économique de la chaîne alimentaire (éducation à la nature, ferme pédagogique, éducation à l'économie de la chaîne alimentaire, développement des AMAP et des circuits courts, soutien aux circuits de proximité de produits alimentaires, tourisme de proximité, jardins familiaux, réinsertion en exploitation agricole, etc.) sont encouragées.

Aménager des « zones d'activités agricoles »

Dans le but de faciliter les conditions de développement et la viabilité économique des exploitations agricoles, des « zones d'activités agricoles » peuvent être créées quand les conditions s'y prêtent.

Ces zones peuvent notamment servir à regrouper des bâtiments agricoles pour éviter le mitage de l'espace naturel et agricole, en offrant de plus la possibilité d'éventuelles mutualisations d'installations ou d'équipements.

Ces zones peuvent être également le support adéquat pour développer les structures nécessaires à la vente directe et à la valorisation des productions agricoles. En zone inondable, ce type de zones d'activités peut permettre d'offrir un cadre pour apporter une réponse globale aux difficultés spécifiques de cette localisation.

Promouvoir les principes du développement durable



Définition préalable et lien avec la cartographie :

L'agriculture a vocation à s'inscrire de plus en plus dans une logique de développement durable (« Sustainable development ») en œuvrant aussi bien dans le domaine économique, qu'écologique ou encore social. Pour ce faire, le SCoT identifie et localise les principaux territoires agricoles pouvant faire l'objet de recommandations en ce sens. Ces territoires regroupent les îlots PAC de 2009 supérieurs à 5 ha ainsi que les zones maraîchères de l'agglomération.

L'agriculture a vocation à s'inscrire de plus en plus dans une logique de développement durable. Elle doit également se développer au bénéfice direct du bassin de vie de l'aire métropolitaine bordelaise (circuits courts de commercialisation, modèles économiques durables, etc.).

L'agriculture : support du développement économique

Au vu des besoins et de la diversité des structures d'exploitation des différentes activités agricoles du territoire (viticulture, élevage, maraîchage et grandes cultures), les travaux, constructions et aménagements visant à améliorer la pérennité de ces activités doivent être favorisés.

L'agriculture : artisan de la trame verte et bleue

Les espaces agricoles sont une composante essentielle de l'armature verte et bleue du territoire puisqu'ils jouent un rôle de transition entre les milieux urbanisés et les milieux strictement naturels. À ce titre, il est nécessaire de garantir l'aménagement d'espaces de transition (lisières végétales) et de mettre en œuvre les moyens nécessaires au maintien de ces activités, qui sont également génératrices de biodiversité et de protection des paysages.

L'agriculture : acteur du lien social

L'agriculture remplit plusieurs fonctions, elle est notamment garante d'une cohésion de la société puisqu'elle constitue un gisement d'emplois locaux non délocalisables. Les circuits courts qu'elle permet d'entretenir ainsi que les fonctions récréatives qu'elle offre sont autant de liens tissés dans la société. Les installations nécessaires à la mise en place de ces initiatives doivent être intégrées dans les projets d'aménagement des secteurs agricoles et naturels.

Il est indispensable de rappeler également que ces activités agricoles constituent un socle sur lequel une part de l'autosuffisance alimentaire de l'agglomération bordelaise peut être assurée. En préservant les surfaces agricoles, on préserve un patrimoine collectif des habitants de l'aire métropolitaine bordelaise.

Le SCoT doit veiller à permettre le développement et le maintien de ces différentes filières agricoles dans une triple optique : économique, environnementale et sociale, tout en respectant les spécificités de chacune d'entre elles. Les dispositions du SCoT doivent toujours faciliter l'évolution des installations et des équipements nécessaires à leur pérennité.

Les produits, services et fonctions que l'agriculture remplit aujourd'hui ont vocation à évoluer au fil du changement des attentes de la société. Sa pérennité passe en premier lieu par une vision plus stabilisée du foncier qui lui est dédié. La partie D3 revient en détail sur les évolutions et les outils pouvant être mis en place pour faciliter son développement et son évolution.

B Structurer le territoire à partir de la trame bleue

La trame des paysages de l'eau

Pour une meilleure interprétation cartographique, dès lors que les références des légendes sont indiquées en regard du texte, il convient de se référer aux cartographies du D2O suivantes :

La métropole nature au 1/75000



L'Atlas des espaces agricoles, naturels et forestiers protégés au 1/25000, dans le cas où les espaces sont délimités



La trame des paysages de l'eau

Structurer le territoire à partir des « paysages de l'eau »

- Préserver et valoriser les lits majeurs des cours d'eau
- Retrouver et renforcer la continuité des fils d'eau
- Affluents majeurs
- Autres fils de l'eau
- Fils d'eau busés à prendre en compte
- Structurer et valoriser les lisières urbaines au contact des paysages de l'eau
- Préserver les lagunes d'intérêt patrimonial



fond cartographique indicatif
 sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG «SIGMA»
 Bordeaux Métropole - orthophoto IGN (été 2009) - SYSDAU ©
 traitement a'urba © mars 2016



B1. Préserver les espaces de liberté des cours d'eau et la continuité paysagère et écologique des vallées fluviales



Préserver et valoriser les lits majeurs des cours d'eau

Définition préalable et lien avec la cartographie :

Les périmètres des « lits majeurs » sont localisés par le SCoT à partir de critères topographiques. Ils incluent donc, sans pouvoir les délimiter précisément, les zones soumises au risque d'inondation fluvio-maritime, dont les prescriptions et recommandations sont traitées dans la partie J du présent D2O.

Par ailleurs, les « lits majeurs » incluent non seulement les espaces importants pour la préservation de la biodiversité associés aux fleuves et affluents; reconnus par le SCoT comme « espaces naturels majeurs » (voir orientation A4) (site Natura 2000, réserve naturelle nationale, ZNIEFF, loi Littoral, ENS/ZP ENS, etc.), mais également les espaces de nature plus ordinaires qui jouent notamment le rôle de zones tampons et de champs d'expansion des crues.

En dernier lieu, afin de réinscrire l'urbain dans sa géographie et de rendre lisibles les territoires de l'eau, des espaces urbanisés sont également intégrés dans les périmètres des « lits majeurs ». Les dispositions adaptées aux risques inondation de ces espaces sont définies dans la partie J du présent D2O.

Au sein des « lits majeurs » :

La continuité des berges des fleuves doit être préservée, et dans la mesure du possible restaurée.

Au sein des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées, les documents d'urbanisme locaux doivent veiller à la prise en compte du risque inondation conformément aux prescriptions relatives à la gestion du risque inondation traitées dans la partie J du présent D2O.

En fonction de la valeur écologique, paysagère et agronomique des espaces, les communes ou EPCI définissent des projets de valorisation adaptés (diversification des projets agricoles, développement du tourisme vert et fluvial, etc.).

En compatibilité avec le SAGE estuaire de la Gironde, la mise en place de Zones humides d'intérêt environnemental particulier (ZHIEP) est recommandée sur les secteurs suivants : bas marais de la presqu'île d'Ambès, jalle de Blanquefort et réserve de Bruges, marais de Parempuyre et Ludon, marais de Labarde et de Cantenac, marais d'Arcins et marais de Beychevelle.

Retrouver et renforcer la continuité des « fils de l'eau »

Définition préalable et lien avec la cartographie :

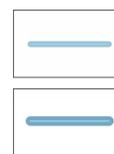
La notion de « fils de l'eau », introduite par le Schéma directeur de 2001, est généralisée et étendue à l'ensemble des cours d'eau, tronçons de cours d'eau et émissaires présentant un régime permanent ou intermittent à l'air libre, cartographiés à partir des données de l'IGN (1/25 000).

Certains fils de l'eau assurent des fonctions écologiques, paysagères et structurantes pour le développement urbain. Afin d'adapter les dispositions du SCoT aux différents niveaux d'enjeux, il est proposé de distinguer, parmi l'ensemble des fils de l'eau, les cours d'eau plus structurants qui seront nommés « affluents majeurs ».

Parmi les fils de l'eau cartographiés par le D2O, le SDAGE Adour-Garonne définit plusieurs axes à grands migrateurs amphihalins (mesure C32), dont certains sont prioritaires pour la restauration de la circulation des poissons migrateurs amphihalins (mesure C34). Sur ces émissaires, conformément au SDAGE, il s'agit de préserver la continuité écologique des cours d'eau et d'interdire la construction de tout nouvel obstacle. Sur les axes prioritaires pour la restauration de la libre circulation des migrateurs amphihalins, la mise en œuvre des mesures nécessaires à la restauration de la continuité écologique, conformément aux dispositions du SDAGE Adour-Garonne (mesure C59), doit être étudiée.

Sur l'ensemble des « fils de l'eau » non busés (dont les affluents majeurs) :

- Les documents d'urbanisme locaux doivent identifier et cartographier l'ensemble des cours d'eau affluents, tronçons permanents et des espaces de nature associés (ripisylves, prairies humides, roselières, etc.), notamment sur les plans de zonage.
- Sur l'ensemble des fils de l'eau, une bande de 10 m * minimum de part et d'autre du lit mineur du fil de l'eau (calculée depuis le haut de la berge) est préservée de toute construction nouvelle, afin de ne pas aggraver la situation existante et de préserver les capacités de reconquête. Les communes doivent décliner dans leur PLU, l'outil de protection le plus adapté aux modalités de gestion des fils de l'eau et à leur fonctionnement hydraulique et écologique. Lorsque cela est possible, il est recommandé de prévoir des emprises plus larges afin de concilier la valorisation récréative des fils de l'eau avec la préservation des fonctions hydrauliques et écologiques des cours d'eau.
- Toute nouvelle infrastructure franchissant les fils de l'eau doit préserver la continuité des berges et des milieux associés. Les travaux lourds portant sur les infrastructures existantes intègrent la remise en état et la valorisation des cours d'eau traversés par le biais d'un réaménagement qualitatif.
- Les ripisylves et autres milieux associés aux fils de l'eau doivent être préservés, voire restaurés. En fonction de leur état, il est recommandé aux PLU de préserver l'existant par un classement en zone N, et/ou en espaces boisés classés (EBC), et/ou en éléments de paysage (L.151-19 du Code de l'urbanisme), voire de restaurer la végétation rivulaire par l'identification de plantations à réaliser.
- Les communes ou EPCI sont encouragés à assurer la maîtrise foncière d'une bande de 5 à 10 m * de part et d'autre des fils de l'eau (calculée depuis le haut de la berge), soit l'espace nécessaire à l'entretien et à la gestion du cours d'eau et de ses berges. Dans cette perspective, la mise en place d'emplacements réservés peut être étudiée par les communes.
- Il est recommandé aux services en charge des espaces verts et/ou de la gestion de l'assainissement pluvial de mettre en œuvre des modalités d'entretien et de gestion des fossés en adéquation avec le régime hydraulique, la sensibilité des sols et des milieux humides et des espèces associés.



Délimitation dans l'Atlas des espaces agricoles, naturels et forestiers protégés

Sur les « affluents majeurs » :

- Dans les espaces non urbanisés, les documents d'urbanisme locaux doivent préserver une bande de 30 m * minimum de part et d'autre des cours d'eau (calculée depuis le haut de la berge) de toute construction, aménagement et installation susceptibles de porter atteinte aux fonctionnalités naturelles des espaces et encadrer l'évolution et la gestion des constructions existantes à proximité de l'eau.
- Au sein des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées, l'ouverture à l'urbanisation dans les documents d'urbanisme locaux de secteurs situés à moins de 30 m * d'un affluent majeur (calculé depuis le haut de la berge) est conditionnée à la réalisation préalable d'une étude d'impact qui doit notamment évaluer les impacts de l'extension urbaine envisagée sur le fonctionnement écologique, hydraulique et la qualité du cours d'eau, et proposer des mesures pour supprimer, réduire, voire compenser ces impacts.



Délimitation dans l'Atlas des espaces agricoles, naturels et forestiers protégés

Sur les « fils de l'eau busés » :

- Les communes ou EPCI sont encouragés à identifier leur tracé et à étudier les possibilités de redécouverte de certains tronçons, au regard des conditions de faisabilité technico-financières.



* Dans le cas de topographie particulière, cette distance peut être réduite lorsqu'une dénivellation significative existe et qu'elle constitue déjà une protection.



Structurer et valoriser les lisières urbaines au contact des paysages de l'eau

Au sein des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées, lorsqu'une opération de renouvellement urbain ou une zone d'urbanisation future, selon son importance, est contiguë aux parties non urbanisées des lits majeurs ou attenants à un fil de l'eau, elle doit :

- soit faire l'objet d'Orientation d'aménagement et de programmation (OAP) dans les PLU ;
- soit être aménagée sous forme d'opération d'aménagement d'ensemble.

Dans ces deux cas de figure, les principes d'aménagements suivants doivent être respectés :

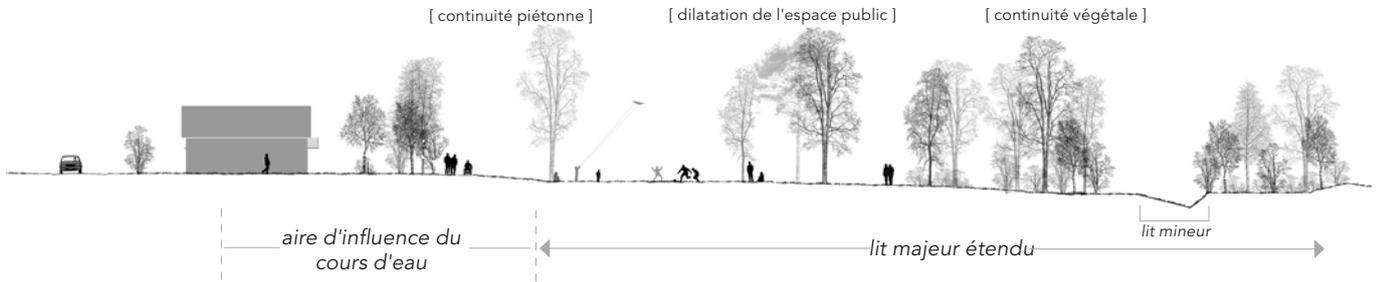
- la préservation et la valorisation d'une continuité d'espace de nature accessible au public et aux circulations douces le long du nouveau front urbain constitué ;
- l'implantation du bâti le long de ce nouveau front urbain doit permettre le maintien et l'aménagement de perméabilités piétonnes tous les 500 m minimum, ainsi que l'aménagement de perméabilités visuelles. L'ensemble de ces perméabilités doit être orienté vers les espaces de nature voisin ;
- les drainages sont interdits.

Afin de concilier la valorisation récréative des fils de l'eau avec leurs fonctions hydrauliques et écologiques, il est recommandé de suivre les principes d'aménagement suivants le long des fils de l'eau :

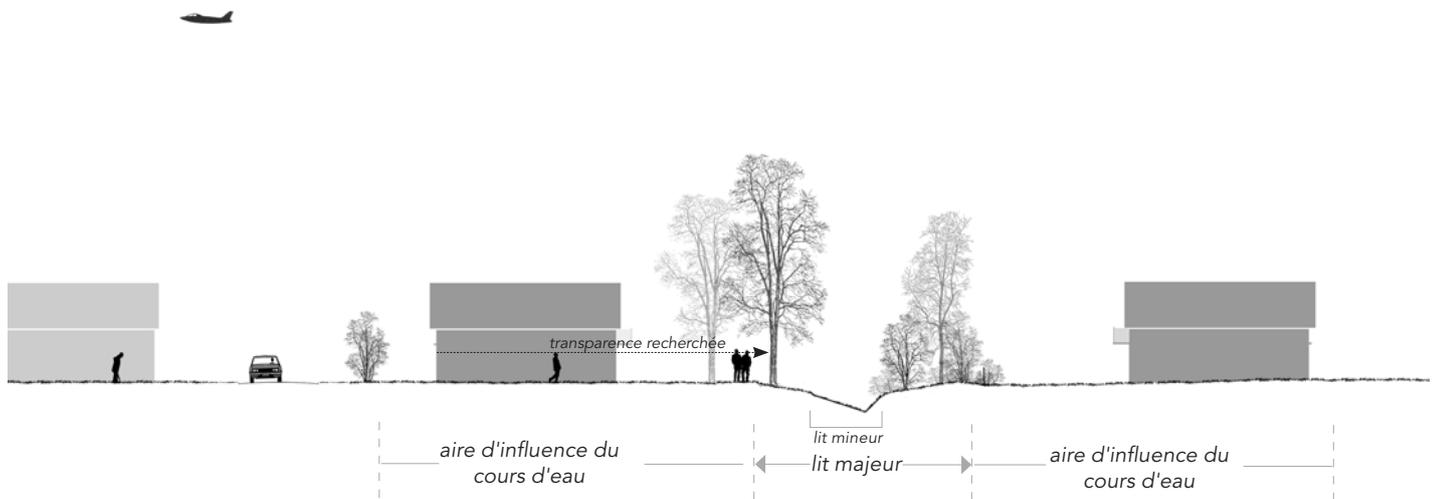
- lorsque la largeur des espaces situés de part et d'autre du fil de l'eau est suffisante, il est recommandé de conserver l'ensemble de la végétation existante sur les deux berges et d'aménager les cheminements doux à l'extérieur, en retrait du lit mineur du cours d'eau ;
- lorsque la largeur des espaces d'accompagnement du fil de l'eau est réduite et les possibilités de valorisation contraintes par la proximité du bâti, il est recommandé de :
 - réserver une berge au maintien ou à la restauration d'une ripisylve ;
 - de consacrer l'autre rive à l'aménagement des espaces nécessaires à la gestion du cours d'eau et aux cheminement doux, tout en veillant préserver la continuité de la berge.

LISIÈRES URBAINES AU CONTACT DES LITS MAJEURS

Illustration du principe de création



LISIÈRES URBAINES AU CONTACT D'UN FIL D'EAU



B2. Valoriser les fonctionnalités hydrauliques et écologiques du territoire

Définition préalable :

Les zones humides, au sens de l'article L.211-1 du Code de l'environnement, sont les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre, de façon permanente ou temporaire. La végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles au moins une partie de l'année. Ces zones jouent un rôle dans le fonctionnement des écosystèmes, en particulier dans la régulation des eaux, l'autoépuration, et constituent un réservoir de biodiversité.

Dans un souci de compatibilité avec le SAGE estuaire approuvé le 17 juin 2013, les prescriptions suivantes s'inscrivent dans les objectifs de préservation des zones humides fixés dans le PAGD. Même si la recommandation de cartographier les zones humides n'est pas strictement suivie à l'échelle du SCoT eu égard aux délais de mise en œuvre, ces espaces, sans être strictement identifiés, sont préservés de l'urbanisation, voire strictement protégés au titre des espaces agricoles, naturels et forestiers majeurs. Leur identification est alors renvoyée aux documents d'urbanisme locaux (PLU et cartes communales) plus à même d'inventorier finement ces espaces et de préciser les meilleures conditions pour assurer leur protection et leur maintien.

Améliorer la connaissance et la prise en compte des zones humides

Les documents d'urbanisme locaux doivent identifier, répertorier et cartographier les zones potentiellement humides, en s'appuyant sur les données disponibles (SAGE estuaire de la Gironde et milieux associés, inventaires réalisés dans le cadre des DOCOB des sites Natura 2000, autres inventaires locaux réalisés dans le cadre de projets d'aménagements, etc.), et prendre en compte progressivement les résultats dans le cadre d'une élaboration, d'une révision ou d'une procédure d'évolution en appliquant un zonage et un règlement adaptés à leurs caractéristiques écologiques et hydrologiques.

Pour ce faire, les collectivités peuvent bénéficier d'un accompagnement particulier du Sysdau dans la réalisation de cet atlas à l'échelle intercommunale.

Dans ces zones potentiellement humides, les travaux non soumis à réglementation spécifique (travaux non concernés par l'article R.214-1 du Code de l'environnement) restent concernés par la mesure C46 du SDAGE Adour-Garonne en termes de compensation.

Préserver les lagunes d'intérêt patrimonial en particulier

Définition préalable :

Situé à la limite de partage des eaux entre les bassins versants de la Gironde à l'est et ceux du littoral aquitain à l'ouest, le plateau landais abrite des secteurs de lagunes d'intérêt patrimonial. Liés à la présence de la nappe phréatique, ces milieux originels se maintiennent au sein de la mosaïque agroforestière et contribuent à sa biodiversité. De par leur situation en tête de bassins versants, leur bon fonctionnement contribue à la qualité des eaux superficielles et soutient l'étiage des affluents de la Garonne en rive gauche.

Les documents d'urbanisme locaux doivent répertorier spécifiquement les lagunes d'intérêt patrimonial, notamment sur les plans de zonage. Ils doivent y attacher une attention particulière en inscrivant les lagunes d'intérêt patrimonial en zone naturelle strictement protégée dans laquelle :

- les travaux d'affouillement et de remblaiement du sol sont interdits ;
- l'extraction des matériaux ainsi que les dépôts de sciure ou autres sous-produits forestiers sont interdits.

Dans un rayon de l'ordre de 200 m autour des lagunes d'intérêt patrimonial, seuls les usages et occupation des sols ne portant pas atteinte à l'intégrité et au fonctionnement écologiques des lagunes sont autorisés. L'ouverture à l'urbanisation par les documents d'urbanisme locaux de secteurs situés à moins de 200 m de lagunes d'intérêt patrimonial est conditionnée à la réalisation préalable d'une étude d'impact devant notamment évaluer les impacts de l'extension urbaine envisagée sur le fonctionnement écologique et hydraulique de la ou des lagune(s), et proposer des mesures pour supprimer, réduire, voire compenser ces impacts. Si elles s'avèrent nécessaires, ces mesures doivent être intégrées dans le zonage et le règlement ainsi que sous forme d'actions dans les Orientations d'aménagement et de programmation du PLU.

Les projets d'assainissement doivent maintenir les lagunes d'intérêt patrimonial. À ce titre, lors de la création ou de l'approfondissement de fossés, les risques d'assèchement des lagunes doivent être évalués et les mesures techniques de protection doivent être prises (maintien

d'une distance suffisante entre le réseau de fossés et la lagune, profondeur maximale des fossés, etc.).

Prendre en compte la présence potentielle de zones humides au sein des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées

Afin d'éviter ou à défaut de compenser la dégradation ou la destruction d'éventuelles zones humides présentes au sein des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées :

- les documents d'urbanisme locaux doivent étudier la présence de zones humides au sein des zones d'urbanisation future. Lorsque la présence de zones humides est avérée au sein des zones d'urbanisation future, la préservation des zones humides dans le plan de zonage doit être privilégiée ;
- si la préservation des zones humides identifiées n'est pas envisageable et qu'aucune alternative crédible au projet n'est possible, des mesures de compensation proportionnées aux atteintes portées aux milieux sont exigées à la charge du maître d'ouvrage du projet, conformément à la mesure C46 du SDAGE Adour-Garonne.

Afin d'améliorer la connaissance des zones humides, il est recommandé de conditionner l'ouverture à l'urbanisation des espaces non encore urbanisés à la réalisation préalable d'un inventaire des zones humides.

C Affirmer les qualités et fonctionnalités des paysages de l'aire métropolitaine

La trame verte des paysages

Pour une meilleure interprétation cartographique, dès lors que les références des légendes sont indiquées en regard du texte, il convient de se référer à la carte « **La métropole nature** » au 1/75000.



La trame verte des paysages

Consolider la trame verte associée aux coteaux et vallons de l'Entre-deux-Mers

Reconnaître les vallons comme éléments structurants des paysages

Préserver les boisements

Préserver et renforcer les continuités écologiques et paysagères

Maintenir et préserver la qualité écologique des continuités naturelles majeures

Étudier le maintien ou la restauration des liaisons écologiques et paysagères

Pérenniser les liaisons entre la ville et les grands espaces de nature

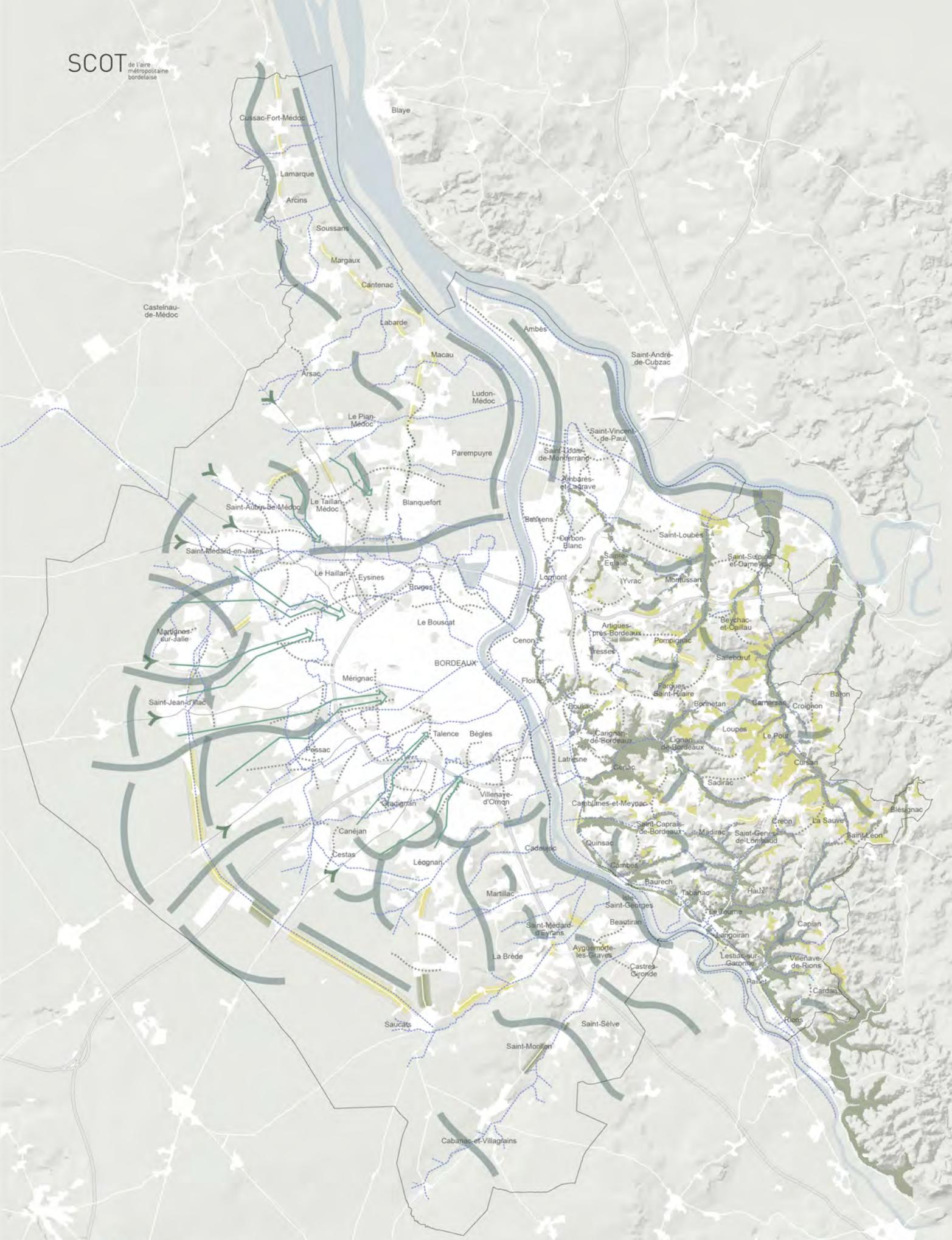
Préserver des continuités paysagères et naturelles le long des infrastructures

Définir les seuils de l'agglomération

Préserver des espaces de respiration le long des infrastructures routières

Structurer et planifier la mise en oeuvre d'un réseau de circulations douces : les itinérances

Système d'itinérances s'appuyant sur la géographie des paysages



fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG «SIGMA»
Bordeaux Métropole - orthophoto IGN (été 2009) - SYSDAU ©
traitement a'urba © mars 2016



C1. Consolider la trame verte associée aux coteaux et vallons de l'Entre-deux-Mers



Reconnaître les vallons comme des éléments structurants des paysages

Définition préalable et lien avec la cartographie :

Les coteaux et vallons constituent les entités structurantes de la charpente paysagère de l'Entre-deux-Mers. Issus du creusement du plateau calcaire par le réseau hydrographique, ces ensembles sont localisés à partir de critères topographiques. Afin de les rendre lisibles et d'adapter les formes urbaines aux contraintes naturelles (ruissellements, risque d'éboulements) et paysagères, les «vallons» incluent les espaces urbanisés au sein des espaces non urbanisés (espaces de nature ordinaire boisements/prairies).

En dehors des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées, seuls les aménagements, constructions et installations liés aux activités agricoles, à la gestion et à la mise en valeur écologique des milieux naturels, à l'exploitation des ressources minérales, en eau ou en énergies renouvelables sont autorisés. Les équipements qui répondent à l'objectif de renforcer l'offre touristique ou de loisirs peuvent être autorisés s'ils respectent les spécificités du milieu naturel.

Dans les enveloppes urbaines et les secteurs de constructions isolées, il est recommandé de conditionner l'urbanisation et le renouvellement urbain à une étude mesurant les incidences du projet sur le fonctionnement hydrologique et écologique du secteur et précisant :

- des préconisations en matière d'implantation du bâti par rapport à la pente ;
- des préconisations quant à la typo-morphologie des constructions envisageables ;
- la prise en compte des risques de mouvements de terrains (dispositions géotechniques, plantations, etc.) ;
- la prise en compte et la gestion des eaux de ruissellement ;
- la prise en compte des propositions en matière de préservation de la biodiversité et des continuités paysagères.



Préserver les boisements

Définition préalable et lien avec la cartographie :

Sous le terme de « boisements », sont incluses les parties non urbanisées des ZNIEFF de type 1 associées aux vallons et coteaux de l'Entre-deux-Mers, ainsi que les principaux ensembles boisés associés aux vallons de l'Entre-deux-Mers. Ces espaces semi-naturels composés de boisements feuillus et d'espaces prairiaux forment de grandes continuités intercommunales et constituent les principaux réservoirs de biodiversité de l'Entre-deux-Mers.

Les espaces agricoles, naturels et forestiers inscrits dans les périmètres des « ensembles boisés » doivent être préservés de l'urbanisation. Ils ont vocation à être inscrits en zone naturelle ou agricole dans les PLU. Seuls les aménagements, constructions et installations liés aux activités agricoles, à la gestion et à la mise en valeur écologique des milieux naturels, à l'exploitation des ressources minérales, en eau ou en énergies renouvelables sont autorisés. Les équipements qui répondent à l'objectif de renforcer l'offre touristique ou de loisirs peuvent être autorisés s'ils respectent les spécificités du milieu naturel.

Afin de protéger les lisières des boisements, une bande de 25 m minimum en frange des massifs doit être protégée de toute construction.

Les documents d'urbanisme locaux doivent protéger les boisements les plus remarquables et les haies bocagères par les outils juridiques appropriés en tenant compte des contraintes de gestion associées.

Compte tenu de leur importante régression aux cours des dernières décennies, une attention particulière sera portée aux espaces prairiaux. Il est recommandé aux PLU de préserver leurs caractéristiques paysagères et écologiques par la mise en place de règlements et de zonages adaptés.

Parallèlement, les communes et EPCI sont encouragés à mettre en place toutes les actions contribuant à maintenir et à redévelopper les activités d'élevage favorables au maintien des espaces ouverts et à la biodiversité des vallées de l'Entre-deux-Mers.

C2. Préserver et renforcer les continuités écologiques et paysagères

Maintenir et préserver la qualité écologique des continuités naturelles majeures



Définition préalable et lien avec la cartographie :

Les « continuités naturelles majeures » correspondent aux grandes continuités écologiques existantes, à préserver des risques de ruptures, dans la mesure où elles permettent les connexions entre les principaux réservoirs de biodiversité sur l'ensemble de l'aire métropolitaine bordelaise. Dans les vallées inondables, elles s'inscrivent le long des lits majeurs des fleuves. En rive droite de la Garonne, sur le plateau de l'Entre-deux-Mers, elles s'inscrivent au sein des espaces viticoles et semi-naturels, où les bosquets et prairies relictuels sont morcelés et disséminés.

En rive gauche de la Garonne, malgré les ruptures et discontinuités liées aux infrastructures et à l'urbanisation linéaire le long des axes de circulation, ces continuités naturelles subsistent entre les grands espaces agroforestiers du massif landais et l'agglomération, correspondant pour la plupart aux anciennes coulées vertes du SDAU, mais également à des liaisons entre les principaux bassins versants affluents de la Garonne.

Les flèches localisées sur la carte « La métropole nature » au 1/75 000, correspondant à une largeur réelle d'environ 500 m, laissent l'opportunité aux documents d'urbanisme locaux de préciser à leur échelle la localisation et l'épaisseur exactes de la continuité.

De façon générale, tout projet d'installation, d'équipement ou d'aménagement doit tenir compte des continuités écologiques et maintenir une perméabilité de l'espace suffisante pour le déplacement des espèces (soit en l'état, soit par création de solutions compensatoires).

Au sein des continuités naturelles majeures, les documents d'urbanisme locaux privilégient un classement en zone naturelle ou agricole. Toute forme d'urbanisation est interdite, à l'exception des ouvrages/équipements, installations ou aménagements nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif, des bâtiments et installations nécessaires à l'activité agricole ou sylvicole et des installations de nature et de loisirs, dans la mesure où ils ne portent pas atteinte à la perméabilité écologique existante.

Au sein des continuités naturelles majeures, tout projet d'ouvrage ou d'équipement nécessaire au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif doit veiller à préserver la perméabilité écologique sur une largeur minimale de 100 m.

Au sein des continuités naturelles majeures, les PLU doivent définir les dispositions de protection adaptées au maintien et à la restauration des boisements de feuillus, haies, ripisylves et espaces prairiaux qui assurent la perméabilité écologique de ces espaces (zonage adapté, L.151-22, plantations à réaliser, etc.) tout en tenant compte des constructions existantes.

Afin d'améliorer la perméabilité écologique et la biodiversité au sein des espaces agricoles et sylvicoles, les aménagements suivants sont recommandés :

- mise en place de bandes enherbées : le long des fossés, crastes, cours d'eau et entre les rangs de vignes ;
- maintien et plantation de haies bocagères ;
- maintien et plantation de feuillus en lisières et en îlots au sein des parcelles sylvicoles et agricoles.

Étudier le maintien ou la restauration de liaisons écologiques et paysagères



Définition préalable et lien avec la cartographie :

Des continuités écologiques et paysagères, plus ou moins préservées, ont été identifiées au sein de secteurs partiellement urbanisés ainsi que dans des zones d'urbanisation future. Dans ces espaces en voie d'urbanisation, il ne s'agit pas de bloquer tout développement urbain mais de garantir la prise en compte de ces liaisons écologiques et paysagères dans les projets. Dans cette perspective, les « liaisons écologiques et paysagères » identifiées, constituent des supports de projet qui valorisent et structurent les extensions urbaines. Il est à souligner que leurs valorisation et aménagement dans le cadre de projet, offrent également l'opportunité de renforcer le réseau de circulations douces et l'accessibilité aux grands espaces de nature.

Les flèches localisées sur la carte « La métropole nature » au 1/75 000, correspondant à une largeur variable en fonction des contextes, allant de 100 m dans des contextes peu contraints à quelques dizaines de mètres en milieu urbain dense, laissent l'opportunité aux documents d'urbanisme locaux de préciser à leur échelle la localisation et l'épaisseur exactes de la liaison.

Les documents d'urbanisme locaux doivent préciser la localisation, l'épaisseur et la (ou les) fonction(s) liaisons écologiques et paysagères proposées par le SCoT et mettre en œuvre les modalités garantissant la préservation et la valorisation des liaisons écologiques et paysagères, ainsi que les outils et dispositions adaptés à la situation (en espace urbanisé ou à urbaniser,

espace public ou privé, etc.) et à la (ou les) fonction(s) (écologique, et/ou récréative, et/ou paysagère, et/ou hydraulique) des liaisons écologiques et paysagères concernées, dans le respect des principes d'aménagements suivants.

Au sein des espaces non urbanisés, ces liaisons doivent être préservées :

- soit en interdisant strictement toute urbanisation et construction sur une largeur de 50 m de part et d'autre de la liaison écologique et paysagère localisée par le SCoT ;
- soit en définissant les actions et opérations nécessaires pour préserver et valoriser la ou les liaison(s) écologique(s) et paysagère(s) dans les Orientations d'aménagement et de programmation des PLU. Dans ce cas la largeur de la ou des liaison(s) écologique(s) et paysagère(s) peut être réduite à 15 m minimum, au sein desquels seuls des aménagements et installations liés aux circulations douces, à la gestion des espaces verts et à la gestion des eaux pluviales peuvent être autorisés.

Au sein des espaces urbanisés inscrits dans les enveloppes urbaines et les secteurs de constructions isolées, si l'espace est trop contraint par l'urbanisation existante, la liaison écologique et paysagère peut se traduire soit par des structures végétales linéaires, soit sous forme de végétalisation des constructions (verticale ou toitures végétalisées), soit par la reconquête d'espaces de nature sur des espaces artificialisés.



Pérenniser les liaisons entre la ville et les grands espaces de nature

Définition préalable et lien avec la cartographie :

Parmi les liaisons écologiques et paysagères identifiées au SCoT, celles qui permettent de mettre en relation le cœur de la ville et les espaces naturels et agricoles qui l'entourent sont distinguées et définies comme des « liaisons ville-nature » sur la cartographie. Elles sont favorables non seulement aux déplacements des espèces, mais également aux déplacements doux (vélo, marche, etc.).

Le long des liaisons ville-nature, les PLU doivent respecter les prescriptions relatives aux liaisons écologiques et paysagères définies dans le précédent paragraphe. De plus, le SCoT recommande d'y privilégier l'aménagement de circulations douces. Les principes d'aménagements suivants doivent être respectés :

- L'aménagement de ces circulations douces doit être accompagné par des structures végétales donnant de l'épaisseur à la liaison ville-nature et l'inscrivant plus fortement dans son territoire. Dans la mesure du possible, ces structures végétales, s'appuient sur la végétation existante et sont composées de différentes strates de végétation favorisant la biodiversité.
- L'imperméabilisation de l'espace y est limité à 20 % de la surface, et la gestion des eaux de ruissellement doit se faire sur site en aérien.
- Une multifonctionnalité des aménagements est à rechercher : les projets d'aménagement doivent concilier l'aménagement de circulations douces, la préservation ou la remise en bon état des continuités écologiques et la gestion superficielle des eaux pluviales.

C3. Renforcer la présence de la nature en ville

Afin d'améliorer les échanges et la bonne circulation des espèces, il est essentiel de favoriser la présence de nature en ville et d'encourager la perméabilité biologique au sein des espaces urbanisés et à urbaniser. Les documents d'urbanisme locaux contribuent au maintien et à la réintroduction de la nature en ville, en particulier, dans les secteurs les plus déficitaires en nature, en respectant les dispositions suivantes :

- Lors de l'ouverture à l'urbanisation d'une zone ou d'un secteur, 30 % de sa superficie doit être maintenue ou aménagée en espace vert. L'atteinte de cet objectif doit privilégier le maintien des structures paysagères remarquables existantes et la préservation des zones humides. Ces espaces verts doivent permettre la mise en œuvre des principes de lisières urbaines (au contact des paysages de l'eau ou d'espaces agricoles ou sylvicoles - voir orientations A2 et D1) et la confortation des liaisons écologiques et paysagères.
- Au sein des espaces déjà urbanisés, il est recommandé :
 - la création de parcs, jardins, promenades ;
 - et/ou la reconquête d'espaces de nature sous forme de réouverture ou requalification des cours d'eau, berges et rives mais également friches et délaissés ;
 - et/ou la végétalisation horizontale ou verticale des surfaces minéralisées sous forme ponctuelle, linéaire ou surfacique ;
 - et/ou la préservation des masses boisées remarquables existantes.
- L'intégration de la notion de perméabilité biologique dans les opérations d'aménagement.

C4. Préserver des continuités paysagères et naturelles le long des infrastructures

En complément des dispositions visant à préserver les espaces composant la trame verte et bleue du territoire, le SCoT fixe des dispositions visant à préserver les alternances « ville-nature », c'est-à-dire à garantir la lisibilité des paysages agricoles, naturels et forestiers depuis les principales voies de communication en limitant le développement linéaire de l'urbanisation le long des infrastructures.

Définir les seuils de l'agglomération

Définition préalable et lien avec la cartographie :

Les « seuils de l'agglomération » constituent les limites à ne pas franchir par l'urbanisation le long des infrastructures routières, marquant ainsi les entrées de l'agglomération sur l'aire métropolitaine bordelaise.

Au sein des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées définis par le SCoT, l'ouverture à l'urbanisation de secteurs contigus aux « seuils d'agglomération » est conditionnée à la définition d'un projet définissant les actions nécessaires pour préserver ou restaurer la qualité paysagère et urbaine des entrées de ville dans les Orientations d'aménagement et de programmation du PLU.

Préserver des espaces de respiration le long des infrastructures routières

Définition préalable et lien avec la cartographie :

Ces espaces forment une coupure de l'urbanisation et une continuité naturelle et paysagère préservée de part et d'autre de l'infrastructure.

Les documents d'urbanisme locaux doivent définir les mesures permettant de préserver les espaces de respiration identifiés le long des infrastructures routières.

Seuls les aménagements, installations et constructions nécessaires à l'exploitation agricole et forestière et au développement des énergies renouvelables sont autorisés dans la mesure où il sera démontré qu'ils préservent les milieux et leurs fonctionnalités.

La reconquête paysagère des abords des infrastructures identifiées est préconisée pour assurer de part et d'autre la continuité du paysage.

Préserver et restaurer des continuités paysagères et naturelles sur les axes structurants

La requalification des « voies à caractère autoroutier » doit permettre la restauration des continuités paysagères et naturelles.

Toute opération d'aménagement ou de réaménagement en contact avec des infrastructures routières doit intégrer les notions de continuités écologiques et paysagères et de mise en valeur des paysages traversés.

L'extension des zones urbaines doit privilégier un développement en épaisseur du bâti (perpendiculairement à l'axe de la voie) plutôt qu'en extension linéaire le long de la voie.

C5. Structurer et planifier la mise en œuvre d'un réseau de circulations douces : les itinérances

Définition préalable et lien avec la cartographie :

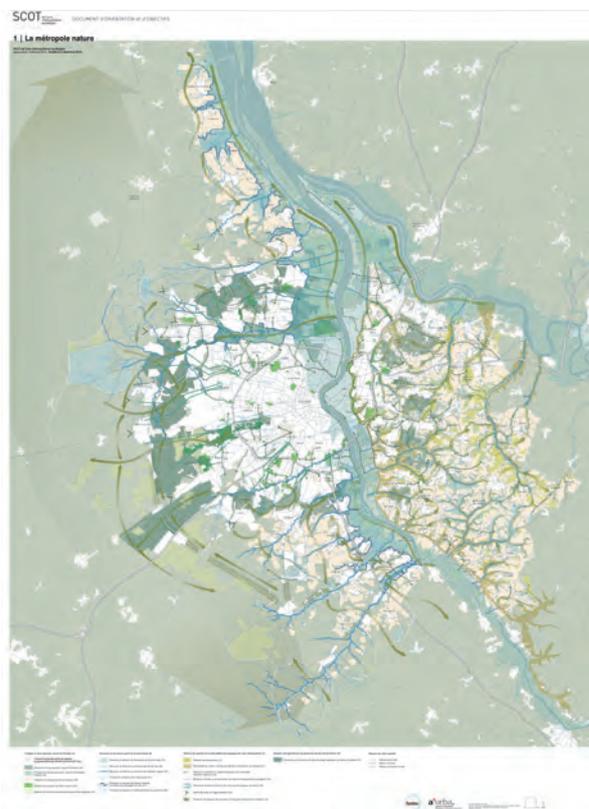
En complément du réseau développé dans l'objectif d'améliorer les déplacements, et en cohérence avec les projets de développement touristique du SCoT, il est proposé de poursuivre le maillage des circulations douces qui sillonnent le territoire afin d'en faciliter la pratique. Ce réseau complémentaire s'appuie sur les grandes structures paysagères de l'agglomération qu'il donne à voir : l'estuaire et les deux fleuves, le front des coteaux, les fils de l'eau. Ces circulations s'articulent au maillage existant (itinéraires cyclables et pédestres du Conseil départemental de la Gironde, boucle verte, boucles locales de randonnée des communes, etc.), qu'il prolonge ou complète.

Afin de permettre sa mise en œuvre, l'étude de la faisabilité de ces circulations douces et l'identification des tracés possibles devront être réalisées en concertation avec le Conseil départemental de la Gironde, les EPCI concernés et les communes.

D Soutenir des agricultures de projets au service des territoires

Une couronne de sites de projets de nature et d'agricultures périurbains

Pour une meilleure interprétation cartographique, dès lors que les références des légendes sont indiquées en regard du texte, il convient de se référer à la carte « **La métropole nature** » au 1/75000.



Une couronne de sites de projets agricoles, sylvicoles et naturels

Préserver des espaces de nature et d'agriculture comme lieux de projets



Préserver et développer des sites de projets agricoles autour des fleuves et des Jalles

1. Presqu'île d'Ambès
2. Parc intercommunal des Jalles
3. Vallée maraîchère du parc des Jalles
4. Gravières (Parempuyre / Blanquefort)
16. Espace boisé de l'Eau Bourde (Cestas, Canéjan)
19. Domaine de l'Eau Blanche (Villenave d'Ornon / Cadaujac)
20. Bocages humides de Cadaujac
21. Delta vert de Bègles

Préserver et développer des sites de projets du plateau landais

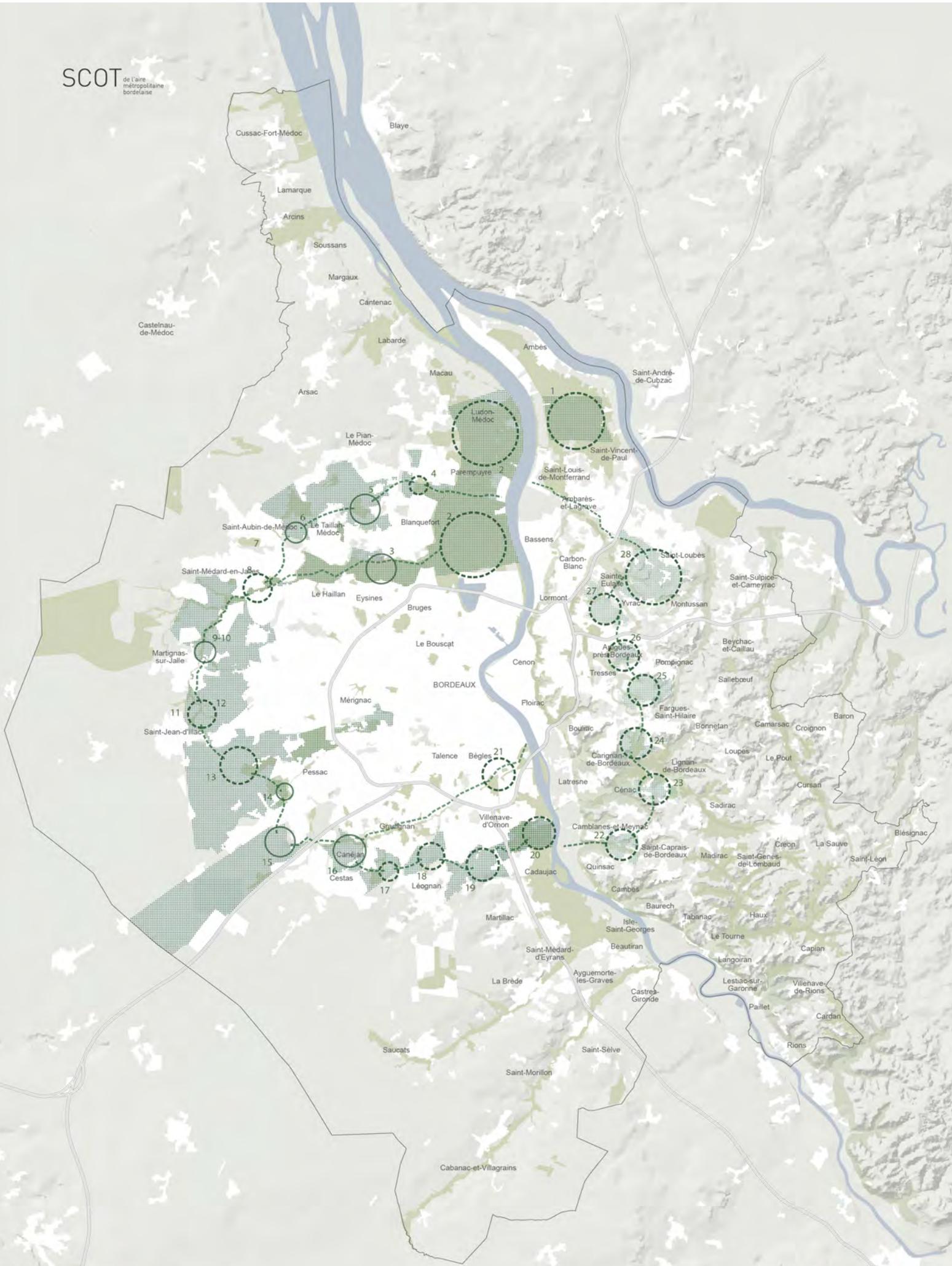
5. Parc de Tanaïs (Blanquefort)
6. Bois du Taillan-Médoc
7. Zone de loisirs du Hiou et de Marcelon (Saint-Aubin-de-Médoc)
8. Espace boisé de la Jalle et Poudrière (Saint-Médard-en-Jalles)
9. Plaine Colette Besson (Martignas-sur-Jalle)
10. Bois de Nigès (Martignas-sur-Jalle)
11. Espace de loisirs et de découverte du domaine Laughey de Mongran
12. Centre aéré de Marchegay (Mérignac)
13. Grandes cultures (Saint-Jean-d'Ilac)
dans la continuité de la coulée verte de Mérignac
14. Bois des sources du Peugue / Plaine des sports (Pessac)
15. Parc de Montsalut / Forêt des Sources (Cestas)
17. Lande de Malores (Canéjan)
et domaine du Château Lestonnat (Canéjan / Gradignan)
et Parc de Catoy (Gradignan)
18. Domaine du Château Olivier (Léognan)

Préserver et développer des sites de projets agricoles dans l'Entre-deux-Mers

22. Site de projet agricole Quinsac - Camblanes - Cénac
23. Site de projet agricole Cénac - Lignan-de-Bordeaux
24. Site de projet agricole Carignan-de-Bordeaux - Fargues-Saint-Hilaire
25. Site de projet agricole Tresses - Pompignac
26. Site de projet agricole Artigues-près-Bordeaux - Tresses
27. Site de projet agricole Yvrac - Sainte-Eulalie
28. Site de projet agricole Sainte-Eulalie - Yvrac - Montussan - Saint-Loubés

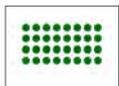
Relier les sites de projets autour de la nature et des agricultures pour constituer une véritable ceinture verte métropolitaine

■ ■ ■ ■ ■ Système d'itinérances s'appuyant sur les sites de projets agricoles



fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG «SIGMA»
Bordeaux Métropole - orthophoto IGN (été 2009) - SYSDAU ©
traitement a'urba © mars 2016





D1. Constituer une couronne de sites de projets agricoles, sylvicoles et naturels

Préserver et développer des sites de projets agricoles autour des fleuves et des jalles

Définition préalable et lien avec la cartographie :

En s'appuyant sur les sites et exploitations existants d'une part, et sur les sites potentiels d'autre part, le SCoT propose la localisation de sites de « projets naturels, agricoles ou sylvicoles » à vocation pédagogique, touristique ou de loisirs sur l'ouest de l'agglomération.

Sept sites de projets agricoles autour des fleuves et des jalles sont identifiés :

1. Presqu'île d'Ambès
2. Parc intercommunal des Jalles
3. Vallée maraîchère du parc des Jalles
4. Parc des gravières (Parempuyre/Blanquefort)
16. Espace boisé de l'Eau Bourde (Cestas, Canéjan)
19. Domaine de l'Eau Blanche (Villenave-d'Ornon/Cadaujac)
20. Bocages humides de Cadaujac
21. Delta vert de Bègles

Afin de garantir sur le long terme la faisabilité et la cohérence de la couronne verte :

- les équipements qui répondent à l'objectif de renforcer l'offre touristique ou de loisirs sont encouragés dans la mesure où ils respectent les spécificités du milieu naturel et agricole et la définition préalable exposée ci-avant ;
- la mise en place d'un Périmètre de protection des espaces naturels, forestiers et agricoles périurbains (PPEANP) ou d'une Zone agricole protégée (ZAP) en concertation avec le Conseil départemental de la Gironde est recommandée.

L'acquisition publique de ces sites est également souhaitable.

Des mesures d'accompagnement complémentaires peuvent être menées :

- entreprendre une démarche partenariale conduite à l'échelle intercommunale et associant les communes, EPCI et les organismes représentatifs des mondes agricoles, sylvicoles, etc., de façon à étudier et mettre en œuvre les projets de développement ruraux les plus adaptés aux spécificités environnementales, agronomiques, paysagères et urbaines des sites.
- poursuivre la mise en réseau de ces espaces de nature pour permettre le déplacement de l'homme, de la faune et de la flore (maillage de circulations douces et de continuités écologiques et paysagères).

Les lisières urbaines au contact des espaces sylvicoles peuvent être aménagés selon les principes définis et illustrés dans les coupes de principe de la partie B1 (« Structurer et valoriser les lisières urbaines au contact des paysages de l'eau »).

Préserver et valoriser des sites de projets du plateau landais

Définition préalable et lien avec la cartographie :

En s'appuyant sur les sites et exploitations existants d'une part, et sur les sites potentiels d'autre part, le SCoT propose la localisation de sites de « projets naturels, agricoles ou sylvicoles » à vocation pédagogique, touristique ou de loisirs sur l'ouest de l'agglomération.

Les sites de projets du plateau landais identifiés sont les suivants :

5. Parc de Tanaïs (Blanquefort)
6. Bois du Taillan-Médoc
7. Zone de loisirs du Hiou et de Marcelon (Saint-Aubin-de-Médoc)
8. Espace boisé de la Jalle et Poudrerie (Saint-Médard-en-Jalles)
9. Plaine Colette-Besson (Martignas-sur-Jalle)
10. Bois de Nigès (Martignas-sur-Jalle)
11. Espace de loisirs et de découverte du domaine Laughey de Mongran
12. Centre aéré de Marchegay (Mérignac)
13. Grandes cultures (Saint-Jean-d'Illac) dans la continuité de la coulée verte de Mérignac
14. Bois des sources du Peugue / Plaine des sports (Pessac)
15. Parc de Montsalut / Forêt des Sources (Cestas)
17. Lande de Malores (Canéjan), et domaine du Château Lestonnat (Canéjan/Gradignan) et Parc de Catoy (Gradignan)
18. Domaine du Château Olivier (Léognan)

Afin de garantir sur le long terme la faisabilité et la cohérence de cette couronne verte :

- les équipements qui répondent à l'objectif de renforcer l'offre touristique ou de loisirs sont encouragés dans la mesure où ils respectent les spécificités du milieu naturel et agricoles et la définition préalable exposée ci-avant ;
- la mise en place d'un Périmètre de protection des espaces naturels, forestiers et agricoles périurbains (PPEANP) ou d'une Zone Agricole Protégée (ZAP) en concertation avec le Conseil départemental de la Gironde est recommandée.

L'acquisition publique de ces sites est également souhaitable.

Des mesures d'accompagnement complémentaires peuvent être menées :

- entreprendre une démarche partenariale conduite à l'échelle intercommunale et associant les communes, EPCI et organismes représentatifs des mondes agricoles, sylvicoles, etc., de façon à étudier et mettre en œuvre les projets de développement ruraux les plus adaptés aux spécificités environnementales, agronomiques, paysagères et urbaines des sites ;
- poursuivre la mise en réseau de ces espaces de nature pour permettre le déplacement de l'homme, de la faune et de la flore (maillage de circulations douces et de continuités écologiques et paysagères).

Les lisières urbaines au contact des espaces sylvicoles peuvent être aménagés selon les principes définis et illustrés dans les coupes de principe de la partie A3 (« Lisières au contact de l'espace agricole et forestier »).

Préserver et développer des sites de projets agricoles dans l'Entre-deux-Mers

Définition préalable et lien avec la cartographie :

En s'appuyant sur les sites et exploitations existants, le SCoT propose la localisation de sites de projets agricoles dans le but de donner une lisibilité foncière à moyen terme aux exploitations et de permettre ainsi le maintien d'entités agricoles d'équilibre (entités agronomiques aux caractéristiques et dimensions viables et pérennes) à proximité des villes. Les sites de projets agricoles sont des ensembles à forts enjeux agricoles, paysagers et environnementaux ; leur définition répond à la nécessité de les conforter dans leur espace et leurs fonctions (production de biens et services agricoles) tout en favorisant les loisirs et le tourisme verts compatibles avec l'activité agricole et le fonctionnement écologique du territoire.

Sept sites de projets agricoles dans l'Entre-deux-Mers sont identifiés :

22. Site de projet agricole Quinsac - Camblanes - Cénac
23. Site de projet agricole Cénac - Lignan-de-Bordeaux
24. Site de projet agricole Carignan - Fargues-Saint-Hilaire
25. Site de projet agricole Tresses - Pompignac
26. Site de projet agricole Artigues-près-Bordeaux - Tresses
27. Site de projet agricole Yvrac - Sainte-Eulalie
28. Site de projet agricole Sainte-Eulalie - Yvrac - Montussan - Saint-Loubès

Afin de garantir sur le long terme la faisabilité et la cohérence de cette couronne verte et agricole, le SCoT propose deux voies d'intervention aux communes et EPCI concernés par les sites de projets agricoles :

- la mise en place d'un Périmètre de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers périurbains (PPEANP) ou d'une Zone agricole protégée (ZAP) en concertation avec le Conseil départemental de la Gironde et les collectivités concernées. Dans ce cas, le périmètre proposé par le SCoT peut être précisé en tenant compte des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées, et redéfini dans le cadre de la procédure d'étude liée au PPEANP ou à la ZAP ;
- en l'absence ou dans l'attente de cette démarche, les PLU doivent préserver de l'urbanisation les espaces agricoles, naturels et forestiers localisés en dehors des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées par un règlement et un zonage adaptés et préciser les modalités de gestion des constructions existantes, dans le respect des dispositions fixées dans les parties A, B, C de « La métropole nature » du présent document. Seuls les aménagements, constructions et installations liés aux activités agricoles, à la gestion et à la mise en valeur écologique des milieux naturels et à l'exploitation des ressources minérales, en eau ou en énergies renouvelables sont autorisés.

Les équipements qui répondent à l'objectif de renforcer l'offre touristique ou de loisirs peuvent être autorisés s'ils respectent les spécificités du milieu naturel et du milieu agricole.

Des mesures d'accompagnement complémentaires peuvent être menées :

- entreprendre une démarche partenariale conduite à l'échelle intercommunale et associant les communes, EPCI et organismes représentatifs des mondes agricoles, viticoles, etc., de façon à étudier et mettre en œuvre les projets de développement ruraux les plus adaptés aux spécificités environnementales, agronomiques, paysagères et urbaines des sites ;
- soutenir le développement des sites tout en favorisant leur diversification (par la réalisation de documents fédérateurs de type charte d'engagement, par exemple, etc.).

D2. Relier les sites de projets autour de la nature et des agricultures pour constituer une véritable couronne verte métropolitaine

Afin de garantir la mise en réseau des sites de projets :

- des liaisons entre les sites de projets sont à rechercher prioritairement par des circulations douces, parcours pédestres ou liaisons cyclables, itinéraires de randonnée ;
- l'étude de la faisabilité de ces circulations douces et l'identification des tracés possibles doivent être réalisées en concertation avec le Conseil départemental de la Gironde, la ou les communautés de communes concernées et les communes.

L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire économe



Pour une métropole responsable

Pour une métropole responsable

La sobriété foncière et énergétique

Le modèle de développement proposé est celui d'une métropole qui consomme peu d'énergie, la valorise au maximum et occupe le minimum d'espace, celui d'une métropole qui met l'environnement au cœur de ses préoccupations.

La ressource en espaces naturels, agricoles et forestiers

Parce que les nouveaux modes de développement, générateurs de densité, conduisent à ne plus considérer les espaces agricoles, naturels et forestiers comme autant de réserves foncières en attente d'un aménagement urbain, la priorité se fixe désormais sur la réduction de la consommation foncière. Ainsi, les espaces naturels, agricoles et forestiers doivent être préservés à long terme et leur consommation réduite.

La ressource énergétique

Face à l'ambition du « Facteur 4 », tous les gisements en énergies renouvelables présents localement doivent être mobilisés, dans des conditions économiques soutenables, pour les besoins du parc bâti existant et futur sur l'aire du SCoT : énergie solaire thermique et photovoltaïque, biomasse, récupération des calories perdues (UIOM, eaux usées, chaleur industrielle, etc.), géothermie superficielle et profonde, etc. En parallèle, un effort considérable doit être réalisé en matière de maîtrise des consommations énergétiques, tant pour les besoins de chauffage que les besoins de climatisation.

Concernant la mutation énergétique du territoire, les réseaux de chaleur constituent le meilleur moyen d'apporter « massivement » les énergies renouvelables en milieu urbain. La faisabilité technico-économique d'un réseau de chaleur est largement favorisée par un certain nombre de paramètres relevant de l'aménagement urbain : niveau de densité, mixité fonctionnelle (permettant de lisser sur la journée ou sur l'année les besoins de chaud et de froid entre habitat et activités/commerces/tertiaire), présence de grands équipements avec des besoins énergétiques élevés.

La préservation et la gestion durable des ressources

Le modèle de développement proposé est aussi celui d'une métropole qui préserve tout en gérant durablement ses ressources, une métropole qui se soucie fortement de la qualité de vie de ses habitants attachés, de plus en plus au niveau optimal de santé environnementale, une métropole beaucoup plus attirante qu'une métropole fortement consommatrice de ressources.

La ressource en eau potable

Au-delà du risque de plus en plus prégnant de dégradation qualitative et quantitative des nappes profondes qui fournissent la totalité de l'eau potable aux habitants de l'aire métropolitaine, les collectivités locales du SCoT doivent participer à la réponse aux besoins en eau potable tout en réduisant les prélèvements dans les nappes déficitaires (éocène, crétacé) et dans les zones à risque de dénoyage de l'oligocène. Dans ce contexte, et en compatibilité avec le SDAGE et le SAGE nappes profondes, trois orientations sont retenues :

- poursuivre et renforcer la protection de la ressource en eau ;
- promouvoir les économies d'eau et les usages des eaux « alternatives » ;
- coordonner le développement urbain avec la mise en œuvre des ressources de substitution pour les secteurs déficitaires.

Les ressources en matériaux

Dans un contexte de raréfaction des ressources alluvionnaires locales, avec près de 60 % des matériaux utilisés localement et importés depuis les départements limitrophes et les secteurs de Langon et de Libourne (source : UNICEM), dont 90 % transportés par voie routière, la réduction des importations en matériaux constitue un enjeu environnemental et économique majeur pour le développement métropolitain. Quatre orientations sont proposées par le SCoT pour répondre à cet enjeu :

- promouvoir le recyclage des matériaux issus de la démolition et de la déconstruction ;

- développer le transport des matériaux par voie fluviale ou ferroviaire ;
- favoriser l'écoconstruction pour réduire et stabiliser les besoins en matériaux non renouvelables ;
- établir un équilibre concerté entre la valorisation des gisements locaux et la préservation de l'environnement.

La qualité des eaux superficielles

Afin de préserver la qualité des eaux à l'échelle des bassins versants et de limiter les pressions sur l'écosystème estuarien, rendu particulièrement sensible par l'aggravation du phénomène de bouchon vaseux, le projet de SAGE estuaire (arrêté en septembre 2010) a fixé des objectifs de concentration en oxygène à l'aval des fleuves Garonne et Dordogne. Il recommande que durant la période à risques (du 1^{er} juin au 30 septembre) les facteurs concourant à l'augmentation des contraintes sur l'oxygène à l'aval des fleuves (étiage, forte température et rejets de matières oxydables liés au pluvial) ne soient pas aggravés, voire réduits (PAGD disposition Ox1). Sur le secteur de l'agglomération bordelaise, l'un des principaux facteurs concourant à ces pressions sont les rejets par temps de pluie. Dans ce contexte et afin de contribuer à l'atteinte du bon état des masses d'eau superficielles fixé par la directive cadre sur l'eau et décliné localement dans le SAGE estuaire, trois orientations sont retenues par le SCoT :

- limiter l'imperméabilisation des sols et maîtriser les ruissellements d'eau pluviale à l'échelle des bassins versants ;
- mettre en cohérence les capacités de collecte et de traitement avec les capacités d'accueil des nouvelles populations ;
- poursuivre l'amélioration des dispositifs d'assainissement collectifs et anticiper l'augmentation de la sensibilité des milieux récepteurs.

Les risques et les nuisances

Le risque inondation

Le modèle de développement proposé est enfin celui d'une métropole qui met la protection des biens et des personnes contre les risques et les nuisances au cœur de ses priorités.

En effet, l'aire métropolitaine bordelaise, soumise au régime fluvio-maritime, c'est à dire à la fois à l'influence de ses fleuves et à celle de l'océan lors d'un épisode de tempête, connaît des débordements des fleuves (Garonne et Dordogne) et de leurs principaux affluents particulièrement rapides et violents qui nécessitent une prise en compte toute particulière dans le SCoT, tant du point de vue de la protection des personnes que des biens. Dans un contexte d'évolution permanente de la connaissance sur ce sujet et dans l'attente de la mise en place d'outils réglementaires adaptés (futurs PPRL/PPRI), cinq grandes orientations sont proposées par le SCoT de façon transitoire :

- préserver les zones non urbanisées soumises au risque inondation quel que soit le niveau d'aléa ;
- ne pas augmenter la vulnérabilité des zones urbanisées soumises au risque ;
- permettre le développement à terme de secteurs stratégiques pour la métropole ;
- préserver et valoriser les champs d'expansion des crues majeures à l'échelle de l'estuaire et de la Garonne ;
- prendre en compte les risques liés aux ouvrages existants et améliorer leur gestion.

La vulnérabilité du territoire

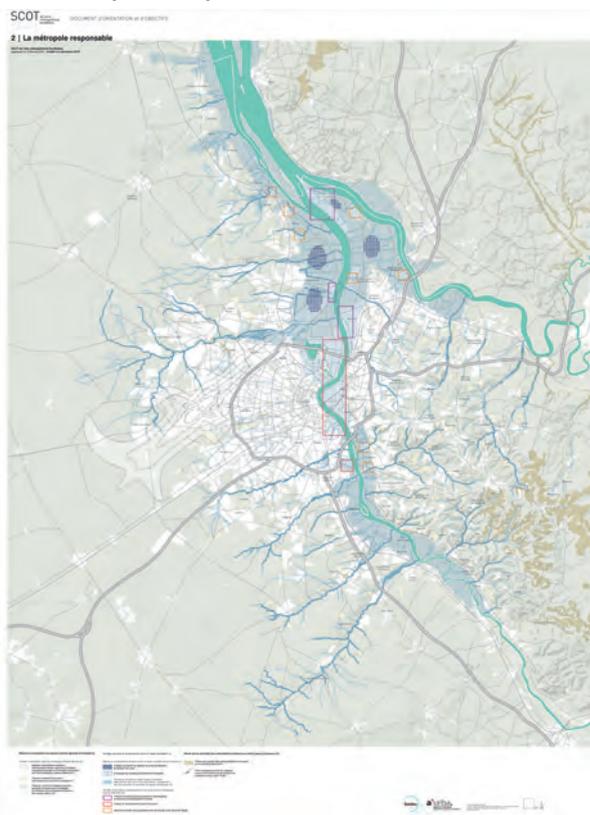
Parallèlement, mouvements de terrain, risque de feux de forêt, risques industriels et technologiques et bruits issus des infrastructures de transport impactent lourdement le territoire de l'aire métropolitaine bordelaise. Afin de ne pas aggraver l'exposition des biens et des personnes à ces risques, le SCoT prend en compte l'ensemble des aléas dans les projets de développement et propose des mesures complémentaires afin de réduire la vulnérabilité des secteurs déjà exposés.

E Réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers

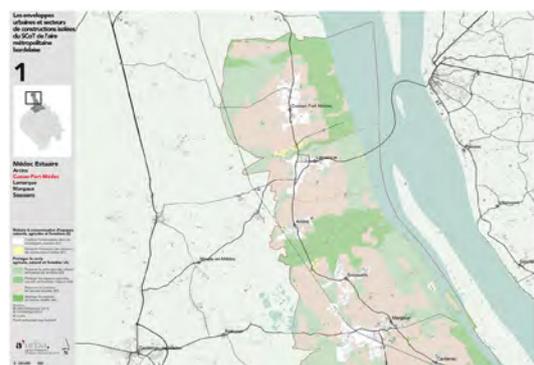
La ressource en espaces naturels, agricoles et forestiers

Pour une meilleure interprétation cartographique, dès lors que les références des légendes sont indiquées en regard du texte, il convient de se référer aux cartographies du D2O suivantes :

La métropole responsable au 1/75000



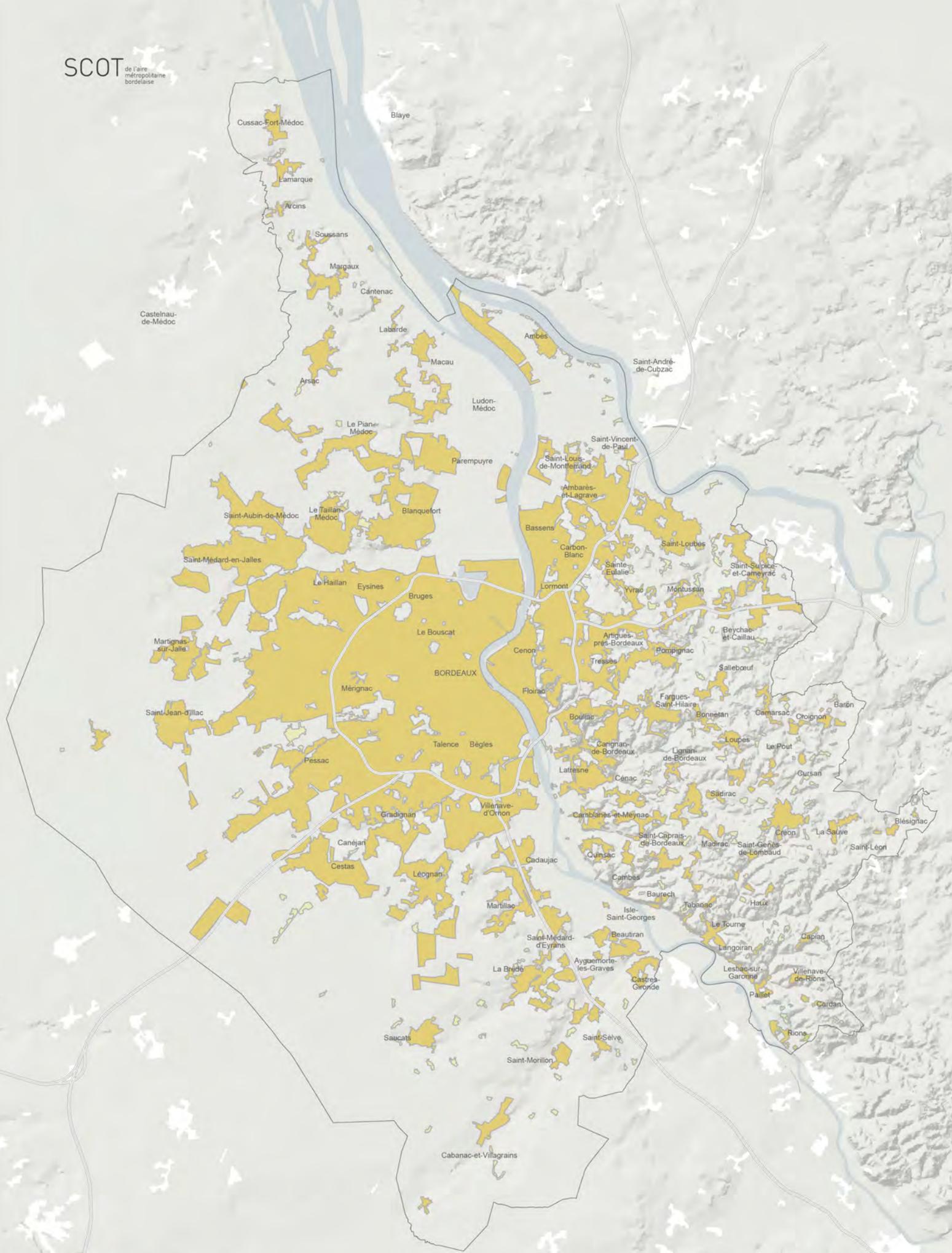
L'Atlas des enveloppes urbaines et secteurs de constructions isolées au 1/50000



Une consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers mesurée

Réduire la consommation d'espace

-  Contenir l'urbanisation dans les enveloppes urbaines définies
-  Encadrer l'évolution des secteurs de constructions isolées



fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG «SIGMA»
Bordeaux Métropole - orthophoto IGN (été 2009) - SYSDAU ©
traitement a'urba © mars 2016



E1. Contenir l'urbanisation dans les enveloppes urbaines définies

D'une façon générale, toutes les mesures en faveur d'une consommation plus raisonnée des espaces non bâtis à des fins multifonctionnelles (habitat, activités, équipements) doivent être encouragées.

En amont de la géographie prioritaire de l'offre urbaine qui vient compléter le dispositif général, la réduction de la consommation des sols repose sur une localisation fine des espaces d'urbanisation future dans l'Atlas des territoires relatif aux enveloppes urbaines. Pour autant, la délimitation précise de ces différents espaces revient aux documents d'urbanisme locaux qui ont la charge d'en préciser les limites.

Préserver 120 000 ha d'espaces naturels, agricoles et forestiers de l'urbanisation en interdisant la constructibilité en dehors des secteurs définis

En dehors des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées définis ci-après, les espaces doivent être préservés de l'urbanisation afin d'éviter le mitage urbain.

Cependant, dans le respect des régimes de protection des espaces agricoles, naturels et forestiers fixés dans les parties A, B, C et D de « La métropole nature », certains équipements, constructions ou aménagements nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif et des activités agricoles, ainsi que les équipements touristiques, de sports ou de loisirs, peuvent être acceptés dès lors qu'ils ne portent atteinte à la qualité des espaces. De plus, compte tenu du lien fondamental au fleuve, les activités industrialo-portuaires sont autorisées en dehors des enveloppes urbaines dans le respect des localisations identifiées dans la carte « La métropole active » et des procédures environnementales en vigueur et de la prévention du risque inondation.

Par ailleurs, en dehors des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées, les documents d'urbanisme locaux doivent déterminer les modalités de gestion des constructions existantes, dans le respect des dispositions fixées dans les parties A, B, C et D de « La métropole nature » du présent document.

Maintenir des équilibres raisonnés entre espaces naturels, agricoles et forestiers et espaces artificialisés

Les emprises ainsi définies doivent permettre de maintenir des équilibres raisonnés entre espaces naturels, agricoles et forestiers et espaces urbanisés restant, en moyenne à l'échelle de chaque grand territoire, de l'ordre de :

- 15 % / 85 % dans l'hypercentre ;
- 25 % / 75 % dans le cœur d'agglomération ;
- 55 % / 45 % en moyenne dans la couronne des centralités ;
- 90 % / 10 % dans les bassins de vie.

Ce qui revient à un équilibre global de l'ordre de :

- 50 % / 50 % dans Bordeaux Métropole ;
- 85 % / 15 % en moyenne dans le Médoc, les Landes et Graves et l'Entre-deux-Mers.



Délimitation
dans l'Atlas des
enveloppes urbaines

Contenir l'urbanisation dans les enveloppes urbaines

Afin d'éviter une consommation excessive des espaces naturels, agricoles ou forestiers à l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise, les extensions urbaines doivent donc être contenues dans les emprises définies par les enveloppes urbaines représentées sur la carte « La métropole responsable » et localisées dans l'Atlas des territoires dédié.

Cette transcription dans les documents d'urbanisme locaux doit se faire en compatibilité tout en tenant compte de la délimitation des espaces naturels, agricoles et forestiers protégés.



Délimitation
dans l'Atlas des
enveloppes urbaines

Encadrer l'évolution des secteurs de constructions isolées

En dehors des enveloppes urbaines, les secteurs de constructions isolées, présentés sur la carte « La métropole responsable » et localisés dans l'Atlas des territoires dédié, ne sont pas destinés à accueillir du développement urbain. À ce titre, dans les secteurs déjà occupés, la gestion du tissu existant doit se faire de façon limitée, dans un objectif de structuration urbaine (comme par exemple le comblement de dents creuses dans un hameau et l'organisation d'ensembles d'habitations isolées) ou pour faciliter la sédentarisation par des conditions d'accueil décentes, et ce au regard des contraintes d'assainissement et des enjeux environnementaux.

Cette transcription dans les documents d'urbanisme locaux doit se faire en compatibilité tout en tenant compte de la délimitation des espaces naturels, agricoles et forestiers protégés.

E2. Réduire la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers

Les documents d'urbanisme locaux doivent prendre en compte et traduire, à l'échelle intercommunale, l'objectif de réduction de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers au regard de l'état de la consommation des dernières années.

L'enveloppe urbaine définie dans le SCoT constitue l'emprise maximale dans laquelle peuvent s'inscrire, dans un rapport de compatibilité, les zones de développement urbain des documents d'urbanisme. Ces derniers ont toutes latitudes, en accord avec leur projet, de reprendre ou non ces secteurs en zone constructible.

E3. Prendre en compte et valoriser les lisières ville-nature

Définition préalable :

Les lisières ville-nature sont définies comme les espaces de transition entre zones urbaines et espaces agricoles, naturels et forestiers, qu'il s'agisse des lisières entre ville et forêt, des fronts urbains au contact des espaces agricoles, ou des espaces naturels associés aux cours d'eau. Ces lisières constituent également des lieux d'imbrication ville-nature et participent de manière globale à l'amélioration du cadre de vie en facilitant les échanges entre nature et zone urbanisée.

La traduction dans les documents d'urbanisme locaux des enveloppes urbaines délimitées dans l'Atlas des territoires du SCoT doit tenir compte des réflexions menées localement et des orientations relatives aux lisières ville-nature préconisées dans la partie « La métropole nature » du présent D2O, concernant :

- les lisières au contact des espaces agricoles, naturels et forestiers (orientation A3 : « Structurer et valoriser les lisières au contacts des espaces agricoles, naturels et forestiers ») ;
- les lisières au contact des espaces viticoles (orientation A5 : « Mettre en valeur les paysages viticoles et limiter les nuisances liées aux activités agricole et viticole ») ;
- les lisières au contact des espaces de nature urbains (orientation A6 : « Valoriser les espaces de nature urbains ») ;
- les lisières au contacts des fils de l'eau et des lits majeurs (orientation B1 : « Structurer et valoriser les lisières urbaines au contact des paysages de l'eau »).

Le SCoT préconise l'aménagement paysager et la valorisation de ces lisières ville-nature dans les projets d'extension urbaine ou de renouvellement urbain au contact d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Les projets doivent permettre de créer une interface paysagère de qualité avec les espaces naturels, agricoles et forestiers environnants, et les aménagements doivent être conçus pour privilégier les usages collectifs (jardins partagés, jardins familiaux, aires de jeux, cheminement doux, etc.) adaptés aux contextes paysager et écologique environnants et aux sensibilités environnementales du site. Ces aménagements, de préférence multifonctionnels, peuvent être :

- écologiques : en favorisant la biodiversité par une diversité accrue du couvert végétal (strates arborées, arbustives et herbacées), en privilégiant des essences locales ou en préservant les abords des cours d'eau (ripisylves) et les zones humides et en insérant dans ces espaces la gestion des eaux pluviales et superficielles (lagunage, noue, etc.) ;
- et/ou agricoles : en permettant l'implantation de points de vente de produits locaux, jardins familiaux, activités pédagogiques ;
- et/ou récréatifs : en aménageant des espaces de loisirs, de sports et de détente et de circulations douces pour les habitants. Dans ce cas, il s'agit de permettre la perméabilité et l'ouverture de l'espace urbanisé sur les espaces naturels, agricoles et forestiers environnants en aménageant un espace de transition de qualité ;
- et/ou environnementaux : en favorisant les services rendus par la nature tels que l'épuration des eaux, la qualité de l'air, la lutte contre l'effet d'îlots de chaleur urbains, la gestion et la rétention des eaux pluviales protections visuelles, la zone de protection incendie, la piste d'accès service de secours.

Le traitement de ces espaces peut prendre diverses formes (bandes enherbées, prairies fauchées, espaces verts publics, jardins partagés, promenades pour circulations douces, restauration ou création de zones humides, bassins, ou noues de rétention des eaux de ruissellement, etc.).

Les aménagements conçus sur les lisières ville-nature peuvent se développer sur une largeur pouvant varier entre une dizaine de mètres jusqu'à cinquante mètres et plus si nécessaire.

Les documents d'urbanisme locaux identifient plus précisément les terrains constituant ces lisières ville-nature et y déclinent les outils réglementaires adaptés (règlement écrit, zonage de transition, Orientations d'aménagement et de programmation, etc).

Cette disposition ne concerne pas les secteurs de constructions isolées généralement circonscrits et non amenés à évoluer fortement.

E4. Rationaliser l'occupation des sols

De façon générale, le développement de l'habitat et de l'économie doit être soumis à la double exigence d'utilisation plus rationnelle et plus intensive des espaces.

Trouver un meilleur équilibre entre renouvellement urbain et extension urbaine

Un meilleur équilibre entre renouvellement urbain et extension urbaine doit être trouvé à l'échelle de chaque territoire afin de renverser les pratiques en faveur du renouvellement tout en prenant en compte les spécificités et les contextes locaux.

Au vu de l'armature urbaine du projet, ces équilibres peuvent s'approcher de la répartition suivante tant en termes de production de logements qu'en termes de foncier économique (répartition en m² de plancher) :

	Extension urbaine	Renouvellement urbain
Cœur d'agglomération (dont hypercentre)	20 %	80 %
Couronne de centralités et centralités relais	50 %	50 %
Bassins de vie (hors centralités relais)	60 %	40 %

Doit être entendu par extension urbaine tout développement urbain situé dans l'enveloppe urbaine non occupée en 2010, et par renouvellement urbain tout développement urbain au sein de l'enveloppe urbaine occupée en 2010 (y compris les dents creuses).

De façon générale, les collectivités sont incitées à développer les outils techniques, financiers et fonciers à mettre en œuvre afin de limiter l'extension urbaine et de favoriser la densification et le renouvellement du tissu existant.

E5. Donner les conditions d'un développement résidentiel économe en foncier

Réduire la consommation moyenne du foncier pour les futurs logements

Pour cela, à titre indicatif, pour les constructions neuves, sont fixés par grand territoire les objectifs moyens de consommation d'espace suivants :

Objectifs par logement (individuel et collectif)	Consommation foncière 2000-2009*	Objectif moyen fixé par territoire
Cœur d'agglomération (dont hypercentre)	230 m ² /logt	150 m ² /logt
Couronne de centralités	740 m ² /logt	540 m ² /logt
Bassins de vie (dont centralités relais)	900 m ² /logt	700 m ² /logt

* Nombre moyen de m² d'espace artificialisé par logement, pour les espaces artificialisés uniquement par du logement (maisons/appartements/mixte) observé entre 2000 et 2009. (Source MAJIC II / DDTM33 MOST).

Objectifs par logement individuel (uniquement - hors mixité)	Consommation foncière 2000-2009*	Objectif moyen fixé par territoire
Cœur d'agglomération (dont hypercentre)	550 m ² /logt	450 m ² /logt
Couronne de centralités	950 m ² /logt	750 m ² /logt
Bassins de vie (dont centralités relais)	1100 m ² /logt	900 m ² /logt

* Nombre moyen de m² d'espace artificialisé par maison individuelle, pour les espaces artificialisés uniquement par de la maison individuelle observé entre 2000-2009. (Source MAJIC II / DDTM33 MOST).

De façon générale, à titre indicatif, pour les constructions neuves, sont fixés les objectifs moyens de répartition entre habitat individuel et habitat collectif suivants (calculés en nombre de logement, y compris les maisons de ville) :

	Part entre habitat individuel et habitat collectif de la production entre 2000 et 2009 *	Objectifs moyens de la production neuve fixés par territoire
Cœur d'agglomération (dont hypercentre)	35% ind / 65% coll	25% ind / 75% coll
Couronne de centralités	80% ind / 20% coll	70% ind / 30% coll
Bassins de vie (dont centralités relais)	85% ind / 15% coll	75% ind / 25% coll

* Parts relatives du nombre de maisons et d'appartements dans les surfaces artificialisées par du logement uniquement (maisons/appartements/mixte) observées entre 2000 et 2009. (Source MAGIC II / DDTM33 MOST).

Ces équilibres, fixés à l'échelle de chaque grand territoire, doivent pouvoir être adaptés aux contextes territoriaux tout en respectant les objectifs moyens par les EPCI suivants pour les constructions neuves :

Objectifs par logement (individuel et collectif)	Consommation foncière 2000-2009 *	Objectif moyen fixé par intercommunalité	Objectif moyen fixé par territoire		
			Cœur d'agglomération (dont hypercentre)	Couronne de centralités	Bassins de vie (dont centralités relais)
CdC Médoc-Estuaire	850 m ² /logt	700 m ² /logt	—	—	700 m ² /logt
CdC Saint-Loubès	940 m ² /logt	550 à 700 m ² /logt	—	540 m ² /logt	700 m ² /logt
CdC Coteaux bordelais	940 m ² /logt	550 à 700 m ² /logt	—	540 m ² /logt	700 m ² /logt
CdC Créonnais	870 m ² /logt	700 m ² /logt	—	—	700 m ² /logt
CdC Vallon Artolie	860 m ² /logt	700 m ² /logt	—	—	700 m ² /logt
CdC Portes Entre-deux-Mers	1 030 m ² /logt	550 à 700 m ² /logt	—	540 m ² /logt	700 m ² /logt
CdC Jalle Eau Bourde	820 m ² /logt	550 à 700 m ² /logt	—	540 m ² /logt	700 m ² /logt
CdC Montesquieu	1 000 m ² /logt	550 à 700 m ² /logt	—	540 m ² /logt	700 m ² /logt
Bordeaux Métropole	310 m ² /logt	150 à 300 m ² /logt	150 m ² /logt	540 m ² /logt	700 m ² /logt

* Nombre moyen de m² d'espace artificialisé par logement, pour les espaces artificialisés uniquement par du logement (maisons/appartements/mixte) observé entre 2000 et 2009. (Source MAJIC II / DDTM33 MOST).

CdC : Communauté de communes

**Seule la partie concernée de la Communauté de communes du Créonnais est prise en compte (Créon, Cursan, Haux, Lignan-de-Bordeaux, Loupes, Madirac, Le Pout, Sadirac et Saint-Genès-de-Lombaud).

Objectifs par logement individuel (uniquement - hors mixité)	Consommation foncière 2000-2009 *	Objectif moyen fixé par intercommunalité	Objectif moyen fixé par territoire		
			Cœur d'agglomération (dont hypercentre)	Couronne de centralités	Bassins de vie (dont centralités relais)
CdC Médoc-Estuaire	950 m ² /logt	900 m ² /logt	—	—	900 m ² /logt
CdC Saint-Loubès	1 010 m ² /logt	750 à 900 m ² /logt	—	750 m ² /logt	900 m ² /logt
CdC Coteaux bordelais	1 050 m ² /logt	750 à 900 m ² /logt	—	750 m ² /logt	900 m ² /logt
CdC Créonnais	1 080 m ² /logt	900 m ² /logt	—	—	900 m ² /logt
CdC Vallon Artolie	1 000 m ² /logt	900 m ² /logt	—	—	900 m ² /logt
CdC Portes Entre-deux-Mers	1 240 m ² /logt	750 à 900 m ² /logt	—	750 m ² /logt	900 m ² /logt
CdC Jalle Eau Bourde	1 090 m ² /logt	750 à 900 m ² /logt	—	750 m ² /logt	900 m ² /logt
CdC Montesquieu	1 100 m ² /logt	750 à 900 m ² /logt	—	750 m ² /logt	900 m ² /logt
Bordeaux Métropole	600 m ² /logt	450 à 600 m ² /logt	450 m ² /logt	750 m ² /logt	900 m ² /logt

* Nombre moyen de m² d'espace artificialisé par logement, pour les espaces artificialisés uniquement par du logement (maisons/appartements/mixte) observé entre 2000 et 2009. (Source MAJIC II / DDTM33 MOST)

CdC : Communauté de communes

**Seule la partie concernée de la communauté de communes du Créonnais est prise en compte (Créon, Cursan, Haux, Lignan-de-Bordeaux, Loupes, Madirac, Le Pout, Sadirac et Saint-Genès-de-Lombaud).

E6. Établir des conditions particulières d'un développement économique plus économe en foncier

Les sites économiques existants doivent être optimisés afin de limiter la création de friches ou de parcelles sous-occupées. À ce titre, les documents d'urbanisme locaux doivent favoriser leur densification et encourager une réduction de leur imperméabilisation.

En conséquence, les zones économiques monofonctionnelles existantes doivent faire l'objet d'une analyse, intégrée aux documents d'urbanisme et relative à l'occupation du sol, en identifiant en particulier leur potentiel de restructuration. Sur cette base, toute extension peut être conditionnée au taux d'occupation du sol de la zone existante pour éviter une sous-exploitation du foncier trop importante. Dans ce cas, un ratio tenant compte des espaces non occupés (friches, délaissés ou lots non occupés) peut être mis en place en s'adaptant à la taille des sites économiques concernés. Néanmoins, des adaptations peuvent être admises au titre de la prévention du risque technologique. Aussi, la mutualisation de certains espaces (parkings, stockages, espaces de vie commune, etc.) doit être recherchée.

Pour favoriser le rayonnement du territoire au sein des clusters, des sites de rayonnement métropolitain, des grands parcs d'activités économiques et productives et des pôles locaux d'équilibre identifiés (cf. point M), des extensions doivent être réservées à la mesure des ambitions du projet et au regard des besoins fonciers d'établissements en cohérence avec la vocation des sites.

F Économiser l'énergie et amorcer la transition énergétique

La ressource énergétique

Le SCoT contribue aux objectifs affirmés dans le SRCAE Aquitaine (Schéma régional air climat énergie) et les Plans climat énergie territoriaux locaux en matière de réduction des émissions de Gaz à effet de serre (PCET 33 et PCET de Bordeaux Métropole). Les analyses réalisées dans le cadre de l'application de l'outil GES SCoT (développé par le CERTU et l'ADEME) sur l'aire du Sysdau ont montré la nécessité d'agir sur l'ensemble des leviers de réduction des GES, en particulier dans les secteurs des déplacements et du bâti.

Ce chapitre vise à identifier les recommandations spécifiques en matière de mutation énergétique du parc bâti, en complément à l'ensemble des mesures développées dans le D2O en termes d'armature territoriale, de mobilité durable, de limitation de la consommation des sols, de facilitation de production d'électricité « verte », etc., ayant chacune un effet direct sur la limitation de production de GES sur l'aire métropolitaine bordelaise.

F1. Favoriser la sobriété énergétique en maîtrisant les consommations énergétiques du parc bâti et en encourageant le recours aux énergies renouvelables et de récupération

Le SCoT, dans la limite de ses prérogatives, permet et encourage par ses différentes dispositions (socle naturel, armature urbaine, organisation des déplacements...) un développement plus sobre en matière énergétique.

Les PLU veillent à ne pas freiner le recours à des techniques et dispositifs permettant soit de maîtriser les consommations énergétiques, soit d'approvisionner les bâtiments en énergies renouvelables et de récupération. Afin de promouvoir une performance énergétique élevée, ils peuvent par exemple mettre en œuvre les leviers réglementaires tels que des « bonus de constructibilité pour performance énergétique renforcée » ou la délimitation de « secteurs à performances énergétique et environnementale renforcées ».

Ils veillent à promouvoir les formes urbaines économes en énergie (mitoyenneté et compacité) et le développement d'une architecture bioclimatique, limitant, dès la conception, les besoins énergétiques associés tant au confort d'hiver qu'au confort d'été (climatisation). En outre, le SCoT encourage le recours à des matériaux sains, notamment pour la construction des équipements publics, ainsi que le recours à la végétalisation des constructions et de leur environnement proche.

F2. Favoriser la production décentralisée d'énergies renouvelables et de récupération

Le SCoT incite et veille à la mise en œuvre de processus de production d'énergies renouvelables et de récupération, en particulier par les acteurs fortement consommateurs de foncier (acteurs commerciaux et industriels) sous forme de centrales photovoltaïques.

Sous réserve du respect de la législation nationale en vigueur, le SCoT prescrit aux PLU de ne pas faire obstacle aux aménagements et dispositions nécessaires à la mise en place de systèmes de production d'énergies renouvelables et de récupération. L'émergence de systèmes productifs locaux doit permettre de conforter et/ou développer des filières ou des installations énergétiques (solaire, éolienne, biomasse forestière, géothermie profonde, valorisation de la fraction fermentescible des déchets et des eaux usées, cogénération, méthanisation, etc.).

L'ensemble de ces productions contribue à la diversité dans les sources d'approvisionnement du territoire et, dans une autre mesure, constitue une contribution directe au développement d'un mix énergétique recherché à une échelle plus large.

Les installations visant à la production d'énergie électrique d'origine solaire sont privilégiées sur les bâtiments existants et futurs plutôt qu'au sol, tout en prenant en compte le SRCAE.

F3. Développer les réseaux de chaleur en zones denses

Dans les secteurs à forte densité ou de densification, les PLU veillent à prévoir des emplacements réservés pour l'installation de chaufferies alimentant des réseaux de chaleur alimentés majoritairement par les énergies renouvelables et de récupération (géothermie profonde, biomasse, récupération de calories).

Le SCoT encourage la création de réseaux de chaleur permettant d'alimenter à la fois de nouveaux programmes de construction (habitat, tertiaire, commerces, équipements) et les « gros consommateurs » existant à proximité de ces opérations (grands équipements, grandes copropriétés, notamment d'habitat social, pôles d'échange, etc.).

Un effet levier à partir des opérations d'aménagement est donc recherché pour opérer la mutation énergétique du parc existant par la création de réseaux de chaleur « intégrateurs » (c'est-à-dire intégrant construction neuve et parc existant).

À cet effet, des emplacements réservés peuvent être prévus dans les documents d'urbanisme locaux, en particulier dans les secteurs à forte densité.

F4. Anticiper les impacts « énergie-GES » des opérations d'aménagement et de renouvellement urbain

Le SCoT incite et veille à la mise en œuvre de l'intégration, dans les études préalables aux opérations d'aménagement et de renouvellement urbain (d'initiative privée ou de la collectivité) réalisées sur le territoire, d'un volet d'évaluation des impacts « énergie-GES ».

Il s'agit d'une évaluation quantitative des consommations d'énergie et des émissions de GES générées à la fois par les bâtiments et les déplacements (de personnes et de marchandises). Ce volet peut s'appuyer par exemple sur les études de flux et sur l'étude d'approvisionnement énergétique des études d'impacts lorsque ces projets y sont soumis.

Ce volet a en outre intérêt à évaluer l'opportunité de raccordement à un réseau de chaleur existant ou de création d'un réseau de chaleur pour l'opération.

G Anticiper et répondre aux besoins futurs en eau potable en préservant les nappes profondes

La ressource en eau potable

G1. Protéger les captages

Les périmètres de protection des captages arrêtés ou à l'étude doivent être pris en compte dans les documents d'urbanisme locaux. Dans ces périmètres, les occupations ou utilisations du sol susceptibles de porter atteinte à la qualité de la ressource en eau peuvent être interdites ou réglementées.

Afin d'améliorer les connaissances sur les facteurs de vulnérabilité des sources de Thil et Gamarde et de les préserver plus durablement, une étude visant à identifier les sources de pollution et les connexions hydrauliques entre les eaux superficielles et la nappe doit être conduite. Les résultats de cette étude pourraient conduire à une révision des périmètres de protection des captages concernés avec des emprises plus importantes et des prescriptions plus contraignantes.

À l'échelle des périmètres de protection, Bordeaux Métropole poursuit la démarche de régularisation de l'ensemble de ses sources et captages. Elle participe activement à un comité de suivi sur la vulnérabilité de ses ressources en eau, comité interservices ayant notamment pour objet de mettre en commun les outils et les connaissances des différents acteurs de l'eau.

G2. Protéger les ressources

D'une façon générale, les mesures en faveur de la préservation de la trame bleue (partie B du présent D2O), contribuent non seulement à l'atteinte du bon état des masses d'eau superficielles (DCE) mais, sur le plus long terme, à améliorer les potentialités de diversification des ressources pour l'alimentation en eau potable.

Afin de réduire les impacts des activités humaines sur la qualité des eaux et les risques de pollution d'origine superficielle, en particulier dans les zones d'affleurement de la nappe oligocène à l'ouest de l'agglomération bordelaise, les documents d'urbanisme locaux doivent :

- prendre en compte les zones d'affleurement définies dans la carte C5 du SDAGE Adour - Garonne, notamment en les cartographiant et en adaptant le règlement et les zonages et de façon à réduire les impacts des occupations et usages des sols sur les nappes ;
- conditionner l'ouverture à l'urbanisation de secteurs situés sur les zones d'affleurement ou connectés hydrauliquement avec ces zones, et à la réalisation préalable d'une étude d'impact qui doit notamment évaluer les impacts sur les nappes, et proposer des mesures pour supprimer, réduire, voire compenser ces impacts. Si elles s'avèrent nécessaires, ces mesures doivent être intégrées dans le zonage et le règlement ainsi que sous forme d'actions et d'opérations dans les Orientations d'aménagement et de programmation.

Afin de renforcer la protection de la ressource en eau dans les secteurs les plus vulnérables, et conformément au SAGE estuaire (articles ZH8 et ZH9 du projet de PAGD et articles R1 et R4 du projet de règlement arrêtés en CLE le 13/09/2010), la mise en place de Zones humides d'intérêt environnemental particulier (ZHIEP) et d'un programme d'action « Zone stratégique pour la gestion de l'eau » (ZSGE) sont étudiées sur les zones humides prioritaires définies par le SAGE estuaire.

G3. Restaurer et garantir le « bon état quantitatif » des nappes profondes

Comme pour l'ensemble du département, les nappes profondes fournissent la quasi-totalité de l'eau potable sur le territoire du SCoT. Malheureusement, les prélèvements se font pour l'essentiel dans des nappes déficitaires à grande échelle (éocène centre) ou surexploitées localement (zone dénoyée de la nappe de l'oligocène).

Le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) nappes profondes de Gironde vise à restaurer puis à garantir le bon état quantitatif de ces nappes. Dans sa version révisée en 2013, ce SAGE fait le constat de la non-comptabilité des modalités pratiques de l'approvisionnement en eau du territoire avec cet objectif, et préconise, pour procéder aux réductions de prélèvements nécessaires, de compléter une politique prioritaire d'optimisation des usages de l'eau (économie d'eau et maîtrise des consommations) par la création de nouveaux pôles de production d'eau potable (substitutions de ressources).

Économiser l'eau

Le SAGE nappes profondes de Gironde demande la mise en œuvre généralisée de mesures visant à économiser l'eau. Parmi les moyens pour ce faire, on peut citer notamment :

- les diagnostics de réseaux de distribution d'eau potable et le suivi continu de leurs performances (sectorisation) pour un meilleur entretien du patrimoine ;
- l'optimisation des usages de l'eau dans les lieux publics et la mise en adéquation entre l'usage et la ressource utilisée ;
- la généralisation des matériels hydro-économes dans les bâtiments et chez les particuliers.

Afin de contribuer à ces efforts et en complément à la généralisation du matériel hydro-économe, le SCoT propose de favoriser, renforcer et généraliser le recours à des ressources alternatives à l'eau potable dans les projets d'aménagements, sous réserve des disponibilités locales et au vu d'une analyse technico-économique intégrant les dimensions environnementales, sanitaires et sociales.

Les PLU, dans leurs règlements, doivent favoriser l'utilisation rationnelle et économe de la ressource en eau potable dans les opérations d'aménagement et, lorsque cela est possible et pertinent, le recours à des solutions alternatives. Ainsi sont étudiés, pour les usages ne nécessitant pas une eau de qualité « potable », et le cas échéant mis en œuvre :

- le recours aux nappes superficielles, voire à la nappe du miocène non déficitaire ;
- la récupération et la réutilisation des eaux claires (eau de pluie, eau industrielle, puits géothermique, piscine, eau traitée avant leur rejet dans le milieu naturel, etc.) en lieu et place de leur rejet dans les réseaux d'assainissement ou le milieu naturel.

Afin de mettre en œuvre ces économies d'eau, les Orientations d'aménagement et de programmation des PLU retranscrivent ces dispositions.

Il convient de rappeler ici que, pour garantir la mise en œuvre d'une politique d'optimisation des usages, le SAGE a notamment instauré des écoconditions (disposition 35). Ainsi, l'attribution d'aides publiques dans le domaine de l'eau, de l'énergie ou de la construction, qu'il s'agisse de documents de planification ou de travaux, est conditionnée à la présence, dans le plan ou le projet, d'un volet relatif à l'optimisation des usages de l'eau.

Pour la déclinaison opérationnelle d'un projet d'aménagement du territoire, il convient de rappeler que l'attribution d'aides publiques est conditionnée :

- pour les projets comportant un volet plomberie-sanitaire à des exigences d'équipement des points d'eau en matériels hydro-économes (disposition 35) ;
- pour des projets comportant des espaces verts à une exigence de conception visant à limiter les besoins en arrosage, à garantir l'optimisation de l'arrosage et à mettre en adéquation avec cet usage la ressource utilisée (disposition 36).

Le SAGE fixe une fourchette pour l'objectif de cette politique d'optimisation des usages, exprimée en termes de prélèvement par habitant pour l'alimentation en eau potable (et non pas de consommation). À l'échelle départementale, l'objectif de base est de limiter ce prélèvement à 80 m³/hab./an, voire de l'abaisser à 75 m³/hab./an pour un objectif renforcé (ce ratio n'a de signification qu'à l'échelle départementale).

Certains services de l'eau ont déjà arrêté des objectifs précis en matière d'optimisation des usages (c'est notamment le cas de Bordeaux Métropole au travers de sa « politique de l'eau » adoptée en décembre 2011).

Mobiliser les ressources de substitution

Pour l'élaboration du SAGE, des scénarios combinant différentes hypothèses de croissance démographique et d'évolution des consommations individuelles ont fait l'objet de simulations.

Selon l'évolution démographique prise en considération, projection INSEE ou hypothèse proche des ambitions du SCoT, le besoin en capacité de substitution s'établit entre 9,5 et 20,1 millions de m³ par an en 2021 (échéance pour l'atteinte du bon état des ressources fixée par la directive cadre sur l'eau).

Le 18 janvier 2013, Bordeaux Métropole a pris la décision de réaliser un premier projet de substitution d'une capacité de 10 millions de m³ par an, ce qui doit permettre d'atteindre les objectifs du SAGE pour les plus favorables des scénarios évoqués ci-avant. Ce projet sera mis en œuvre dans le cadre d'une structure de gouvernance partagée.

En revanche, en cas de croissance démographique conforme à l'ambition exprimée couplée à une politique d'économie d'eau donnant le résultat le moins ambitieux, au moins un deuxième projet de substitution doit être réalisé et mis en service par les services de l'eau du territoire du SCoT, et ce dans un délai compatible avec les échéances du SAGE.

Les porteurs des PLU doivent donc s'assurer que les modalités d'approvisionnement de leurs territoires n'entravent pas la possibilité d'atteindre les objectifs du SAGE. Dans le cas où cette possibilité serait remise en cause, ils doivent faire en sorte que le ou les services de l'eau, dont ils dépendent, prennent la décision de réaliser une deuxième infrastructure de substitution pour compléter la politique d'économie d'eau qui s'impose déjà à eux.

Dans ce contexte, le SCoT met en place les outils pour assurer l'articulation des programmations dans le temps, entre le développement urbain et la mise en œuvre des ressources de substitution. En effet, le développement urbain ne doit pas entraver ou retarder l'atteinte des objectifs du SAGE nappes profondes de Gironde.

En conséquence, les PLU doivent tenir compte, pour programmer et mettre en œuvre le développement urbain et démographique de leur territoire, des résultats de la politique d'économie d'eau et de la disponibilité avérée ou prévisionnelle en matière de ressources de substitution pour leur approvisionnement en eau potable.

Ainsi, les autorités qui délivrent les droits du sol pourront devoir subordonner les autorisations à l'avancement effectif de la mise en œuvre des dispositions du SAGE.

En tout état de cause, l'évolution démographique des territoires doit être corrélée à leurs besoins en eau potable et aux ressources mobilisables. Le SMEGREG et le Conseil départemental de la Gironde sont des partenaires incontournables dans ce travail d'évaluation.

La progressivité dans l'ouverture des zones à l'urbanisation doit être conditionnée à la disponibilité de la ressource en eau. Ce facteur est d'autant plus crucial que la défense incendie des zones habitées relève également pour partie d'un réseau de distribution efficace en sus des autres moyens mobilisables, la vigilance des autorités est donc requise à plusieurs titres.

H Réduire la dépendance de l'aire métropolitaine à l'importation de matériaux de construction

Les ressources en matériaux

Les exploitations de carrières sont assujetties à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement. À ce titre, elles sont autorisées, par arrêté préfectoral, après enquête publique et avis des communes concernées, du Conseil départemental de la Gironde, de l'ensemble des services de l'État et des associations de protection de l'environnement.

L'étude d'impact réalisée à l'appui de la demande d'autorisation fait l'objet en outre d'une évaluation environnementale menée sous l'autorité du préfet de région. Les exploitations de carrières sont par conséquent particulièrement encadrées par la réglementation et celles-ci ne sont autorisées que dans la mesure où leurs éventuels impacts sont suffisamment maîtrisés, leur exploitation suivie et leur devenir identifié.

H1. Promouvoir le recyclage des matériaux issus de la démolition et de la déconstruction

Afin de développer des ressources alternatives aux granulats d'origine naturelle, le SCoT préconise la poursuite des efforts engagés en matière de recyclage des matériaux issus de la démolition des bâtiments, des routes et des travaux publics. Dans cette perspective :

- les documents d'urbanisme locaux peuvent favoriser l'implantation de ces installations à proximité de l'agglomération bordelaise ;
- l'implantation d'installations de recyclage des matériaux issus de la démolition est privilégiée dans les sites identifiés pour l'implantation de plates-formes de stockage ou de transbordement de matériaux de construction dans la partie L2.

H2. Développer le transport des matériaux par voie fluviale ou ferroviaire

Afin de limiter les coûts et les nuisances liés au transport par voie routière des matériaux de construction, il est nécessaire de prévoir l'implantation des sites de stockage ou de transbordement de matériaux de construction bénéficiant d'une bonne accessibilité fluviale et ferroviaire. Dans cette perspective, deux sites sont d'ores et déjà identifiés : le site portuaire de Grattequina, dont la proximité avec le site écoparc de Blanquefort offre l'opportunité de développer un pôle dédié aux matériaux de construction à l'échelle de l'agglomération, et le site portuaire de Bassens, qui offre également des conditions de desserte favorable, à l'implantation de telles activités.

Sur les deux sites identifiés, les PLU doivent favoriser l'implantation des installations, aménagements et constructions liés à l'implantation future de plates-formes de transbordement de granulats et autres matériaux pondéreux et permettant de favoriser leur transport par fer et par voie fluviale.

Les sites et réserves foncières bénéficiant d'une bonne desserte fluviale et ferroviaire seront identifiés et l'installation de plates-formes de transbordement de granulats et autres matériaux pondéreux y sera développée en complémentarité avec les autres sites identifiés à l'échelle de l'agglomération bordelaise.

H3. Favoriser l'écoconstruction pour réduire et stabiliser les besoins en matériaux non renouvelables

Les documents d'urbanisme locaux peuvent favoriser par leur règlement l'utilisation de matériaux performants sur le plan environnemental, issus de ressources naturelles renouvelables. Plus particulièrement, l'utilisation du bois, dans la mesure où elle permet également de stimuler la filière bois-construction régionale, est à privilégier.

H4. Établir un équilibre concerté entre la valorisation des gisements locaux et la préservation de l'environnement

De nombreux sites de matériaux alluvionnaires sont en cours d'exploitation et arrivent à échéance. Localement, un équilibre doit encore être trouvé entre les enjeux économiques et environnementaux dans un cadre concerté et négocié au niveau local. Le Schéma départemental des carrières de la Gironde (approuvé le 31 mars 2003) définit, compte tenu des enjeux environnementaux et contraintes réglementaires, la possibilité d'implantation de carrières.

Il est rappelé que, sur le territoire de l'aire métropolitaine bordelaise, l'implantation de carrières est incompatible, notamment sur les terroirs viticoles protégés ainsi que sur une grande partie des espaces naturels majeurs.

Afin de préserver des gisements en matériaux alluvionnaires les plus accessibles à proximité de l'agglomération :

- les documents d'urbanisme locaux doivent prendre en compte la présence de gisements de matériaux nécessaires à l'approvisionnement des territoires en ressources minérales, et préserver ainsi ces secteurs de toute urbanisation ;
- sur les communes concernées, une attention particulière doit être portée aux dispositions des documents d'urbanisme locaux (règlement et zonages) susceptibles de régir l'implantation des installations et la vocation des projets de remise en état des sites.

Sur les territoires concernés, les EPCI peuvent établir des schémas de réhabilitation et de valorisation des anciennes gravières et carrières, qui suivront dans un cadre concerté une stratégie intercommunale cohérente en matière de remise en état, valorisation et gestion des sites à même de concilier les enjeux écologiques, la gestion du risque inondation, les besoins récréatifs et le potentiel de développement écotouristique des sites une fois réaménagés. Les orientations des schémas de réhabilitation et/ou valorisation des anciennes gravières et carrières, ainsi déterminées, sont ensuite traduites dans les documents d'urbanisme locaux.

Prendre en compte le cycle de l'eau pour organiser le développement urbain

La qualité des eaux

I1. Limiter l'imperméabilisation des sols et maîtriser les ruissellements d'eau pluviale à l'échelle des bassins versants

Afin de réduire les volumes d'eaux de ruissellement, de limiter la vitesse et la concentration des écoulements, d'éviter les rejets non maîtrisés dans le milieu naturel par temps de pluie, de réduire les volumes d'eaux usées à collecter et à traiter par les dispositifs d'assainissement, et de limiter les inondations d'origine pluviale, une limitation de l'imperméabilisation des sols est recherchée.

Les documents d'urbanisme locaux doivent imposer aux constructions nouvelles et aux extensions augmentant la superficie imperméabilisée avant travaux de :

- privilégier l'infiltration dans le sol des eaux pluviales, à la parcelle ou par opération d'aménagement, lorsque les conditions le permettent ;
- limiter le débit rejeté au réseau public à 3 l/s/ha, par la mise en œuvre de toutes les solutions susceptibles de limiter et d'étaler les apports pluviaux (stockage réutilisation, rétention infiltration, etc.).

Afin de limiter le risque de pollution diffuse des milieux récepteurs, une attention particulière est portée sur le traitement des eaux pluviales issues des zones accueillant des activités industrielles et commerciales et des usages autres que domestiques tels que les garages, les stations-service, ainsi que les aires de stationnement pour véhicules motorisés. La mise en place d'ouvrages de prétraitement de type dégrilleurs, dessableurs ou déshuileurs doit être imposée pour que la qualité des eaux pluviales infiltrées ou rejetées soit compatible avec la sensibilité du milieu récepteur.

Les principes d'intervention et de gestion suivants sont recherchés à l'échelle des projets d'aménagement :

- appréhender la gestion des eaux pluviales à l'échelle des bassins versants et en amont des projets (approche plus globale et préalable aux choix d'aménagement) afin de tirer parti des spécificités du site (topographie, axes d'écoulement, nature des sols) pour proposer des solutions plus efficaces et adaptées ;
- privilégier une gestion « in situ » et se rapprocher du cycle naturel de l'eau pour valoriser les fonctionnalités naturelles des sites (capacités d'infiltration, d'épuration et de régulation du « canevas naturel ») et recomposer une trame verte et bleue urbaine et réintroduire la nature en ville ;
- rendre l'eau visible dans les aménagements et privilégier des ouvrages et des systèmes de régulation multifonctionnels afin de favoriser l'intégration paysagère, l'entretien des ouvrages et la maîtrise des coûts. À titre d'exemple : bassins de rétention, noues paysagées aménagées en espaces verts inondables, parkings inondables, chaussées drainantes, chaussées réservoirs, toitures végétalisées, etc. ;
- réutiliser les eaux de pluie par la récupération et le stockage « in situ » des eaux pluviales permet de les réutiliser sur place pour des usages moins exigeants qualitativement (arrosage des espaces verts, usages industriels, etc.) et de réduire la consommation d'eau potable.

12. Mettre en cohérence les capacités de collecte et de traitement des eaux avec le projet de développement

Le SCoT fixe comme objectif de mettre en place les capacités d'assainissement suffisantes et adaptées au développement démographique prévu, et de privilégier le développement urbain dans les centralités équipées en assainissement collectif.

Les projets de densification et d'extensions urbaines doivent tenir compte des capacités actuelles et futures en matière de collecte et de traitement collectifs des eaux usées.

Dans les secteurs non équipés en assainissement collectif et les secteurs de constructions isolées (identifiés sur la carte « La métropole responsable » et dans l'Atlas des territoires dédié), les documents d'urbanisme locaux définissent les conditions d'une évolution des tissus existants mais ne peuvent pas ouvrir de nouvelles zones à l'urbanisation.

Dans ces secteurs, il est par ailleurs recommandé d'étudier la faisabilité technico-économique du passage à des dispositifs d'assainissement semi-collectifs. Il est souhaitable que les choix des formes urbaines et de leur localisation soient guidés par la recherche d'une maîtrise des coûts induits par l'extension des réseaux.

13. Gérer le réseau de fossés

Le maintien ou la restauration d'un réseau de fossés, de ruisseaux et de crastes fonctionnels et « à ciel ouvert », indispensable à la gestion des ruissellements pluviaux, contribue à la gestion des eaux pluviales, à l'amélioration des capacités d'infiltration des sols et au maintien d'une trame verte et bleue urbaine.

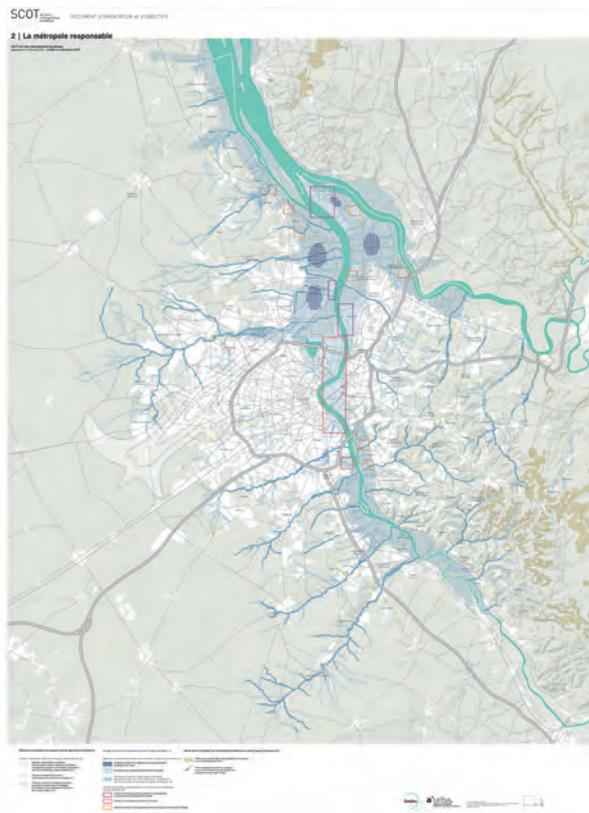
Les documents d'urbanisme locaux doivent cartographier les émissaires à préserver ou à restaurer, et prévoir les dispositions de protection, conformément aux dispositions définies dans la partie la « Trame des paysages de l'eau ».

Il est recommandé de mettre en œuvre des modalités d'entretien et de gestion des fossés en adéquation avec le régime hydraulique, la sensibilité des sols et des milieux humides et des espèces associées.

J Protéger les biens et les personnes contre le risque inondation

Le risque inondation

Pour une meilleure interprétation cartographique, dès lors que les références des légendes sont indiquées en regard du texte, il convient de se référer à la carte « **La métropole responsable** » au 1/75000.



Le risque inondation

Protéger les biens et les personnes contre le risque inondation

●●●●●● Protéger strictement et valoriser les zones de rétention temporaire des crues

⋯⋯⋯⋯ Enveloppe des espaces potentiellement inondables

==== Prendre en compte les autres risques inondations, en particulier ceux liés au débordement des cours d'eau (J3)

Identifier des secteurs stratégiques potentiellement éligibles aux principes d'inconstructibilité à l'arrière des ouvrages

□ Accompagner et sécuriser le développement industriel et préserver le développement portuaire

□ Soutenir le renouvellement urbain structurant

□ Assurer le maintien de la population dans les bourgs et les coeurs de village

Rappel du contexte : un cadre national rénové et de nouveaux outils à mettre en œuvre localement

Les principes généraux de prévention du risque inondation sont définis au niveau national depuis 1994 avec la circulaire du 24 janvier 1994, complétée par la circulaire n° 94/69 du 16 août 1994 et la loi Grenelle II :

- les zones non urbanisées soumises au risque inondation, quel qu'en soit le niveau, restent préservées de tout projet d'aménagement ;
- les zones déjà urbanisées ne doivent pas s'étendre en zone inondable et les zones d'aléa fort sont rendues inconstructibles (des adaptations à ce principe pour la gestion de l'existant et le renouvellement urbain pouvant être envisagées) ;
- d'une manière générale, la vulnérabilité des zones urbanisées ne doit pas être augmentée.

Bien que ces principes restent d'actualité, la mise en œuvre de la directive inondation ainsi que les conséquences de la tempête Xynthia de février 2010 sont à l'origine d'évolutions importantes des outils de gestion du risque inondation.

La transposition de la directive 2007/60/CE (23 octobre 2007) relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation, qui s'est traduite par la mise en œuvre de la stratégie nationale inondation, rénove profondément le cadre national. Elle doit notamment aboutir à l'élaboration des Plans de gestion des risques d'inondation (PGRI) à l'échelle des districts hydrographiques avant le 22 décembre 2015.

C'est dans ce cadre rénové que s'est poursuivie l'élaboration des Programmes d'actions de prévention des inondations (PAPI). Ayant pour objectif de promouvoir une gestion intégrée des risques inondations, ils constituent des outils de contractualisation avec l'État. Le territoire du SCoT est concerné par deux PAPI d'intention, initiés dans le cadre du nouvel appel à projet « PAPI » lancé officiellement par le MEDDTL le 17 février 2011 : le PAPI de la Garonne en Gironde, porté par le SMEAG (Syndicat mixte d'étude et d'aménagement de la Garonne) et le PAPI Estuaire Gironde, porté par le SMIDDEST. EPIDOR, sur la Dordogne, mène une réflexion similaire pour aboutir au dépôt d'un PAPI d'intention.

Parallèlement, suite à la tempête Xynthia de février 2010, l'État a impulsé un renforcement notable de l'application locale des principes de prévention nationaux. Ce renforcement, traduit notamment par la circulaire du 27 juillet 2011 relative à la prise en compte du risque de submersion marine dans les Plans de préventions des risques littoraux (PPRL), concerne principalement :

- des évolutions en matière de connaissance de l'aléa et la prise en compte d'un nouvel aléa de référence (tempête 1999 + 20 cm) tenant compte des conséquences des changements climatiques ;
- une meilleure prise en compte des ouvrages de protection du risque lié aux ruptures des ouvrages et l'application du principe d'inconstructibilité à l'arrière des ouvrages.

Sur le Sysdau, 24 communes sont prioritaires pour l'élaboration de ces PPRL.

Dans l'attente de l'élaboration des futurs PPRL, l'État demande au Sysdau de prendre en compte ces évolutions et de les traduire dans le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise. À ce titre, comme en 2001, la révision du SCoT revêt un caractère stratégique s'agissant du premier document qui doit prendre en compte ce nouveau contexte. L'ensemble de ces évolutions réinterroge en effet les modalités de développement urbain dans les lits majeurs des fleuves et de l'estuaire et impose une modification des modalités de prise en compte du risque fluvio-maritime.

Les dispositions suivantes revêtent un caractère transitoire dans l'attente des futurs PPRL/PPRI.

Dans l'attente de l'approbation de documents opposables, PPRL (Plan de prévention des risques littoraux) et PPRI (Plan de prévention du risque inondation), qui, une fois approuvés, valent servitudes d'utilité publique et s'imposent aux documents d'urbanisme, le SCoT tient compte des éléments issus des récentes circulaires et de l'évolution des connaissances locales en matière d'aggravation de l'aléa de référence.

Définition et cartographie de la zone inondable

Sur la carte « La métropole responsable » au 1/75000, l'« enveloppe des zones potentiellement inondables » est représentée à titre indicatif. En effet, la cartographie de la zone soumise à aléa est en cours sur le territoire et donc susceptible d'évoluer.

La cartographie de l'« enveloppe des zones potentiellement inondables » s'appuie sur les éléments de connaissance disponibles au moment de l'élaboration du SCoT, à savoir :

- les PPRI en vigueur sur les communes hors SMIDDEST (événement de référence centennal) ;*
- les données du RIG sur les communes du SMIDDEST :*
 - RIG phase 1 : cartographie de l'« enveloppe inondable » (aléa fort à faible) issue de l'événement tempête 99 + 20 cm avec effacement des digues ;*
 - RIG phase 2 : événement tempête 99 + 20 cm avec prise en compte des ouvrages pérennes.*

À noter que sur certaines communes du SMIDDEST, les zones soumises à l'aléa de référence centennal Garonne des PPRI sont plus vastes, notamment parce qu'elles intègrent les lits majeurs des principaux affluents de la Garonne. Dans ce cas, elles sont également prises en compte.

Par ailleurs, il conviendra de prendre en compte les études hydrauliques réalisées sur certains sites de projets, actuellement en cours, une fois qu'elles seront validées par l'État. Ces études concernent les sites suivant :

- plaine de Garonne*
- Bassin-à-flot*
- presque-île d'Ambès.*

Compte tenu de l'hétérogénéité des données (RIG sur les communes SMIDDEST + PPRI sur les communes hors SMIDDEST) et de leur évolutivité potentielle liée à la réalisation d'études hydrauliques plus précises ou à la validation d'un nouveau scénario (scénario 5 en cours d'évaluation) dans le cadre du RIG, la cartographie de l'enveloppe des zones potentiellement inondables ne peut avoir qu'une valeur informative. Pour autant, il est nécessaire de la prendre en compte, en particulier pour la mettre en correspondance avec les enveloppes urbaines.

Les orientations du SCoT visent à réduire de manière durable les dommages aux personnes et aux biens consécutifs aux inondations par la mise en œuvre d'une approche globale, coordonnée et intégrée de prévention des inondations.

Les dispositions du SCoT se présentent selon deux axes stratégiques :

- les principes de la stratégie de réduction de la vulnérabilité du territoire ;*
- les principes de la stratégie de valorisation du territoire, de préservation de l'environnement et d'aménagement du territoire.*

J1. Réduire la vulnérabilité du territoire contre le risque inondation fluvio-maritime



Protéger strictement et valoriser les zones de rétention temporaire des crues

Définition préalable et lien avec la cartographie :

Les zones de rétention temporaire de l'estuaire et des fleuves Garonne et Dordogne sans enjeux humains (absence d'habitat). Composés d'espaces agricoles et naturels humides de grande qualité, ces espaces ont été identifiés comme lieux privilégiés de compensation hydraulique.

Sur le territoire du Sysdau, plusieurs zones de rétention temporaire des crues sont d'ores et déjà identifiées :

- les marais du Haut-Médoc (Blanquefort, Parempuyre, Ludon-Médoc) ;
- les marais de la presqu'île d'Ambès (Saint-Louis-de-Montferrand, Ambarès et Lagrave, Ambès, Saint-Vincent-de-Paul)

Afin d'accompagner la stratégie de valorisation de ces espaces qui sera mise en œuvre dans le cadre du PAPI estuaire, le SCoT fixe des mesures de protection renforcée de ces espaces.

Au sein de ces espaces, il s'agit d'éviter tout enjeu humain en interdisant strictement toute forme d'habitat, tout en favorisant les usages agricoles, récréatifs, susceptibles de concilier valorisation économique et protection des fonctionnalités hydrauliques et écologiques de l'espace.

Au sein des zones de rétention temporaire de crues, toute urbanisation est strictement interdite et la vocation naturelle ou agricole des espaces doit être conservée. Seuls les aménagements et installations visant à améliorer le fonctionnement hydraulique et la valorisation écologique et agricole des espaces sont autorisés sous les conditions suivantes :

- tout obstacle à l'écoulement des eaux est interdit en dehors des aménagements visant à améliorer le ressuyage des zones de rétention de crue ;
- les installations existantes et projets d'aménagement ou d'installation doivent assurer la transparence hydraulique de l'espace.

Affiner la connaissance de l'aléa au sein des enveloppes urbaines

Définition préalable et lien avec la cartographie :

De façon générale, les espaces non urbanisés en zone inondable sont préservés de l'urbanisation et le SCoT localise les enveloppes urbaines et les secteurs de constructions isolées en dehors de ces espaces. Néanmoins, compte tenu de l'état provisoire et de l'imprécision de la cartographie de la zone inondable au moment de l'élaboration du SCoT, certaines enveloppes urbaines et secteurs de constructions isolées sont pour partie inscrites dans l'« enveloppe des zones potentiellement inondables ». Afin d'éviter à terme toute extension d'urbanisation en zone inondable (en dehors des secteurs d'intérêt stratégique), tout en tenant compte de l'état provisoire de la cartographie de l'aléa aujourd'hui disponible, le SCoT prescrit d'affiner la connaissance de l'aléa au sein des enveloppes urbaines dans l'attente des futurs PPRL et PPR avant toute ouverture à l'urbanisation.

Rappel des principes généraux

De façon générale et conformément aux principes nationaux en matière de gestion du risque inondation, les espaces non urbanisés soumis à aléa par rapport à l'événement de référence, quel qu'en soit le niveau, doivent être préservés de tout projet d'aménagement, à l'exception :

- de la réalisation d'aménagements de protection susceptibles de réduire la vulnérabilité des sites à l'arrière, dans le cadre d'une étude globale ;
- du développement de circulations douces (promenade santé, parcours sportif et leurs aménagements récréatifs ouverts, etc.) ;
- des constructions, aménagements et installations strictement nécessaires aux activités agricoles ;
- de certaines activités économiques dont le fonctionnement nécessite impérativement la proximité du fleuve ;
- des secteurs d'intérêt stratégique, selon les conditions fixées par la partie J2 du présent D2O ;
- les constructions, installations et aménagements liés à la réalisation ou au fonctionnement du service public ferroviaire du GPSO dans la mesure où ils assurent la transparence hydraulique des espaces traversés.



Au sein des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées inscrits dans l'« enveloppe des zones potentiellement inondables », toute nouvelle ouverture à l'urbanisation est subordonnée à la réalisation préalable d'une étude d'impact prévue à l'article L.122-1 du Code de l'environnement. Cette étude doit en particulier étudier et affiner la connaissance de l'aléa à l'échelle du site de projet.

Le projet d'aménagement doit tenir compte des résultats de l'étude d'impact pour appliquer les principes suivants :

- préserver de toute construction les terrains soumis à l'aléa de référence quel qu'en soit le niveau (faible, modéré et fort) ;
- dans les terrains soumis à aléa 2100 (tempête 1999 + 60 cm), les constructions doivent permettre la réduction de la vulnérabilité des personnes et des biens, notamment en respectant une altimétrie minimale correspondant aux hauteurs de l'aléa 2100 pour les premiers niveaux de plancher habitables.

Les projets en cours ou bénéficiant d'études d'impact déjà réalisées ne nécessitent pas la réalisation de nouvelles études.

Prendre en compte l'état du système de protection et ses améliorations

Rappel du contexte :

Les diagnostics sur la vulnérabilité des ouvrages réalisés après la tempête Xynthia (CETE Sud-Ouest) ont confirmé la submersibilité et le mauvais état de nombreux ouvrages, en particulier sur l'agglomération bordelaise. Dans le cadre du PAPI, des actions de réduction de la vulnérabilité des personnes et des biens seront mises en œuvre (axe 5). Ces actions concernent notamment la définition des systèmes de protection contre la submersion. Le PAPI prévoit également des actions ayant pour objectif la gestion pérenne des ouvrages hydrauliques (axe 7 du PAPI). En effet, les ouvrages de protection et de réessuyage sont gérés par une multitude d'acteurs, et une action coordonnée à l'échelle estuarienne est nécessaire. Bordeaux Métropole a d'ores et déjà lancé une démarche devant aboutir à la rationalisation des acteurs impliqués et à une prise de compétence directe.

Dans le cadre de l'étude des scénarios développé par le RIG, des propositions ont été faites en matière de renforcement, de modification des tronçons de digues, ainsi que d'amélioration.

Il s'agit donc pour le SCoT de prendre en compte les démarches de fiabilisation des systèmes de protection, tout en respectant les principes nationaux fixés notamment par la circulaire du 27 juillet 2011.

Les documents d'urbanisme locaux doivent prévoir les mesures conservatoires pour permettre l'aménagement, le renforcement, la modification des ouvrages de protection ou de réessuyage nécessaires à la protection des espaces urbanisés soumis au risque.

Il convient de considérer qu'il existera toujours un risque résiduel permanent en arrière des ouvrages de protection, aucun ouvrage n'étant infaillible. Dans cette perspective, les documents d'urbanisme locaux doivent prendre en compte le risque de rupture des digues et autres ouvrages ou infrastructures faisant office de protection vis-à-vis des inondations.

Tout endiguement non justifié par la protection de lieux fortement urbanisés est interdit, à l'exception du confortement des ouvrages existants pour des nécessités de gestion.

Ne pas augmenter la vulnérabilité des zones urbanisées soumises au risque

Conformément aux orientations nationales, la vulnérabilité des zones urbanisées ne doit pas être augmentée. Afin de répondre à cet impératif, dans l'attente des dispositions des futurs PPR/L/PPRI, les prescriptions suivantes sont fixées :

- **Les espaces urbanisés soumis à aléa faible à modéré par rapport à l'événement de référence, ainsi que les espaces urbanisés soumis à l'aléa 2100** situés au sein des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées, peuvent connaître des évolutions de densité dans des proportions maîtrisées. Dans ces espaces, les documents d'urbanisme locaux doivent veiller à réduire la vulnérabilité des personnes et des biens exposés, notamment en fixant des dispositions constructives respectant une altimétrie minimale correspondant aux hauteurs de l'aléa 2100 pour les premiers niveaux de plancher habitables.
- **Dans les espaces urbanisés soumis à aléa fort, à l'exception des centres urbains denses existants protégés de manière pérenne et constituant des zones d'intérêt stratégique,** seuls les aménagements visant à réduire la vulnérabilité des secteurs situés à l'arrière des

ouvrages de protection ainsi que ceux liés au développement des circulations douces sont autorisés. Dans ces espaces, les documents d'urbanisme locaux doivent veiller à ne pas augmenter la capacité d'accueil des tissus urbains. Les reconstructions de constructions existantes sont autorisées si les modalités de reconstruction permettent de réduire la vulnérabilité des personnes et des biens exposés, notamment en respectant l'altimétrie minimale correspondant à la hauteur de l'aléa à horizon 2100 pour les premiers niveaux de plancher habitables. Les aménagements et constructions liés aux activités économiques nouvelles ou existantes nécessitant la proximité immédiate de l'eau sont autorisés à condition de respecter certaines dispositions constructives en cohérence avec la nature du projet et la situation du terrain.

J2. Prévoir des stratégies de développement et de valorisation de certains espaces en zone potentiellement inondable

Identifier et permettre le développement à terme de secteurs stratégiques pour la métropole

Définition préalable et lien avec la cartographie

Conformément aux principes nationaux (circulaire du 27 juillet 2011), un principe d'inconstructibilité s'applique en règle générale à l'arrière des ouvrages de protection, à l'exception des « zones physiquement urbanisées ou d'intérêt stratégique » (Opération d'intérêt national ou secteur portant un projet structurant, etc.) si l'ensemble des conditions garantissant la sécurité des ouvrages de protection sont réunies au moment de l'approbation du PPR (responsable de l'ouvrage identifié, pérenne, commune dotée d'un plan communal de sauvegarde, etc.).

Les critères d'éligibilité à une exception au principe d'inconstructibilité à l'arrière des ouvrages (circulaire du 27 juillet) relèvent de deux catégories :

- des conditions relatives aux ouvrages de protection : garanties sur la sécurité, la pérennité de la gestion, existence d'un PCS, etc. ;*
- des conditions relatives au territoire et au projet associés : « Seules les zones physiquement urbanisées ou d'intérêt stratégique sont éligibles (au principe d'inconstructibilité à l'arrière des ouvrages) ».*

Peut être qualifiée d'« intérêt stratégique » :

- une zone comprise dans une opération d'intérêt national, ou mobilisant des crédits au titre des investissements d'avenir, ou faisant l'objet d'une directive territoriale d'aménagement et de développement durable ;*
- ou une zone urbanisée ou en continuité d'une zone urbanisée, porteuse d'un projet structurant, s'il est démontré qu'il n'existe pas d'alternative crédible à l'implantation dans la zone protégée par la digue à l'échelle du bassin de vie (qui peut être intercommunal), et si l'intérêt économique est prouvé, au regard de la vulnérabilité de l'aménagement au risque de submersion, et s'il existe des réseaux et des infrastructures structurants déjà en place.*

Certaines zones sont cependant exclues et doivent demeurer inconstructibles :

- zones en « cuvette » en aléa fort, et soumises à des risques de montée rapide du niveau d'eau, qui mettent en danger la vie des personnes en cas de surverse ou rupture de l'ouvrage ;*
- bande de précaution immédiatement derrière l'ouvrage (cf. chapitre 6.2.1) ;*
- zones d'écoulement préférentiel (liées au fonctionnement normal de l'ouvrage : dispositif de ressuyage des eaux de ruissellement, notamment), correspondant à un aléa fort dû à la présence même de l'ouvrage.*

Au regard de ces critères, le SCoT identifie plusieurs secteurs stratégiques éligibles aux principes d'inconstructibilité à l'arrière des ouvrages.

Dans les secteurs d'intérêt stratégique identifiés par le SCoT, des exceptions au principe d'inconstructibilité derrière les ouvrages en zone d'aléa fort sont à étudier dans le cadre de l'élaboration des PPRL. Dans l'attente de leur approbation, les terrains restent inconstructibles en application de l'article R.111-2 du Code de l'urbanisme.

Toute exception au principe d'inconstructibilité derrière les ouvrages de protection doit se faire à la demande expresse de la commune ou de l'EPCI après délibération du conseil municipal ou du conseil communautaire, dans le cadre d'un processus de concertation avec les parties prenantes concernées (collectivités, propriétaire et gestionnaire des ouvrages, État). Cette demande ne peut être prise en compte que si les conditions fixées par l'État relatives à la sécurité et à la pérennité des ouvrages de protection sont respectées (projet structurant sans alternative crédible d'implantation).

Les secteurs stratégiques identifiés et les orientations portées par le SCoT sur ces secteurs sont les suivants :



Préserver le développement portuaire et accompagner et sécuriser le développement industriel

Le territoire de la presqu'île d'Ambès, de par notamment les activités portuaires fluvio-maritimes, représente un intérêt économique métropolitain majeur du point de vue du renforcement du positionnement de l'aire métropolitaine en tant que place portuaire. Il s'agit donc, en prenant en compte les dispositions nécessaires vis-à-vis du risque inondation, de :

- préserver les activités déjà implantées ;
- accompagner le développement des activités portuaires et des filières associées.

Les sites de développement portuaire sont Grattequina à Blanquefort et Parempuyre et Sabarèges à Ambarès.

Pour ce qui est du développement industriel, il s'agit de :

- préserver les activités déjà implantées sur les sites de développement industriel du pôle chimie à Ambès et dans la zone industrialo-portuaire de Bassens ;
- favoriser l'implantation de nouvelles activités porteuses pour l'économie de la métropole, telles que des filières logistiques ou chimie verte, en veillant à la prise en compte des risques inondation et des risques technologiques et industriels.



Soutenir le renouvellement urbain structurant

Dans les sites de renouvellement urbain de l'hypercentre métropolitain que sont le PAE Bassins-à-flot, la plaine de Garonne (Bastide-Niel, Bastide-Brazza, projets du bas Lormont et du bas Cenon, ZAC des Quais et ZAC Libération à Floirac), les sites de l'OIN Euratlantique (Garonne-Eiffel, Bordeaux-Saint-Jean-Belcier, Bègles-Garonne) et le domaine de Geneste à Villenave-d'Ornon, le développement de l'urbanisation devra cependant respecter des densités raisonnables et promouvoir des formes urbaines adaptées à la gestion du risque, afin de limiter la vulnérabilité et de garantir la sécurité des nouvelles populations exposées.



Assurer le maintien de la population dans les bourgs et les cœurs de village

Afin d'améliorer la protection des populations sur la presqu'île d'Ambès, le Médoc et la plaine rive droite, les bourgs doivent faire l'objet de protections collectives. Il s'agit de :

- Saint-Vincent-de-Paul, Saint-Louis-de-Montferrand (en dehors de la zone d'extrême danger), Ambès ;
- Ludon, Macau, Labarde, un secteur de Parempuyre, Cantenac ;
- Latresne et Bouliac.

Accompagner la mise en œuvre d'une stratégie de valorisation de l'agriculture et de la nature dans les zones de rétention temporaire des crues

Dans l'objectif de maintenir les exploitations agricoles existantes et de favoriser la relocalisation de certaines activités, des aménagements peuvent s'avérer nécessaires pour garantir la pérennité de ces activités, la valorisation de ses productions et de ses activités, notamment viticoles et œnotouristiques.

Le SCoT recommande la mise en œuvre de projets agricoles autour des jalles et des fleuves. Ces espaces agricoles, naturels et forestiers constituent des zones de rétention temporaire des crues à préserver et à valoriser. Le SCoT recommande notamment la mise en place de PPEANP sur ces sites.

Au sein de ces espaces, il s'agit de réduire la vulnérabilité des activités agricoles sans perturber les équilibres hydrauliques.

Des études initiées dans le cadre du PAPI sont en cours et devraient permettre de mieux connaître la vulnérabilité des usages agricoles et de proposer une stratégie de valorisation de ces espaces.

Définir une stratégie nature à partir du potentiel de valorisation nature de la presqu'île et du Médoc

La mise en œuvre des DOCOB des sites Natura 2000 (marais du bec d'Ambès, marais du Haut-Médoc) sur ces sites est déterminante pour développer une stratégie nature.

Les projets de reconquête, restauration ou renaturation de zones humides ou de tronçons artificialisés de cours d'eau sont encouragés dans ce cadre, ou dans le cadre de la mise en œuvre de solutions compensatoires.

J3. Prendre en compte les autres risques inondation : débordement des cours d'eau secondaires, ruissellement des eaux pluviales

Veiller à une meilleure prise en compte des autres risques inondation

Les documents d'urbanisme locaux doivent veiller à une meilleure prise en compte des autres risques inondation liés au débordement des cours d'eau secondaires et au ruissellement des eaux pluviales.

De façon spécifique, les documents d'urbanisme locaux doivent prendre les mesures nécessaires pour maîtriser l'urbanisation le long des fils de l'eau de façon à se préserver du risque de débordement potentiel (définition de marges de recul en fonction des aléas et des lits de chaque cours d'eau, etc.).

K **Rendre moins vulnérable l'aire métropolitaine bordelaise aux autres risques et nuisances**

La vulnérabilité du territoire

K1. Protéger les biens et les personnes contre les risques naturels autres

Aménager les extensions urbaines en intégrant la lutte contre le risque feux de forêt

Au sein des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées, les documents d'urbanisme locaux doivent :

- conditionner l'ouverture à l'urbanisation à l'existence et au dimensionnement d'un système de réserve (réservoir, bête, etc.), de prélèvement ou d'adduction d'eau suffisant pour permettre la défense incendie ;
- veiller à préserver l'intégrité des aménagements et installations DFCl pour garantir l'accessibilité aux constructions depuis les centres de secours ;
- prévoir le maintien d'une lisière naturelle autour des espaces urbanisés. Cette lisière doit être aménagée de manière à maintenir au moins 50 m débroussaillés autour des constructions, et 10 à 20 m de part et d'autre des voies d'accès, conformément au règlement départemental de protection de la forêt contre les incendies. Cette lisière doit également intégrer des éclaircies des peuplements forestiers, ainsi que des passages pour les engins de sécurité.

Prendre en compte les risques mouvements de terrain et sismiques

Les documents d'urbanisme locaux doivent prendre en compte les risques de mouvements de terrain (retrait gonflement des argiles, effondrement de cavités souterraines, éboulement de falaises, etc.) ainsi que les risques sismiques. Ils doivent s'appuyer sur les données disponibles localement, notamment celles relatives aux anciennes carrières souterraines produites par le Conseil départemental de la Gironde. Ces données étant évolutive au gré des investigations, il convient de tenir compte des mises à jour.

Au sein des enveloppes urbaines et des secteurs de constructions isolées, si les extensions sont situées sur ou à proximité de secteurs soumis au risque de mouvements de terrain, l'ouverture à l'urbanisation de ces secteurs est conditionnée à la réalisation préalable d'une étude d'impact devant en particulier s'attacher à démontrer que le projet n'a pas d'impact sur l'exposition de personnes et de biens au risque de mouvements de terrain. S'il s'avère que le secteur est touché par ce risque, le document d'urbanisme doit intégrer dans son règlement et son plan de zonage les dispositions nécessaires pour éviter ce risque.

K2. Assurer la gestion des risques technologiques et industriels

Les périmètres étant relativement bien isolés aujourd'hui des populations et globalement desservis par des itinéraires identifiés et relativement adaptés, les principaux foyers d'industries à risques existants, c'est-à-dire la presqu'île d'Ambès et les sites des installations de défense nationale de Saint-Médard-en-Jalles, semblent les plus opportuns à l'accueil de nouvelles activités à risques.

La presqu'île d'Ambès étant largement soumise aux risques d'inondation, il convient prioritairement de remédier à toute surexposition du danger dans le cadre des futurs travaux à réaliser en matière de gestion du risque sur l'aire métropolitaine bordelaise. Il convient parallèlement de veiller à rendre les itinéraires d'accès exondés pour faciliter les interventions en cas de crue.

Enfin, les itinéraires routiers de la presqu'île d'Ambès doivent faire l'objet d'une attention particulière quant à l'établissement de marges non aedificandi conséquentes interdisant toute installation de logements et/ou équipements recevant du public.

De manière générale, les zones d'urbanisation futures doivent être délimitées en intégrant dans leur conception et leur définition, la proximité avec des installations bénéficiant de périmètres réglementaires liés aux risques technologiques et industriels.

K3. Réduire l'exposition des personnes aux pollutions et au bruit

Les transports routiers, ferroviaires et aériens sont la principale source de pollution de l'air (particules en suspension...) et du bruit, dommageables à la qualité du cadre de vie. Le SCoT souhaite réduire l'exposition des personnes à ces nuisances et anticiper l'intensification des flux de transports.

Afin de réduire l'exposition des personnes au bruit et aux émissions de polluants liés aux infrastructures routières :

- il est demandé aux documents d'urbanisme locaux de s'appuyer sur le classement sonore des voies bruyantes approuvé par arrêtés préfectoraux. Ces arrêtés classent l'ensemble des voies dans différentes catégories de niveau sonore et fixent une largeur de zone affectée par le bruit ;
- les documents d'urbanisme locaux peuvent, dans leur règlement et leur zonage, privilégier l'implantation d'activités à proximité de ces voies bruyantes, de façon à ce que les bâtiments jouent également le rôle d'écran phonique pour les secteurs d'habitation situés à l'arrière.

Afin de ne pas aggraver l'exposition des personnes au bruit lié au transport aérien, il est rappelé que le Plan d'exposition au bruit (PEB) s'impose aux documents d'urbanisme locaux et vaut servitude d'utilité publique.

Les documents d'urbanisme locaux doivent veiller aux usages et occupations des sols sur les anciens sites et sols pollués. Tout changement d'usage des sites concernés doit faire l'objet d'une étude visant à établir, sur la base d'un diagnostic, les recommandations d'actions relatives aux usages futurs des sites :

- dans le cas où une dépollution est envisagée, les techniques doivent être adaptées à l'usage futur du site. Les techniques de dépollution par les plantes seront de préférence utilisées conformément aux dispositions de la loi Grenelle II ;
- dans les autres cas, des restrictions d'usage sont à mettre en place de manière à supprimer l'exposition des populations à la pollution, voire supprimer les possibilités de transferts vers les populations ou l'environnement. À ce titre, il est recommandé aux documents d'urbanisme locaux d'instaurer des servitudes. Ces outils pourront notamment interdire l'implantation d'écoles et autres établissements sensibles, l'utilisation de l'eau, en complément des mesures réglementaires obligatoires de surveillance du site, de précautions en cas d'intervention, de droits d'accès et d'organisation de l'information des acteurs concernés.

Les aménagements se baseront utilement sur les guides et la méthodologie proposés par le ministère en charge de l'environnement et de l'aménagement du territoire parus en 2011 : « Pollution des sols et aménagements urbains ».

K4. Anticiper les effets d'« îlots de chaleur urbains » liés au réchauffement climatique

Afin de créer une régulation thermique locale lors des épisodes de forte chaleur, il est recommandé d'intégrer dans la conception des espaces verts associés à chaque opération d'aménagement, y compris de lotissement, des dispositifs générateurs d'ombre (plantations, pergolas, abri, etc.) ainsi que des aménagements permettant le rafraîchissement par la présence d'eau à ciel ouvert (bassins de rétention, fossés, fontaines, etc.).

En outre, ces dispositions peuvent s'accompagner de mesures prises à l'échelle des bâtiments (façades végétalisées, toitures-terrasses, etc.).

K5. Prendre en compte les objectifs en matière de gestion des déchets

La gestion des déchets et l'implantation des nouveaux équipements nécessaires à leur tri et à leur collecte est compatible avec le Plan de gestion des déchets ménagers et assimilés de la Gironde et le plan départemental de prévention de gestion des déchets non dangereux, ainsi qu'avec les autres plans ou schémas de portée départementale ou régionale liés aux déchets dangereux et de chantiers. Afin de contribuer à l'atteinte des objectifs fixés :

- lorsqu'il existe un projet identifié dans le ou les plans de référence, les documents d'urbanisme locaux doivent prévoir les espaces nécessaires à l'implantation de nouveaux équipements (déchetteries fixes, plates-formes de compostage, centres de tri, centres d'enfouissement technique) ;
- des emplacements pour le tri et collecte des déchets ménagers doivent être prévus spécifiquement dans la conception de toute opération d'aménagement ou bâtiment collectif.

La collecte séparative de la Fraction fermentescible des ordures ménagères (FFOM) et sa valorisation sous forme de biogaz sont encouragées, même si elles ne constituent pas une ressource pérenne. Les biogaz ainsi produits peuvent en particulier alimenter les bus de ville. Les dépôts de bus et les unités de méthanisation de la FFOM ont de ce fait intérêt à se situer à proximité les uns des autres. Le SCoT encourage également la valorisation, sous forme de biogaz, des boues des stations d'épuration, aux mêmes fins eu égard aux perspectives d'évolution de la ressource.

L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire en essor



Pour une métropole active

Pour une métropole active

Le développement de l'aire métropolitaine bordelaise doit être soutenu par une croissance économique dynamique. Celle-ci doit garantir un emploi à chaque actif tout en recherchant un équilibre dans une répartition géographique d'une offre adaptée aux contextes territoriaux. Le développement, l'organisation et la réussite d'une métropole active doivent s'inscrire dans le double objectif de favoriser l'équité territoriale au sein de l'aire métropolitaine et de répondre aux objectifs environnementaux, comme la prise en compte du risque inondation et des risques technologiques, l'atténuation du changement climatique par la diminution des émissions de Gaz à effet de serre et le développement des énergies renouvelables et récupérables, et la préservation des ressources naturelles majeures que sont l'eau, la biodiversité, la qualité de l'air, la qualité des sols.

Sur la nécessaire adaptation des espaces à vocation économique face à ces défis dans un contexte de grands projets de renouvellement urbain et économique, la sobriété (tant énergétique que foncière) doit être une constante dans l'organisation du territoire. Dans ces espaces économiques, le SCoT ambitionne d'organiser le territoire et de définir les conditions pour accueillir toutes les entreprises dont a besoin l'aire métropolitaine pour développer l'emploi et l'activité : l'économie des échanges, des flux et de la communication numérique, l'économie productive, autour des pôles d'excellence, des clusters et des pôles d'équilibre, l'économie de la recherche et du savoir, l'économie des services et des activités écocréatives, l'économie des filières émergentes et de la croissance verte, l'économie résidentielle et artisanale, l'économie touristique et culturelle et l'économie de l'innovation sociale et solidaire.

La métropole bordelaise bénéficie d'une notoriété reconnue à l'échelle internationale et d'un potentiel de développement économique ne cherchant qu'à s'exprimer. Les ambitions du territoire sont ici très fortes, et le SCoT doit favoriser la mise en place d'une structure économique lisible, afin de bénéficier de la dynamique de projets urbains, économiques ou touristiques à l'œuvre sur l'aire du Sysdau.

Les échanges et la communication : l'économie des flux

La situation géographique et les efforts poursuivis en matière d'accessibilité à l'aire métropolitaine ont jusqu'à aujourd'hui garanti la place de l'agglomération dans le maillage national et européen. Il est nécessaire de poursuivre ces efforts et de conforter également sa place dans son contexte régional et métropolitain. À chaque niveau de territoire correspondent des réponses appropriées qu'il convient de développer.

La logistique est une activité créatrice d'emplois indispensable au fonctionnement d'une agglomération. Elle participe ainsi à l'essor de l'aire métropolitaine bordelaise et doit, à ce titre, trouver une place à part entière sur le territoire. Génératrice de flux et consommatrice d'espaces, cette activité n'est pas sans impact sur le territoire et doit donc être appréhendée de façon spécifique, à toutes les échelles (logistique de « corridor », logistique d'agglomération et logistique urbaine), en combinant stratégie économique d'implantation et rationalisation foncière. Aussi, pour réduire la part modale de la route dans les échanges, les plates-formes logistiques multimodales (mer/fleuve/rail/route) doivent être privilégiées.

Le développement de l'économie numérique impose également d'avoir une vision prospective sur le développement de ces réseaux ou du moins d'en favoriser le déploiement pour garantir l'accessibilité de demain au territoire de l'aire métropolitaine bordelaise.

Des activités économiques dynamiques : l'économie productive

L'agglomération bordelaise s'apprête à franchir un cap. Les ambitions démographiques et l'arrivée de la LGV vont profondément modifier le positionnement du territoire. Afin de saisir au mieux l'opportunité qui se présente, le territoire doit être prêt à accueillir un développement économique à la hauteur de ces ambitions métropolitaines et adapté aux contextes territoriaux.

Pour y parvenir, il s'agit dans un premier temps de structurer un réseau de pôle économique d'excellence métropolitain dont le rayonnement permettra à l'aire métropolitaine de franchir le cap. Afin d'affirmer leur rayonnement, la composition du tissu économique et les sites majeurs liés doivent être définis clairement. Une attention particulière doit être portée aux activités dites « productives » et aux clusters métropolitains, qui sont les principaux vecteurs de ce rayonnement. L'accent est ici mis sur l'ensemble des activités qui se développent dans l'arc économique et créatif en lien avec les projets urbains de l'hypercentre (économie culturelle, numérique, de la connaissance), sur les fonctions économique et innovante qui s'appuient sur

les clusters métropolitains, ainsi que les sites de rayonnement métropolitain qui se veulent les vitrines productives de l'aire métropolitaine.

En complément, les filières émergentes contribuent à l'émergence d'une « croissance verte », et constituent un gisement d'emplois qu'il convient de favoriser pour donner de nouvelles perspectives de croissance durable au territoire de l'aire métropolitaine bordelaise. En outre, l'effet d'entraînement qu'elles sont à même de générer nécessite d'encourager leur développement. Le SCoT doit accompagner, dans le cadre des dispositions réglementaires qui encadrent son action, le développement de ces activités, notamment du point de vue des emprises foncières et des infrastructures nécessaires.

Aussi, d'une manière générale, il est nécessaire de promouvoir l'activité économique au sein de tous les territoires en faisant de la mixité fonctionnelle au cœur de l'agglomération un vecteur d'attractivité en capacité d'intégrer une programmation économique ambitieuse à l'image de l'OIN Bordeaux-Euratlantique. Conforter les grands sites d'activités, qui, dans l'ensemble des territoires de l'aire métropolitaine, concentrent les emplois et les entreprises, constitue le deuxième axe stratégique de cette ambition économique. La mise en réseau des lieux de vie et des lieux d'emplois est ici une priorité, tout comme la constitution locale du tissu économique métropolitain, en lien avec les sites économiques majeurs.

Parallèlement, la mise en place d'un cadre économique de qualité à la mesure des attentes des acteurs économiques est également un objectif de premier ordre. Produire, travailler, échanger dans une optique de développement durable : les activités économiques doivent contribuer à l'effort collectif d'une gestion des documents d'urbanisme économes en espace. La qualité environnementale, architecturale et paysagère des sites d'activités doit aussi être assurée. Afin de faciliter le fonctionnement de l'agglomération, la question des déplacements doit également être au cœur de cette réflexion.

Une économie locale diversifiée (tourisme, services, artisanat, innovation sociale et solidaire) : l'économie présentielle

Le développement de l'économie présentielle sur le territoire métropolitain ouvre de nombreux enjeux, à savoir : la satisfaction des besoins des habitants et des entreprises, en forte augmentation compte tenu de la croissance démographique et du vieillissement de la population, le développement de l'emploi (l'économie présentielle étant le principal pourvoyeur d'emplois du territoire), la promotion de nouvelles formes d'entrepreneuriat issues de l'innovation sociale et solidaire et l'optimisation des flux de marchandises et de services sur le territoire.

Tout cela plaide pour le développement d'une économie présentielle maillant le territoire au plus près des développements urbains, nécessitant une offre foncière adaptée et une bonne gestion de la cohabitation entre ces activités et les autres fonctions du territoire.

Le tourisme

Routes des vins, chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, navettes fluviales, parcours de randonnée sont autant d'itinéraires de découverte entre paysages et patrimoines qui offrent un point de vue sur le territoire. L'itinérance s'impose ainsi comme le principe sur lequel fonder les nouvelles pratiques touristiques, l'objectif étant de permettre à la métropole de se doter d'un réseau connectant l'ensemble des composantes qui fabriquent l'identité touristique du territoire, afin de pouvoir le parcourir pleinement, du nord au sud et de l'est à l'ouest.

Si le territoire suit une logique d'itinéraires touristiques, Bordeaux reste quant à lui le point de convergence des différentes formes de tourisme (urbain, fluvial, culturel, viticole, etc.). Sa notoriété, son association au vin et au patrimoine culturel, le classement UNESCO du site « Bordeaux-Port de la Lune » lui permettent de prétendre à un positionnement touristique européen qu'il s'agit de conforter. Bordeaux doit ainsi devenir le « produit d'appel phare » de l'agglomération et se positionner comme une capitale culturelle et touristique de rang européen.

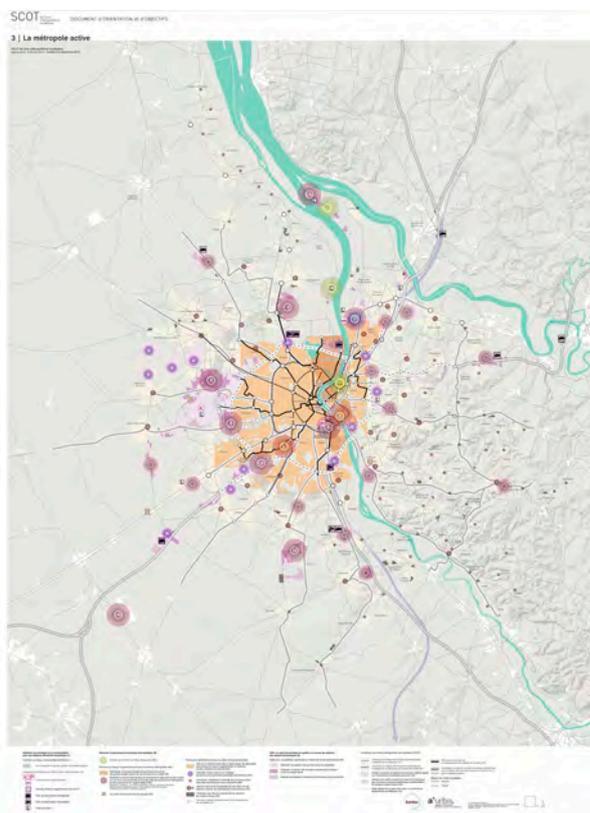
Parallèlement, si Bordeaux est un point de convergence à l'échelle de l'aire métropolitaine, confortant ainsi sa position de moteur en matière de développement touristique, le fleuve reste pour sa part un lien entre les différents parcours et territoires touristiques : un lien nord-sud permettant de traverser le territoire par un système de croisières et navettes fluviales proposant des escales le long du parcours, mais aussi un lien est-ouest pour connecter les deux rives, permettre la continuité des itinéraires touristiques et favoriser la complémentarité des différents modes de transport. Le fleuve doit ainsi devenir le support d'un véritable réseau touristique, et participer à la mise en relation des sites et des parcours.

Enfin, en sortant de la logique purement touristique qui a pour but d'attirer une population extérieure au territoire, il s'avère que l'aire métropolitaine recèle, grâce à ses caractéristiques naturelles et son large bassin de population, un potentiel en matière de loisirs et tourisme de proximité relativement important qu'il s'agit de mobiliser.

L Améliorer les échanges et la communication pour une meilleure attractivité économique

L'économie des flux

Pour une meilleure interprétation cartographique, dès lors que les références des légendes sont indiquées en regard du texte, il convient de se référer à la carte « **La métropole active** » au 1/75000.



L'économie des flux

Conforter le réseau de grandes liaisons nationales et internationales

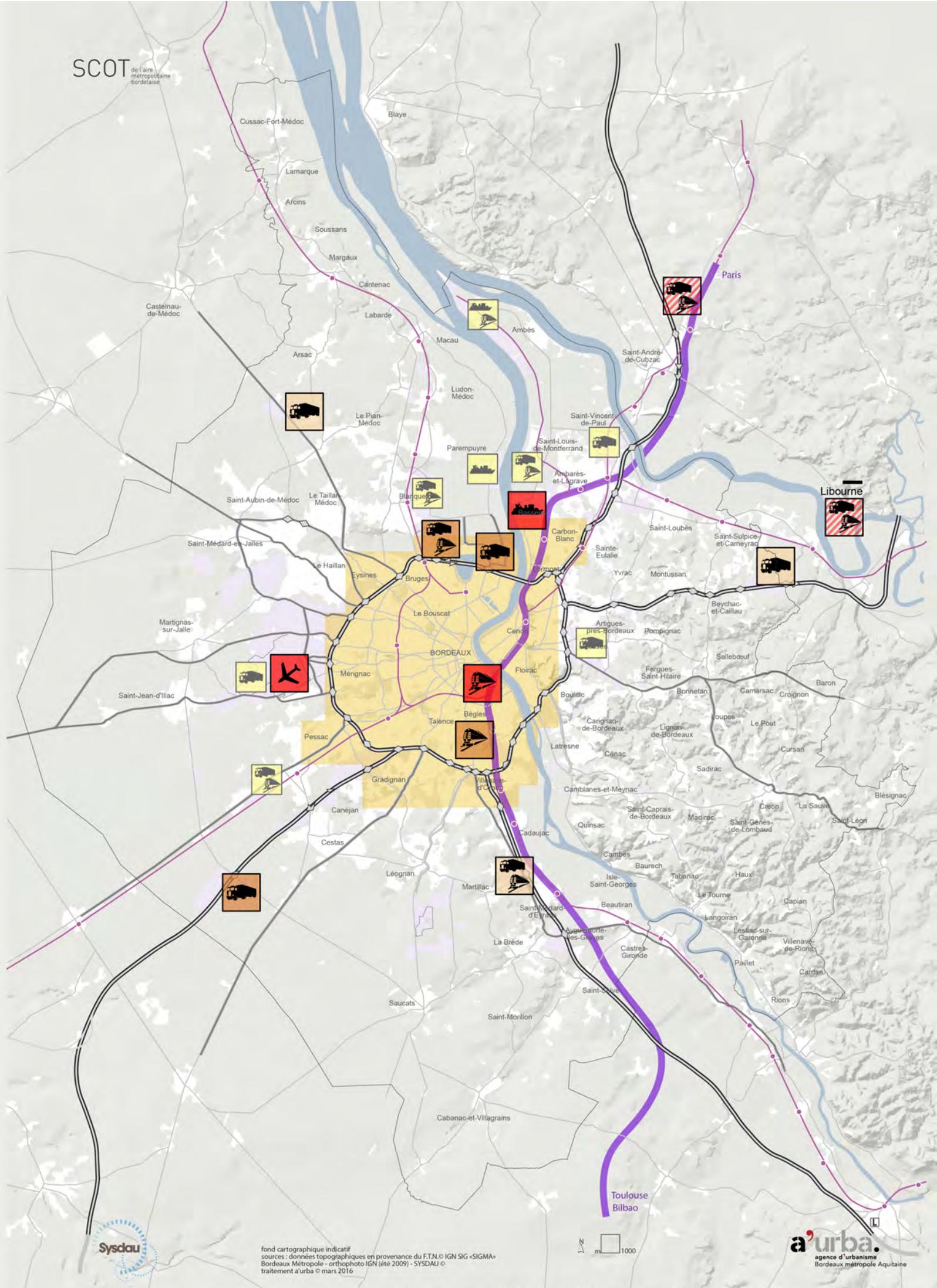
-  Axe à caractère autoroutier
-  Axe routier d'agglomération
-  Réseau ferré
-  LGV SEA/GPSO
-  Voies structurantes programmées

Développer une stratégie de développement de la logistique de corridor à l'échelle de l'InterSCoT

-  Grande entrée d'agglomération
-  Grande entrée d'agglomération hors SCoT

Réaliser un Schéma directeur d'accessibilité logistique métropolitaine

-  Pôle de rayonnement métropolitain
-  Pôle complémentaire métropolitain
-  Pôle secondaire
-  Développer des démarches innovantes pour la logistique du dernier kilomètre



fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG «SIGMA»
Bordeaux Métropole - orthophoto IGN (été 2009) - SYSDAU ©
traitement a'urba © mars 2016



Placer les échanges économiques et la communication de l'aire métropolitaine au rang d'une métropole européenne

L'ambition économique métropolitaine repose en grande partie sur les grands projets structurants soutenus par l'Etat et l'ensemble des collectivités territoriales visant à faire de l'aire métropolitaine une véritable métropole européenne.

A ce titre, de grands projets sont engagés :

- La ligne à grande vitesse entre Paris –Tours et Bordeaux et le Grand projet du sud-ouest (GPSO) à l'étude entre Bordeaux et Toulouse et Bordeaux et l'Espagne
- L'Opération d'intérêt national Bordeaux-Euratlantique
- L'opération Campus



L1. Conforter un réseau d'accessibilité performant

Conforter le réseau d'accessibilité performant de grandes liaisons nationales et internationales

Accompagner les grands projets ferroviaires engagés

Les documents d'urbanisme locaux doivent prendre les mesures nécessaires ou conservatoires à long terme, et en particulier réserver ou protéger les emplacements afin de permettre la réalisation des infrastructures essentielles à l'attractivité de la métropole, en particulier les lignes ferroviaires à grande vitesse :

- la LGV Sud-Europe-Atlantique à l'horizon 2017 entre Tours et Bordeaux, garantie de l'ouverture européenne vers le nord de l'Europe et vers la péninsule Ibérique par la façade atlantique ;
- les Grands Projets du Sud-Ouest reliant après 2020 Bordeaux à Toulouse et Bordeaux à Hendaye, par la réalisation d'une ligne nouvelle (voyageurs) entre Bordeaux et Dax et d'une ligne nouvelle mixte (voyageurs et fret) entre Dax et la frontière espagnole. Les GPSO comprennent également le projet de régénération de la ligne existante Bordeaux-Hendaye et Bordeaux-Arcachon en vue du renforcement de l'offre TER et fret.

Les études d'impact relatives aux nuisances sonores, en particulier dans les tissus urbains constitués, doivent être engagées et les aménagements nécessaires (murs antibruit, etc.) mis en œuvre dans le cadre des projets.

Étudier l'opportunité d'un contournement ferroviaire

La superposition des fonctions ferroviaires régionales, nationales et internationales associées au fret engendre des difficultés de circulation par un déficit de la capacité du réseau appelé Bouchon ferroviaire de Bordeaux (BFB). Le projet de grand contournement ferroviaire de Bordeaux, proposé à l'inscription au Schéma national des infrastructures de transport, pour une éventuelle réalisation après 2020, abonde dans le sens d'une plus grande attractivité économique de l'aire métropolitaine en permettant la suppression d'une partie du BFB. Des études devront donc être réalisées afin de déterminer l'opportunité économique et la faisabilité technique d'un tel projet.

Permettre le développement des services aéroportuaires

Le renforcement de l'accessibilité externe de l'aire métropolitaine passe aussi par le développement des activités spécifiques autour de l'aviation d'affaires (jets) ou encore des nouveaux types d'aéronefs (drones) ou encore de la logistique. Une réflexion sur le renforcement des services d'entretien (maintenance des appareils), de l'hôtellerie, de l'offre d'équipements spécifiques doit être menée afin de renforcer la position de l'aire métropolitaine comme plateforme aéroportuaire de haut niveau.

Renforcer la façade maritime de l'aire métropolitaine bordelaise

Le transport maritime et fluvial participe également à l'attractivité de l'aire métropolitaine bordelaise. Le fleuve et plus globalement l'estuaire doivent être considérés comme un réseau de grandes liaisons nationales et internationales. La zone industrialo-portuaire est une des portes d'entrée de l'aire métropolitaine bordelaise.

Renforcer le réseau de liaisons régionales

La mise en place d'un grand projet ferroviaire à l'échelle de l'Aquitaine répond à la demande croissante d'une mobilité accrue entre les principales agglomérations du Sud-Ouest. L'amélioration des liaisons régionales se base sur la nécessité de relever le défi énergétique et climatique en favorisant le report modal des voyageurs sur le ferroviaire et traduit l'importance

accrue du transport ferroviaire régional dans les déplacements du quotidien, en particulier dans les zones périurbaines, et vise la volonté de mieux relier tous les territoires aquitains entre eux et avec l'aire métropolitaine bordelaise.

Définir une stratégie pour une accessibilité renforcée, en particulier aux pôles d'activités métropolitains, en articulation avec le schéma métropolitain des mobilités

Une stratégie visant à l'amélioration de l'accessibilité routière à l'aire métropolitaine bordelaise doit être développée à l'échelle du SCoT. Dans ce cadre, l'optimisation des infrastructures existantes doit être privilégiée avant d'envisager la création de nouvelles infrastructures afin de rentabiliser les investissements réalisés, à l'instar des grandes allées métropolitaines (voir chapitre R).

Les grandes allées métropolitaines constituent les principales voies d'accès aux pôles d'activités métropolitains. Leurs aménagements doivent être conçus dans la perspective de faciliter et de garantir dans la mesure du possible des délais d'accès minimaux ou du moins de donner l'opportunité aux utilisateurs de choisir le moyen de déplacement le plus adapté ou l'utilisation qu'il fera du temps mis à sa disposition (une information adéquate, voire en temps réels, sur les modalités de déplacement).

En lien avec le développement de nouvelles technologies, il convient d'intégrer dans ces espaces des facilités pour les besoins des acteurs économiques (bornes de recharge, transferts de documents, lieux de rencontres/réunions...).

Au-delà des voies structurantes déjà programmées (déviation du Taillan-Médoc et de Fargues-Saint-Hilaire), l'éventualité de réalisation de nouvelles infrastructures structurantes peut être envisagée, en particulier pour améliorer les conditions de desserte des grandes zones d'emploi et de production de l'agglomération. En particulier, la mise à 2x3 voies de la rocade ouest de Bordeaux doit être accélérée afin d'augmenter la fluidité du trafic et de renforcer l'attractivité du territoire. De la même façon, l'amélioration de l'accessibilité aux zones d'activités de l'ouest de l'agglomération, notamment sur l'itinéraire entre l'A63, les zones d'activités de Mérignac, Saint-Jean-d'Illac, Martignas-sur-Jalle et Saint-Médard-en-Jalles peut également être étudiée.

Enfin, le principe est retenu d'engager une réflexion stratégique sur l'opportunité de liaisons routières et ferroviaires entre le nord et sud dans le cadre de l'InterSCoT.

L2. Développer la logistique pour être au cœur des échanges

Développer une stratégie de développement de la logistique de corridor à l'échelle de l'InterSCoT

La position géographique de l'aire métropolitaine, dans le couloir des flux entre le nord et le sud de l'Europe, implique nécessairement la présence d'un transit de marchandises sur son territoire. Le fonctionnement de la logistique de corridor est lié à la présence de flux externes à l'agglomération qui s'intègrent dans des réseaux qui dépassent très largement l'aire d'influence de la métropole bordelaise. Elle reste de fait difficilement appréhendable à l'échelle du SCoT.

De fait, une réflexion particulière à l'échelle de l'InterSCoT doit être menée sur la question, permettant en particulier d'identifier les sites de développement de cette activité à terme, et leur connexion aux réseaux ferroviaire et fluvial.

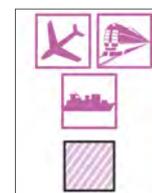
Dans l'aire métropolitaine bordelaise, les grandes entrées métropolitaines que sont le port, l'aéroport et la gare jouent un double rôle d'approvisionnement métropolitain, tout en s'inscrivant dans une logique à plus grande échelle grâce aux flux internationaux. Afin de pérenniser l'activité logistique, ces sites doivent conserver leur fonction d'accueil d'activités diversifiées. Les documents d'urbanisme locaux doivent porter une attention particulière aux conditions d'aménagement et de développement des sites.

Le « rôle logistique » de la gare Bordeaux-Saint-Jean, relatif à l'organisation du fret ferroviaire sur l'aire métropolitaine, doit également être interrogé au regard des grands projets urbains qui se développent sur l'hypercentre.

Réaliser un schéma directeur d'accessibilité logistique métropolitaine

Un schéma directeur d'accessibilité logistique doit être réalisé afin d'anticiper les besoins à long terme de sites nouveaux à l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise tout en permettant le développement de la logistique du « dernier kilomètre ».

Il doit déterminer les conditions d'évolution et d'extension des sites existants et localiser



à moyen et long termes les nouveaux sites logistiques nécessaires au vu des perspectives d'évolution du territoire, tant d'un point de vue démographique que d'un point de vue économique. Il doit veiller à préserver les possibilités de dessertes multimodales en s'appuyant sur la complémentarité de tous les modes de transport et prendre en compte les démarches déjà engagées, comme par exemple sur Saint-Vincent-de-Paul.

À l'issue de cette réflexion, les documents locaux d'urbanisme doivent prendre toutes les mesures conservatoires indispensables pour la mise en œuvre de ces projets dans de bonnes conditions, et en particulier réserver les emplacements nécessaires pour permettre l'implantation des infrastructures et définir les conditions d'intégration des activités dans leurs contextes urbains environnants.

Équilibrer l'offre logistique sur l'aire métropolitaine bordelaise et déterminer les nouveaux pôles pour compléter le réseau

La « logistique métropolitaine », c'est-à-dire celle liée à l'approvisionnement de l'agglomération et à la redistribution des marchandises qu'elle produit, s'appuie sur un réseau de sites logistiques existants qu'il s'agit de conforter dans une logique de sobriété foncière :

- les pôles de rayonnement métropolitain : la plate-forme d'Hourcade de Bègles/Villeneuve-d'Ornon, la plate-forme de Bordeaux-Fret à Bruges, localisée sur l'échangeur 5, le site Bordeaux-Nord et Cestas/Pot-au-Pin ;
- les pôles complémentaires métropolitains : le site de Beychac-et-Caillau, le site d'Arsac, le site de Martillac ;
- les pôles secondaires : la plate-forme Aérofret, le site d'Axial Wallon à Ambarès, le site de Cestas-Gazinet, le site de Tresses/Carignan de Bordeaux, le site Parc des lacs à Blanquefort, le site de Grattequina.

Dans le respect des prescriptions relatives à la politique en matière de foncier économique définies dans la partie N4, sur ces différents espaces, les documents d'urbanisme locaux doivent maintenir la vocation de logistique et donner les conditions permettant un développement des activités correspondantes. Une attention doit être également portée sur leur intégration aux tissus environnants, notamment par la mise en place de zones tampons limitant les nuisances, le périmètre de ces zones pouvant varier en fonction de la nature et des flux générés par les activités présentes.

Par ailleurs, les entreprises qui exercent un rôle complémentaire aux activités de « logistique métropolitaine », s'implantant de façon plus ou moins opportune, et principalement le long des grands axes routiers (A62, A63, A10, RN89, D936, rocade, notamment), doivent faire l'objet d'une meilleure intégration paysagère et d'une délimitation plus stricte pour éviter l'effet de dispersion le long des axes.

Ainsi, les documents d'urbanisme locaux doivent encadrer leurs évolutions, voire limiter strictement leurs implantations. Dans le cas d'un renforcement volontaire de l'activité, permettant de générer à terme une véritable polarité tournée autour de la logistique, une orientation d'aménagement doit être réalisée permettant d'encadrer les futures implantations en compatibilité avec les tissus environnants.

En dehors des sites existants, qui concentrent aujourd'hui l'activité logistique, des sites complémentaires doivent être identifiés à plus ou moins long terme afin de répondre aux besoins d'approvisionnement de l'aire métropolitaine, à l'image du pôle de Saint-Vincent-de-Paul. Ces sites nouveaux, raccordés au fer, voire au fleuve, localisés au plus près des grands projets et des axes autoroutiers, doivent être envisagés pour équilibrer l'offre logistique territoriale. Les emprises nécessaires à ces réalisations sont à prévoir dans les documents d'urbanisme locaux.

Développer des démarches innovantes pour la logistique du dernier kilomètre

De la même façon, la logistique du dernier kilomètre, destinée à acheminer les marchandises en milieu urbain, doit bénéficier de sites adéquats, principalement dans le cœur d'agglomération et l'hypercentre. Sur ces territoires, à l'issue de réflexions à l'échelle intercommunale, les documents d'urbanisme locaux doivent :

- localiser les sites dédiés, sous réserve de disposer des éléments techniques nécessaires ;
- prévoir les conditions d'implantation d'espaces de logistique urbaine.

Ces sites doivent être connectés dans leur fonctionnement au réseau de « logistique métropolitaine » et aux sites de logistique de « corridor ». Ils doivent également être aménagés afin de limiter les nuisances qui peuvent être générées par les flux d'activités.

Par ailleurs, les programmes d'expérimentation en termes de logistique urbaine des petites distances et des petits volumes sont encouragés tant dans la diversification des supports de

déplacements (voies navigables, etc.) que dans le développement de moyens d'acheminements des marchandises au cœur des tissus (tramway, camionnettes électriques...).

Enfin, en tant que site de logistique urbaine unique, le MIN apparaît comme un véritable outil de logistique urbaine au service de l'hypercentre métropolitain. Son devenir doit être interrogé au vu des contraintes qu'il impose et de l'évolution de la demande.

Les documents d'urbanisme locaux doivent identifier dans l'hypercentre, et plus particulièrement en rive droite, les sites logistiques en lien avec le réseau ferroviaire favorisant le stockage des matériaux et la logistique de la construction afin de limiter les flux de poids lourds nécessaires pour alimenter les grands chantiers de l'hypercentre.

L3. Réussir le déploiement du très haut débit

Accéder au très haut débit avec des conditions élevées de qualité de services et de sécurité est fondamental aussi bien pour les acteurs économiques, en particulier au sein des principaux espaces d'activité économique, que pour le secteur public par rapport à l'ensemble des équipements publics structurants du territoire (enseignement, sites administratifs et techniques, santé, etc.). Tout cela est d'autant plus fondamental que les pratiques évoluent et qu'il est indispensable de permettre à la métropole de continuer à être attractive avec des infrastructures adaptées aux nouveaux standards.

Au-delà du développement du très haut débit pour les sites stratégiques de la métropole et dans les centralités identifiés par le SCoT, d'autres solutions techniques peuvent être étudiées (montée en débit du réseau cuivre, Wifi, Wimax, satellite...).

Développer des infrastructures adaptées

Au même titre que les réseaux d'eau et d'électricité, les installations nécessaires aux communications électroniques sont considérées comme services publics ou d'intérêt collectif. Ainsi, tous les travaux, constructions, installations et aménagements réalisés au sein de l'aire métropolitaine bordelaise doivent favoriser le déploiement, par voie terrestre ou aérienne, des réseaux de communications électroniques très haut débit (notamment de type fibre optique).

Avec la réserve nécessaire due au développement rapide des nouveaux procédés numériques et au coût que représentent le déploiement de telles installations, le développement et la création d'infrastructures passives (fourreaux, chambres de réservation...) lors des travaux d'aménagement d'infrastructures ou dans le cadre d'opérations d'aménagement (habitat, commerces, industrie) doivent constituer une solution à minima pour garantir le développement d'un réseau.

Dans les sites stratégiques de la métropole et les centralités identifiées par le SCoT, pour permettre leur liaison :

- pour toute réalisation d'infrastructure, routière, ferroviaire ou autre, est systématiquement prévue la pose d'infrastructures d'accueil (fourreaux) de réseaux de communications électroniques, notamment de type fibre optique ;
- pour toute réalisation de travaux d'aménagement en génie civil accomplis sur le domaine public (enfouissement/modernisation de réseaux, réfection de voirie), des fourreaux supplémentaires de réserve sont posés afin de permettre la desserte en réseaux de communications électroniques, notamment de type fibre optique ;
- la constitution de ces réseaux est également à faire en lien avec les études sur l'opportunité du développement des réseaux de chaleur (travaux de voirie à mener concomitamment dans la mesure du possible).

La réussite des nouveaux projets d'espaces d'activité économique est conditionnée par la prise en compte des réseaux de communications électroniques très haut débit. À cet effet, il y a lieu de prévoir d'une part l'irrigation de la zone aménagée en infrastructures passives (fourreaux, chambres, locaux techniques) qui permettront d'accueillir de manière équitable et non discriminatoire les réseaux de télécommunications pour permettre d'accéder à des offres concurrentielles, et d'autre part d'inciter les opérateurs de télécommunications à étendre leur réseau très haut débit afin de raccorder et d'équiper la zone aménagée.

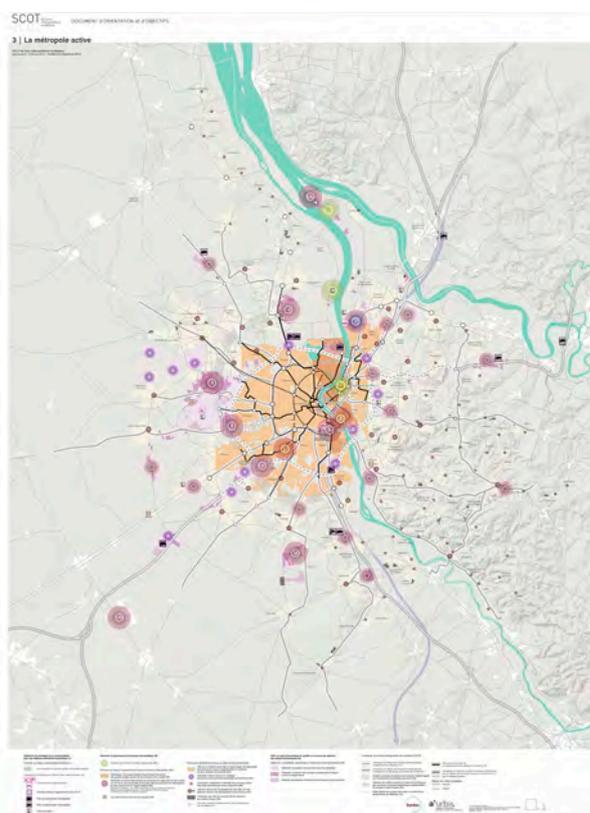
Cibler un raccordement très haut débit dans des sites spécifiques

Les activités (technologiques, de R&D, innovantes, etc.) doivent être localisées dans des sites adaptés ou susceptibles de l'être facilement pour répondre aux exigences en matière de desserte en réseaux de communications électroniques. Les pôles économiques d'excellence métropolitaine, les grandes zones commerciales (ZACom, notamment) doivent constituer les cibles privilégiées pour le développement d'infrastructures numériques.

M Renforcer la dynamique économique métropolitaine

Le rayonnement économique métropolitain

Pour une meilleure interprétation cartographique, dès lors que les références des légendes sont indiquées en regard du texte, il convient de se référer à la carte « **La métropole active** » au 1/75000



Les espaces économiques et productifs de la métropole

Identifier et conforter les filières émergentes

- Energie, écologie industrielle, écomatériaux, écoconstruction, etc.

Développer les portes d'entrée économiques de l'aire métropolitaine bordelaise

- Grand Port maritime de Bordeaux
- Plate-forme aéroportuaire de Bordeaux
- Pôle multimodal de la gare Saint-Jean

Structurer un réseau de pôles économiques d'excellence métropolitain

- Développer une programmation économique forte autour des grands projets urbains de l'arc tertiaire et écocréatif
- Renforcer la fonction économique et innovante en s'appuyant sur les clusters de l'arc de la ville active
- Campus
- Pôles d'excellence
 - [A]. Aéroparc (aéronautique, spatiale, défense)
 - [B]. Bioparc (santé, nutrition)
 - [Cp]. Cité de la photonique (optique, lasers) + [LMJ]
 - [N]. Cité Numérique
- Sites de rayonnement métropolitains
 - [E]. Écoparc
 - [M]. Technopôle Bordeaux-Montesquieu
 - [Ch]. Pôle chimie d'Ambès

Promouvoir l'activité économique au cœur de tous les territoires

- Faire de la mixité fonctionnelle un atout majeur de l'attractivité économique du cœur d'agglomération et maintenir un tissu artisanal de proximité
- Intensifier l'emploi autour d'un maillage de grands parcs d'activités artisanales et productives
- Concentrer l'implantation d'activités économiques autour des pôles économiques locaux d'équilibres

Opter pour une politique volontariste en matière de foncier économique

- Réserver les grandes emprises économiques nécessaires au rayonnement métropolitain

Faciliter l'accès aux lieux d'activités et d'emplois par les transports collectifs

- Réseau express
- Réseau de desserte fine
- Réseau de desserte fine à compléter (dont navette fluviale)
- Principe de liaison express complémentaire à étudier
- Principe de liaison gare Saint-Jean - aéroport
- Projet de LGV (Ligne à grande vitesse) GPSO - SEA



M1. Identifier et conforter les filières émergentes

Au vu du potentiel de développement des filières émergentes sur l'agglomération, que ce soit par l'existence d'entreprises ou d'équipements adéquats, et/ou encore par un contexte économique et national favorable à l'émergence d'emplois verts, les documents d'urbanisme locaux doivent accompagner leur développement. Ces filières, et plus précisément les établissements qui les portent, peuvent être consommateurs de surfaces foncières importantes, en attente d'aménagement adéquats pour répondre à leurs contraintes spécifiques en matière d'accessibilité logistique. De plus, pour des raisons de nuisances, ils peuvent nécessiter un éloignement des zones habitées.

Ces spécificités doivent être prises en considération dans l'établissement des zonages ou des règlements des documents d'urbanisme locaux afin de ne pas entraver le développement de ces filières, qui représentent d'ores et déjà de nombreux emplois et peuvent être porteuses à l'avenir d'autres retombées positives pour l'aire métropolitaine bordelaise.

Les filières identifiées (liste non exhaustive) sont diverses, et concernent aussi bien le développement des énergies renouvelables et de récupération (solaire, éolienne, géothermie, valorisation biomasse, méthanisation, valorisation déchets...) que l'écologie industrielle, ou encore le développement autour de l'écoconstruction et des écomatériaux et que le développement de la filière nautique ou de la chimie verte.

Il ne s'agit pas forcément de développer toutes les composantes d'une filière, mais qu'au moins certaines entités (laboratoires d'expérimentation, sites d'assemblage, zones expérimentales, bureaux de recherche, pilotes industriels, pépinières d'entreprises spécialisées...) puissent s'installer et se développer. Les documents d'urbanisme locaux doivent donc permettre l'implantation d'établissements si nécessaire de grande taille, qu'il s'agisse de constructions ou plus largement d'aménagements de terrains en vue du développement, de l'implantation de structures, d'infrastructures ou de réseaux nécessaires aux activités. La priorité doit, dans la mesure du possible et des besoins des porteurs de projets, se porter sur la requalification des grandes emprises industrielles vacantes ou sous-utilisées.

Comme pour l'ensemble des activités économiques industrielles, et notamment les filières innovantes, il est indispensable de faciliter l'installation d'un tissu économique diversifié autour de sites pilotes ou projets pour garantir l'accompagnement nécessaire à l'émergence de la filière. Une attention particulière doit être portée aux dispositifs de collaboration entre entreprises industrielles, communément connus sous le nom d'écologie industrielle, visant à faciliter la constitution d'un tissu d'entreprises, support important pour conforter une filière. Des dispositions doivent donc être retenues pour en faciliter la création ou le développement, la proximité spatiale étant une des caractéristiques de la réussite des clusters ou grappes d'entreprises.

Des filières aux potentialités spécifiques

Pour chacune de ces filières émergentes (liste non exhaustive), des sites sont déjà identifiés comme têtes de pont. Il est entendu que d'autres emplacements peuvent également être identifiés.

L'ensemble de ces filières émergentes doit se structurer et s'articuler avec les stratégies de développement des territoires voisins (travaux développés dans le cadre de l'InterSCoT), afin d'offrir tout leur potentiel aux productions locales, comme le bois, les déchets d'espaces verts, les déchets ménagers fermentescibles, les industries agroalimentaires, la viticulture, etc.

Énergies renouvelables et de récupération

Le site Grattequina semble présenter des surfaces foncières suffisantes et une bonne desserte pour le montage, par exemple, d'éoliennes. La proximité du fleuve et l'accès à la mer dans le cadre du développement de la filière des hydroliennes et des parcs éoliens offshore constituent un atout remarquable. Les processus de traitement de la biomasse, notamment par le biais de la méthanisation, nécessitent également des surfaces de stockage et des périmètres de sécurité par rapport aux sites habités.

Chimie verte

La presqu'île d'Ambès constitue un point d'ancrage privilégié (sites et infrastructures existants) pour voir se développer de nouveaux procédés ou processus industriels de fabrication.

Ainsi, le pôle chimie d'Ambès, seul cluster métropolitain pouvant accueillir des établissements générateurs de nuisances et soumis aux risques technologiques (site classé SEVESO) et bénéficiant de structures adéquates, doit être conforté.

Les nouvelles implantations doivent prioritairement être orientées vers le secteur de la chimie, et la chimie verte notamment, si le potentiel de développement d'un tel type d'industrie le permet. À défaut, le développement de ce site peut être orienté vers l'accueil d'activités industrielles lourdes, nécessitant des emprises foncières importantes et/ou sources de risques technologiques.

Afin de limiter les nuisances et les risques liés à l'implantation de nouveaux établissements, les documents d'urbanisme locaux doivent :

- définir clairement les réserves foncières mobilisables dans le respect des contraintes liées au risque d'inondation ;
- prévoir, dans le respect des différents plans mis en place (PPI, POI, etc.), les espaces « tampons » nécessaires pour préserver les tissus urbains, dont le centre-ville d'Ambès.

L'écoconstruction

Le développement croissant de la réhabilitation de logements et de bâtiments industriels, couplé à l'émergence de nouveaux procédés constructifs et de matériaux, poussent à l'émergence de nouveaux équipements adaptés. Des surfaces suffisantes doivent être prévues pour procéder aux traitements des matériaux récupérés et aux processus de fabrication des « écomatériaux », d'autant qu'elles sont généralement non compatibles avec l'habitat. Le développement de cette filière est en étroite articulation avec le projet Écoparc.

Filière nautique et éconautisme

L'aire métropolitaine possède déjà plusieurs équipements (radoub, slipway, etc.). Au-delà des créneaux de la réparation et de la maintenance, et grâce à la dynamique enclenchée par les acteurs de la filière, le développement de la filière du nautisme doit être étudié dans différents projets métropolitains (Bassins-à-flot, Bassens...). L'éconautisme peut même constituer un axe de développement spécifique.

Parallèlement, l'activité nautique liée au fleuve déjà présente sur ce territoire doit devenir un axe de développement pour les projets urbains de Brazza et Bassins-à-flot. Toutefois, le renforcement de cette activité doit faire l'objet d'une réflexion particulière pour anticiper les besoins fonciers liés à l'implantation de structures à caractère industriel. Dans cette optique, les sites industriels (Construction navale de Bordeaux, ARMI...) doivent être pérennisés, et une réflexion sur la création d'un pôle d'activités économiques liées au nautisme autour de ceux-ci doit être menée. L'activité liée au nautisme doit également se développer grâce au savoir de la filière aéronautique, très présente dans l'aire métropolitaine. Le cluster REFIT, dont la vocation est d'identifier la métropole bordelaise au sein du marché européen de la grande plaisance, doit être soutenu pour promouvoir les synergies avec l'aéronautique, le savoir-faire local à travers les grandes enseignes industrielles telles que CNB, la qualité d'ouvrage d'assèchement de Bordeaux et Bassens et la destination « Bordeaux ».

M2. Développer les portes d'entrée économiques de l'aire métropolitaine bordelaise

Le port, l'aéroport et la gare LGV de Bordeaux-Saint-Jean constituent les principaux points d'entrée de la métropole. Au-delà de leurs fonctions primaires en termes d'accessibilité, ces grands sites d'infrastructures doivent élargir leurs activités, selon les cas, au tertiaire (services aux entreprises notamment), à l'industrie, à la logistique ou encore à certaines fonctions commerciales. L'intermodalité est un des critères à encourager dans tous leurs projets d'aménagement et de développement.



Développer le site de rayonnement métropolitain du Grand Port maritime de Bordeaux

La modernisation de l'outil portuaire de Bordeaux est inscrite dans le Schéma national des infrastructures de transport. Le Grand Port maritime de Bordeaux possède une double vocation de site d'activité économique pour le développement industriel et de site de logistique métropolitaine.

Pour y parvenir, il doit maintenir les importantes réserves foncières lui permettant de conserver son potentiel de développement. Il doit pouvoir accueillir des entreprises en lien avec le secteur logistique, ou les activités industrialo-portuaires, ou ayant besoin d'une proximité avec le fleuve.

La multimodalité est recherchée dans les nouveaux projets de développement du port.



Développer le site de rayonnement régional de la plate-forme aéroportuaire de Bordeaux

Le « plateau aéroportuaire », second bassin d'emploi de l'aire métropolitaine, doit renforcer de manière conséquente son tissu économique, tant en termes d'emplois que d'établissements. Les documents d'urbanisme locaux doivent donc donner les conditions d'un renforcement de l'activité économique sans toutefois générer de nuisances supplémentaires.

En outre, la question des déplacements doit faire l'objet d'une réflexion particulière à une échelle plus importante, prenant en compte les flux correspondant aux trajets domicile-travail entre le bassin d'Arcachon et l'agglomération bordelaise afin de prendre les mesures nécessaires à l'amélioration des conditions de circulation. Dans ce cadre, l'intégration d'une gare routière est notamment à étudier.

En termes d'aménagement, ce site peut faire l'objet d'une Orientation d'aménagement et de programmation qui identifie notamment les réserves foncières de l'aéroport permettant d'assurer son développement futur. Cette orientation peut aussi préciser, au besoin au sein de sous-secteurs, les points suivants : programmation préférentielle, densité et taux d'emprise au sol, enveloppe parcellaire autorisée, intégration paysagère, modes de gestion des eaux, schéma de déplacement et gestion du stationnement. Aussi faut-il veiller à la mise en place des conditions favorables au développement des activités en lien avec l'aviation d'affaires (entretien, hôtellerie spécifique, salles de réunions, etc.) et l'activité fret (civil ou express).



Développer le pôle multimodal de la gare Saint-Jean

Le pôle multimodal de la gare Saint-Jean, en se connectant au réseau LGV européen, va acquérir une dimension supplémentaire pour l'accueil d'entreprises ou d'activités. En particulier, l'Opération d'intérêt national « Bordeaux-Euratlantique » doit concentrer les fonctions économiques métropolitaines, comme les activités de prestations intellectuelles, commerce interentreprises, gestion, culture-loisirs, et ainsi permettre à l'aire métropolitaine de bénéficier d'une offre en termes de tertiaire supérieur de niveau international. Il doit devenir ainsi un quartier d'affaires permettant d'offrir à la métropole une meilleure lisibilité et une plus grande attractivité à l'échelle européenne.

M3. Structurer un réseau de pôles économiques d'excellence métropolitain

Le réseau de pôles économiques d'excellence métropolitain, au sens de parcs d'activités ou d'ensembles immobiliers qui concentrent en un même lieu les acteurs économiques et académiques d'une filière stratégique pour l'agglomération et qui leur proposent des services de haute qualité, s'appuie à la fois sur les pôles de l'arc tertiaire et écocréatif, les clusters de l'arc de la ville active et les sites de rayonnement métropolitain.

Développer une programmation économique forte autour des grands projets urbains de l'arc tertiaire et écocréatif



L'arc tertiaire et écocréatif qui s'étend de Bordeaux-Nord à Euratlantique, de part et d'autre de la Garonne, doit s'appuyer sur les principaux projets urbains du territoire pour développer un tissu économique permettant de renforcer le premier bassin d'emploi girondin et favoriser un rayonnement à l'échelle métropolitaine. Parallèlement, s'ils font l'objet d'une forte programmation en termes de tertiaire supérieur dans le cadre de l'Opération d'intérêt national « Bordeaux-Euratlantique », la Plaine Rive Droite et le territoire du GPV, ont pour leur part plus vocation à répondre aux besoins diversifiés de l'agglomération en termes d'implantation d'activités économiques (artisanat, petite fabrication, services, etc.).

En conséquence, au sein de ce secteur de mixité fonctionnelle et d'intensification urbaine, les projets (Bassins-à-flot, Brazza, Bastide-Niel, Bordeaux-Euratlantique, en particulier) doivent favoriser, en lien avec les documents d'urbanisme locaux, une programmation économique ambitieuse, équilibrée et adaptée aux besoins des entreprises et aux contraintes de l'hypercentre. Les documents d'urbanisme locaux peuvent également proposer des outils opérationnels facilitant le développement d'une offre immobilière « économique » la plus diversifiée possible, allant d'une offre de services de proximité à une offre en termes de tertiaire et de locaux d'activités répondant aux besoins « locaux ».

L'économie créative et l'économie culturelle

Dans le but d'accroître le dynamisme et le caractère innovant de l'arc tertiaire et écocréatif, les projets urbains peuvent favoriser sur ce territoire le développement d'une « économie créative » (ensemble d'activités exploitant dans une perspective marchande l'inventivité esthétique et artistique de groupes de travailleurs créatifs) et d'une « économie culturelle » : implantation de pépinières, hôtels d'entreprises, résidences d'artistes, équipements culturels, etc. À cet effet, des emprises foncières dédiées peuvent être réservées. L'université de Bordeaux est un acteur majeur de la société de la connaissance, qu'elle entend aider à consolider sur son territoire.

En particulier, l'économie créative doit être mise en avant autour du projet Darwin (Bastide-Niel), du pôle image et de la Cité numérique (Bègles-Terres-Neuves), du projet de MECA (Maison écocréative et de la culture Aquitaine ; Bordeaux-Euratlantique) ou de la base sous-marine (Bassins-à-flot) afin de faire de ces projets les vitrines « écocreatives » et culturelles de l'aire métropolitaine. Cette valorisation doit également intégrer les autres projets de ce type sur le territoire du SCoT, dont le pôle « Château Brignon appellation Bande dessinée » à Carbon-Blanc, afin de créer un réseau cohérent à l'échelle de la métropole.

Les fonctions administrative et institutionnelle

Leur concentration générant une lisibilité à l'échelle extraterritoriale qu'il est nécessaire de conserver, les fonctions administrative et institutionnelle doivent être maintenues, voire renforcées au sein de l'hypercentre, notamment au sein de l'Opération d'intérêt national « Bordeaux-Euratlantique ».

En particulier, le quartier Mériadeck de Bordeaux, qui symbolise cette concentration, doit faire l'objet d'une réflexion visant à favoriser le développement de ces fonctions.

Renforcer la fonction économique et innovante en s'appuyant sur les clusters de l'arc de la ville active

Localisé entre le plateau aéroportuaire et le campus, l'arc de la ville active se positionne comme le cœur productif de la métropole. Sur ce secteur, l'intensification en termes d'emplois et d'activités est recherchée autour des sites économiques de rayonnement métropolitain (dont les clusters métropolitains), les sites d'activités à l'échelle de l'agglomération identifiés et les sites universitaires de recherche axés sur les filières d'excellence dans le domaine des sciences et des technologies.

Ces sites, vitrines économiques de la métropole bordelaise, favorisent l'implantation d'établissements extérieurs en lien avec des thématiques privilégiées tout en garantissant la pérennité du tissu économique en place. Ils permettent, par cette spécialisation privilégiée, d'accroître la visibilité des filières.

Afin de répondre aux objectifs de développement des sites économiques de rayonnement métropolitain et des sites d'activité à l'échelle de l'agglomération, les documents d'urbanisme locaux doivent en conséquence prévoir, dans le cadre d'orientations d'aménagement et de programmation, un potentiel foncier lisible et phasé dans le temps.



Les pôles de recherche de l'université de Bordeaux

Les sites des pôles de recherche et d'enseignement supérieur, dont le campus universitaire de Talence-Pessac-Gradignan et le site de Carreire-Bordeaux (laboratoires de recherche de bioimagerie, neurosciences, etc.) en lien direct et fort avec les sites hospitaliers métropolitains, constituent les pivots de la fonction innovante de l'aire métropolitaine.

Le campus universitaire, qui s'inscrit dans l'arc de la ville active, doit être porteur d'un rayonnement économique axé sur l'innovation et les filières technologiques de pointe en améliorant le lien entre universités et entreprises innovantes, et en donnant une véritable visibilité à cet espace. Ainsi, au-delà du « Plan campus », qui vise notamment à améliorer le parc immobilier des universités, la présence d'entreprises au sein même du site doit être favorisée.

Sur le site de recherche et d'enseignement du campus, la promotion des débouchés économiques du savoir est recherchée via des plates-formes de transfert de technologies, des pépinières mais aussi des locaux d'accueil d'entreprises.

Plus largement, et en synergie avec le « Plan campus », le cœur d'agglomération doit devenir le territoire privilégié de développement de structures liées à la recherche et développement et au transfert technologique. Ces structures devront, de manière préférentielle, s'inscrire dans le cadre des secteurs d'activités économiques prioritaires du SMDE de Bordeaux Métropole, notamment.

L'opération Campus de Bordeaux

L'opération Campus de Bordeaux, qui regroupe le site universitaire de Talence-Pessac-Gradignan et le domaine universitaire de Carreire Bordeaux, grand pôle universitaire dédié à la médecine et au paramédical, s'insère dans l'arc économique métropolitain : « l'arc de la ville active » qui a vocation à donner forme et cohérence aux activités économiques à forte plus-value de la métropole.

Forte de l'excellence de sa recherche, de la large couverture de ses champs disciplinaires (sciences et technologies, biologie-santé, sciences humaines et sociales), de son ancrage dans un riche environnement culturel, naturel et économique et son ouverture à l'internationale, de son lien avec la recherche appliquée des grands groupes industriels implantés sur l'aire du SCoT, l'université de Bordeaux porte un projet de développement autour de trois priorités :

- Diffuser largement les acquis scientifiques et les rendre plus fortement intégrés dans le monde citoyen
- Préparer l'économie de demain par la promotion de l'entrepreneuriat, des nouveaux modes de travail, notamment numériques, de l'innovation, la formation tout au long de la vie, la créativité et le soutien à la compétitivité de ses entreprises partenaires
- Accompagner une grande métropole dans une perspective d'euro-région, en contribuant au développement économique et démographique de la façade atlantique, de la métropole bordelaise et de la région atlantique.



Les pôles d'excellence ou clusters métropolitains

Ces clusters sont constitués par le regroupement d'équipes de recherche disposant d'une forte visibilité internationale et sont dotés d'une capacité de dissémination et de transfert. Ces clusters sont positionnés sur les thématiques clés de l'environnement, des neurosciences, de l'archéologie, des matériaux, de l'imagerie médicale, du numérique et de l'optique laser.

Sur ces pôles d'excellence ou clusters métropolitains, le développement de filières clés est prioritaire. L'affirmation de cette spécialisation passe par un travail large sur de nombreux aspects : l'amélioration de la desserte en transports en commun, le développement du raccordement très haut débit, la réalisation d'aménagements de qualité et une gestion adaptée et optimale des contraintes naturelles. Cette spécialisation du site doit être conduite tout en respectant les contraintes fonctionnelles et économiques des entreprises.

> Développer la filière Aéronautique-spatial-défense (ASD) sur l'Aéroparc

En synergie avec l'Aérocampus (Latresne) et l'AIA (Floirac), notamment, Aéroparc cherche à développer un tissu d'entreprises dans ce secteur.

Une stratégie foncière doit donc être mise en place afin de permettre à ce projet de bénéficier de réserves foncières nécessaires à l'implantation de nouvelles entreprises.

Situé au cœur du plateau aéroportuaire, ce site ne doit pas être développé comme une enclave. Les documents d'urbanisme locaux doivent donc déterminer les conditions de développement du site permettant de l'ouvrir sur son environnement (équipements publics, services, liaisons douces et connexions aux transports collectifs, etc.) en tenant compte de la qualité écologique du site.

> Développer la filière santé-biotechnologies sur le Bioparc

Entrée du plateau aéroportuaire, au contact de la rocade et au sein de la coulée verte de Pessac-Mérignac, ce site axé sur la filière « santé-nutrition-bien-être » doit faire l'objet d'un aménagement et d'un traitement architectural et paysager de grande qualité de par sa localisation. Une attention particulière doit être portée aux espaces de covisibilité avec la rocade et l'échangeur 12 afin de faire de Bioparc une réelle « vitrine » économique de l'aire métropolitaine.

Tout comme pour Aéroparc, les documents d'urbanisme locaux doivent fixer :

- les conditions de désenclavement du site afin de respecter les objectifs liés à la coulée verte de Pessac-Mérignac (développement d'équipements publics et de services, liaisons douces et connexions en transports collectifs, etc.) ;
- les capacités de rationalisation du foncier, au vu de sa localisation et de son enveloppe foncière limitée, notamment en termes de stationnement, d'équipement ou d'entreposage, par des principes de mutualisation et de densification, dans le respect de la qualité écologique du secteur.

Dans ce contexte, les établissements fortement consommateurs d'espace sont exclus du site, qui ne peut donc pas développer un tissu logistique ou industriel générant de grandes emprises.

> Développer la filière optique-laser sur la Route des lasers, et notamment la Cité de la photonique – Bersol

Le projet de la « Cité de la photonique », qui s'inscrit dans la filière optique-laser, doit permettre au site d'activité d'agglomération de Bersol de rentrer dans une logique de restructuration et d'intensification de son tissu d'activités. L'implantation de structures productives liées à la filière optique-laser, en complémentarité avec le campus et le pôle de compétitivité « Route des lasers », doit y être favorisée. Les documents d'urbanisme locaux doivent donc maintenir la possibilité d'implantations d'entreprises industrielles.

> Développer la filière numérique sur la Cité numérique

Au nord du territoire de Bègles, et en articulation avec l'arc tertiaire écocréatif, il est envisagé de reconvertir l'ancien centre de tri postal du boulevard Jean-Jacques-Bosc en Cité numérique, véritable tête de réseau régional du système productif local du numérique, accueillant toutes les fonctions économiques et culturelles du numérique. Les documents d'urbanisme locaux doivent offrir la possibilité d'implantations d'entreprises d'excellence métropolitaine en lien avec la spécificité du site.



Faire des sites de rayonnement métropolitain la vitrine productive de l'agglomération



Développer les filières de la croissance verte sur l'Écoparc et le Parc de l'intelligence environnementale

Même si ce projet ne rentre pas directement dans l'espace de l'arc de la ville active, il doit participer totalement à sa dynamique économique et plus largement à celle de l'aire métropolitaine.

Dans l'esprit des démarches en cours, les documents d'urbanisme locaux doivent prévoir prioritairement l'implantation d'établissements industriels de grande taille en lien avec la thématique portée par le projet, sans négliger le tissu des PME en lien avec l'écologie industrielle.

Le site étant inscrit dans son environnement urbain et naturel, le SCoT recommande de mener une réflexion sur l'optimisation foncière et la restructuration de celui-ci afin de ne pas bloquer son évolution et son dynamisme. La qualité environnementale du site, qui participe pleinement au rôle de vitrine de l'aire métropolitaine, doit être préservée et valorisée.



Renforcer la fonction métropolitaine du technopôle Bordeaux-Montesquieu.

Au vu de sa situation, ce site économique de rayonnement métropolitain, cluster et principal potentiel de développement économique du secteur se positionnant sur les secteurs des écotecnologies, de la recherche et développement en agroalimentaire, sciences du vivant et viti-viniculture, doit faire l'objet d'une réflexion visant l'amélioration des conditions d'accessibilité, depuis l'autoroute, notamment.

Par ailleurs, le potentiel foncier de cet ensemble, dont la maîtrise est assurée par les collectivités locales, doit faire l'objet, dans les documents d'urbanisme locaux, d'une Orientation d'aménagement et de programmation définissant les modalités de développement de ce site au regard des objectifs d'économie des ressources et d'intégration urbaine, paysagère et architecturale, notamment.



Renforcer la presqu'île d'Ambès et son pôle chimie et énergie

Le pôle chimie d'Ambès est un des rares sites de l'aire métropolitaine pouvant accueillir des établissements générateurs de nuisances, soumis aux risques technologiques (site classé SEVESO) et bénéficiant de structures adéquates. Il doit être conforté. Les nouvelles implantations doivent prioritairement être orientées vers le secteur de la chimie, la chimie verte notamment, si le potentiel de développement d'un tel type d'industrie le permet. À défaut, le développement de ce site peut être orienté vers l'accueil d'activités industrielles lourdes, nécessitant des emprises foncières importantes et/ou source de risques technologiques. Afin de limiter les nuisances et les risques liés à l'implantation de nouveaux établissements, les documents d'urbanisme locaux doivent :

- définir clairement les réserves foncières mobilisables dans le respect des contraintes liées au risque inondation ;
- prévoir, dans le respect des différents plans mis en place (PPI, POI, etc.), les espaces « tampons » nécessaires pour préserver les tissus urbains, dont le centre-ville d'Ambès.

Par ailleurs, bénéficiant d'une desserte « logistique » multimodale, doit être privilégié l'accueil d'activités, qui peut aussi se tourner vers les entreprises générant d'importants flux logistiques et ayant besoin a minima d'une desserte fluviale ou ferrée.

M4. Promouvoir l'activité économique au cœur de tous les territoires

Faire de la mixité fonctionnelle un atout majeur de l'attractivité économique du cœur d'agglomération et maintenir un tissu artisanal de proximité

Territoire de renouvellement urbain par excellence, le cœur d'agglomération place la mixité fonctionnelle au cœur de ses principes afin d'en faire un vecteur d'attractivité économique, en plus de sa fonction de vecteur d'attractivité résidentielle. Toutes les conditions permettant de mettre en œuvre cette ambition doivent donc être données, notamment dans les documents d'urbanisme locaux : réservation d'espaces dédiés à l'artisanat et aux petites industries, intégration d'activités économiques en pied d'immeubles, gestion des interfaces entre activité et habitat, mise en place de schémas de déplacement, etc.

Dans une logique de service à la population et d'aménagement durable du territoire, une attention particulière doit être portée sur les conditions d'accueil des locaux d'activités à des fins artisanales devant permettre le maintien des emplois dans le cœur d'agglomération, en particulier en frange de rocade.

Pour assurer de bonnes conditions de mixité, le transport de marchandises doit être organisé afin de limiter les nuisances liées aux flux d'activité et la desserte en transports collectifs assurée.

Enfin, les activités économiques présentes sur ce territoire doivent être compatibles avec les futures vocations portées par les projets urbains. Dans ce cadre, il est recommandé d'établir un bilan sur la compatibilité des entreprises présentes avec les programmations envisagées afin de proposer des sites de relocalisation pour les activités existantes qui ne seraient plus compatibles avec l'évolution urbaine du territoire.

Intensifier l'emploi autour d'un maillage de grands parcs d'activités artisanales et productives

En dehors des sites de rayonnement métropolitain, les sites d'activités à l'échelle de la métropole doivent être les lieux d'implantation privilégiés des établissements de l'agglomération et, dans une logique de complémentarité avec les clusters métropolitains, être le support de l'activité économique d'agglomération nécessaire au bon fonctionnement du territoire.

Par ailleurs, ces sites doivent bénéficier d'une accessibilité optimale dans la mesure où ils sont amenés à devenir de véritables polarités en matière d'emploi. Ils doivent ainsi à minima être connectés à un réseau de transports en commun performant et développer une offre de déplacements doux.

Les entreprises désireuses de s'implanter sur ces sites doivent, de leur côté, s'engager à répondre aux exigences en matière environnementale, paysagère et architecturale fixées spécifiquement par les documents d'urbanisme locaux.

Au sein de Bordeaux Métropole, des sites doivent également être développés (entre 5 et 10 ha) avec une certaine densité et bien intégrés aux tissus environnants sous la forme de parcs d'activités urbaines.

Concentrer l'implantation d'activités économiques autour des pôles économiques locaux d'équilibre

Généralement bien desservis par le réseau autoroutier ou le réseau ferré, les pôles économiques locaux d'équilibre doivent développer une offre suffisante, optimisée et valorisée par une logique de projet économique et d'aménagement, sur la base notamment de réflexions à l'échelle intercommunale. Les documents d'urbanisme locaux doivent ainsi :

- déterminer les conditions d'organisation de ces espaces afin d'accueillir de manière efficace de nouveaux établissements et permettre le développement des établissements existants ;
- prévoir les emprises foncières nécessaires à leur développement ;
- favoriser une occupation optimale de ces espaces afin d'éviter la sous-occupation de ces zones et la création de nouveaux sites économiques.

Leur développement doit s'inscrire dans l'objectif de constituer un bassin d'emplois structurants sans pour autant répondre aux besoins de proximité de type artisanal, localisés prioritairement dans les tissus urbains. Ils doivent pouvoir évoluer en fonction des contextes urbains dans lesquels ils s'insèrent.

Les pôles d'équilibre de Saint-Jean-d'Illac, de Cestas, de Latresne/Camblanes-et-Meynac, de Tresses/Carignan/Fargues-Saint-Hilaire, d'Arsac/Chaigneau et de Ludon/L'Aygue-Nègre

Ces pôles, proches de l'agglomération, relèvent d'une logique économique et productive dont le rayonnement se place à l'échelle intercommunale ou d'agglomération.

L'implantation de nouvelles activités doit être orientée principalement vers des activités de la sphère productive. Les établissements liés aux secteurs de la logistique et du BTP peuvent néanmoins s'y implanter.

Afin de prévoir un développement harmonieux de ces espaces en termes de qualité paysagère et urbaine, développement de modes doux, gestion des stationnements, et accessibilité et densification, ils doivent faire l'objet dans les documents d'urbanisme locaux d'une orientation d'aménagement. Une réflexion dans les documents d'urbanisme locaux doit également être portée sur le développement de services sur ces sites : services aux salariés (restauration, crèches, etc.), développement de pépinières, de centres de télétravail, etc.

Les pôles d'équilibre de Sainte-Eulalie, de Léognan et d'Artigues-près-Bordeaux

Ces pôles relèvent pour leur part d'une logique commerciale dont la fonction doit tendre vers la création d'espaces de centralité et/ou de loisirs.

Au-delà de leur fonction commerciale, qui doit être confortée dans une logique de mixité fonctionnelle, le développement d'activités productives peut être envisagé en fonction des opportunités et potentialités qui se présentent.

Les pôles d'équilibre locaux de Saint-Médard-d'Eyrans/Martillac (échangeur 1 – RD1113), Ayguemorte-les-Graves (La Prade), Arsac, Créon, Beychac-et-Caillau et Saint-Loubès.

Ces pôles économiques locaux d'équilibre doivent proposer une offre foncière et immobilière répondant en priorité aux besoins locaux, notamment une offre immobilière « économique » locative correspondant à la création d'incubateurs, de pépinières, hôtelleries d'entreprise, de centres de télétravail ou de locaux tertiaires. Cette offre doit également être liée au développement de centres de services à destination des salariés : crèches, restauration, services de transports, etc.

Afin d'être en mesure de saisir les opportunités relatives à des projets d'envergure, ces sites doivent faire l'objet d'une stratégie foncière de long terme, si possible à l'échelle intercommunale, permettant de maîtriser les futures implantations d'activités, notamment les activités artisanales, principales composantes du système économique local, et d'éviter parallèlement l'émiettement des zones d'activités sur le territoire.

Enfin, les sites doivent faire l'objet d'une orientation d'aménagement dans le cadre des documents d'urbanisme locaux. Pour ceux répondant à une logique d'entrée de ville, une démarche paysagère, environnementale et architecturale (cahier des charges ou chartes, notamment) doit être mise en place, pouvant donner lieu à des conditions d'aménagement particulières.

Valoriser l'économie résidentielle afin d'en faire l'un des vecteurs de développement économique.



Outre l'activité touristique, qui offre d'importantes perspectives de développement économique, la valorisation de l'économie résidentielle doit s'appuyer sur le renforcement des activités de la sphère résidentielle, principal moteur de ces territoires et potentiel important en termes d'emplois.

Au-delà de la professionnalisation de ces métiers, qui constitue un enjeu pour renforcer le niveau de services à la population, les activités et emplois liés doivent être localisés de manière à en faire un vecteur de dynamisation urbaine, en priorité au sein des centralités des communes afin de bénéficier d'un niveau de services et d'équipements satisfaisant.

Afin de garantir la pérennité et l'implantation de ces activités, une veille foncière peut être organisée au sein des centralités, à l'échelle communale ou intercommunale. Cette veille foncière doit s'appuyer sur des mesures permettant de maîtriser l'évolution des locaux dédiés à une activité de services et de commerces. Ces mesures sont fixées, le cas échéant, dans les documents d'urbanisme locaux.

Les projets immobiliers, localisés au sein des centralités, proposent une offre de locaux permettant l'implantation d'activités de la sphère résidentielle ; l'activité artisanale liée à la construction est ici incluse.

Constituer une offre de proximité afin de répondre aux besoins locaux.



La structuration d'un tissu économique de proximité répondant aux besoins locaux du territoire, notamment en termes d'implantation productive et artisanale, doit être traitée de manière préférentielle à l'échelle intercommunale (notamment dans les secteurs de Médoc-Estuaire, du Vallon de l'Artolie, de Montesquieu, de Saint-Loubès, etc.).

Afin de ne pas générer une dispersion des sites d'activités, ce foncier économique sera prioritairement renforcé autour des sites d'activités déjà aménagés, hors sites économiques de rayonnement métropolitain et hors pôles économiques d'équilibre locaux.

Les extensions potentielles de ces sites doivent être délimitées dans les documents d'urbanisme locaux et faire l'objet de mesures d'ordre paysager.

L'implantation d'établissements commerciaux sur ces sites ne sera pas favorisée. Toutefois, l'activité commerciale liée aux emplois présents sur le site, type restauration, sera recherchée sur les sites les plus importants.

De nouvelles zones hors du tissu urbain existant peuvent être envisagées si l'impossibilité de renforcer les sites existants ou de développer de nouveaux sites en continuité du tissu urbain existant est justifiée dans les documents d'urbanisme locaux.

De manière plus spécifique, les axes N89, D10 et D936 doivent faire l'objet d'une attention particulière au regard des logiques d'implantation économique en cours. Ainsi, le développement des sites d'activités existants, communaux ou intercommunaux, doit être limité et organisé de manière à ne pas générer une consommation excessive du foncier et un éparpillement de l'activité économique le long de ces axes. Ces sites doivent faire l'objet de prescriptions urbaines et paysagères particulières dans les documents d'urbanisme locaux (marge de recul, paysagement des voies, gestion des eaux, etc.) permettant de valoriser les futures implantations, voire faire l'objet d'une charte paysagère favorisant la mise en place d'une identité visuelle le long de ces axes.

N Offrir un cadre économique de qualité à la mesure des attentes des acteurs économiques

La qualité de l'accueil de l'offre économique

N1. Faire des espaces économiques de véritables lieux de vie

L'évolution des comportements place les espaces économiques comme de véritables lieux de vie qui doivent répondre à plusieurs impératifs : le développement d'une offre de services territoriale pertinente, un cadre de vie répondant aux enjeux de développement durable, une visibilité des acteurs présents et l'entrée dans une stratégie foncière globale.

Dans ce cadre, la mise en place aux échelles intercommunales de schémas d'aménagement des sites d'activités, traductions spatiales des orientations prises en matière de développement économique, est recommandée. Ces schémas doivent notamment permettre de :

- valoriser des sites d'activités par une logique d'aménagement de qualité (accessibilité, foncier, densité économique, services aux salariés, très haut débit, etc.) et par la création de sites d'activités de haute qualité environnementale ;
- obtenir une traduction opérationnelle des objectifs du SCoT ;
- programmer les investissements et la stratégie foncière à l'échelle du territoire ;
- favoriser une optimisation des sites existants et une anticipation des besoins fonciers ;
- mettre en place un système de gestion économe des espaces, des déplacements et des ressources ;
- générer une visibilité du tissu économique par une logique de communication commune à l'ensemble des communes.

N2. Développer des lieux adaptés aux nouvelles pratiques

Dans le cadre d'une concurrence accrue entre les territoires et l'émergence de nouvelles pratiques commerciales et/ou créatives (coworking, bureaux virtuels, itinérance numérique, travail à domicile...), il est nécessaire que le territoire dispose de lieux en capacité d'offrir ces possibilités ou ces développements. Ces points d'échange constituent les lieux stratégiques d'échange de demain, garants d'une partie de l'attractivité économique du territoire. Ils constituent également des points d'ancrage pour construire la ville de demain et sont susceptibles de faire émerger de nouvelles formes de pratiques commerciales ou créatives.

N3. Promouvoir une offre de services aux entreprises et aux salariés sur les sites d'activités

L'offre en services et en équipements autour des sites économiques doit être favorisée pour répondre aux besoins des salariés, capter une part importante de salariés résidents et intégrer une logique de qualité de vie. En particulier, dans les zones d'activités denses en termes d'emploi, l'implantation de services de proximité doit être recherchée. Cette offre peut se traduire par la mise en place de services de restauration, de garde d'enfants, d'hébergement, de distribution de courrier, de services de gestion des déchets, de lieux de réunion partagés, de gardiennage, etc. En parallèle, l'ouverture à l'urbanisation de sites économiques nouveaux est conditionnée par le déploiement de réseaux numériques très haut débit pour les activités qui le nécessiteraient. Les documents d'urbanisme locaux sont encouragés à prévoir le développement des réseaux très haut débit pour les sites existants qui en sont dépourvus.

N4. Opter pour une politique volontariste en matière de foncier économique

Assurer de façon générale une gestion durable et cohérente des espaces économiques

Afin de garantir une gestion durable et économe (en termes de consommation d'espace) et d'anticiper les besoins futurs, une stratégie pour le foncier économique à l'échelle du territoire, mais également des intercommunalités et communes, est fortement recommandée.

Hors sites d'activités répondant à l'offre de proximité des bassins de vie, l'ouverture du foncier économique doit se trouver en continuité des sites économiques existants, ou a minima au sein des espaces d'urbanisation prévus au SCoT. Pour l'industrie, en particulier, cette continuité s'appréciera également au regard de la prévention des risques.

Entamer une politique de requalification des zones économiques existantes

Sur les zones économiques existantes, les documents locaux d'urbanisme doivent en préalable distinguer :

- les sites monofonctionnels, qui ont intérêt à conserver leur vocation économique et qui

- nécessitent une action prioritaire en termes d'amélioration de la qualité urbaine ;
- les sites compatibles avec un degré de mixité fonctionnelle (services, loisirs, équipements) ;
- les sites enclavés, qui, à terme, sont amenés à évoluer vers l'accueil de population.

En fonction de la situation de chaque zone, les documents d'urbanisme locaux doivent déterminer leurs capacités de requalification et les conditions de mixité des usages possibles (services, loisirs, équipements), d'intégration à terme au tissu urbain environnant, sans porter atteinte au développement de l'activité économique du site (perméabilité, etc.), et d'amélioration de la qualité urbaine, architecturale et paysagère des espaces.

Réserver les grandes emprises économiques nécessaires au rayonnement métropolitain

Les documents d'urbanisme locaux doivent, par leur règlement et leur zonage, préserver la vocation économique des grandes emprises identifiées (emprises existantes et nouveaux espaces économiques) et définir leurs modalités d'urbanisation en prenant en compte les objectifs qui suivent.

Optimiser l'occupation des grandes emprises existantes

En cohérence avec les dispositions générales prévues pour l'ensemble des sites économiques (cf. point E6), les grandes emprises occupées doivent être optimisées afin de limiter la création de friches ou de parcelles sous-occupées, sans toutefois nuire au rayonnement économique du site.



Organiser l'ouverture des nouveaux espaces économiques

Les documents d'urbanisme locaux doivent veiller à identifier les extensions possibles sur les sites économiques et organiser leur ouverture à l'urbanisation. Ils ne doivent pas empêcher ou limiter l'implantation d'une grande entreprise dans le cadre d'une opportunité soudaine.

Plusieurs niveaux de foncier à vocation économique sont distingués :

- les réserves foncières à court/moyen termes dont l'ouverture à l'urbanisation est à organiser. Pour ces espaces, quel que soit leur taille, les documents d'urbanisme locaux peuvent les intégrer sous forme d'Orientation d'aménagement et de programmation, mettant en avant l'intégration des sites dans leur contexte urbain et environnemental ;
- les réserves foncières à long terme, qui constituent le potentiel foncier pouvant répondre aux besoins et opportunités économiques futures et qui ne sont pas destinées à ce titre à être ouvertes à l'urbanisation à moyen terme.



Leur ouverture est soumise à plusieurs conditions, distinguées suivant les cas :

- dans le cas d'extension de sites d'activités, leur ouverture à l'urbanisation ne peut se faire que si le foncier existant ou le foncier à court/moyen termes ne présente plus de potentiel d'accueil, conformément aux dispositions du point « Optimiser les sites économiques et limiter la création de friches » ;
- dans le cas de création de sites d'activités, leur ouverture est soumise à la mise en place d'un projet économique et d'aménagement, encadrant le développement de la zone. Ce travail peut être réalisé à l'échelle intercommunale ou communale, et doit être intégré dans les documents d'urbanisme locaux sous forme d'Orientation d'aménagement et de programmation.

N5. Concevoir un cadre environnemental et paysager de qualité

Afin de favoriser une bonne insertion paysagère des zones d'activités, les documents d'urbanisme locaux doivent proposer des mesures paysagères et de gestion durable dans les zones d'activités (recul, paysagement, intégration de la gestion de l'eau, parkings, logiques de desserte, etc.) qui peuvent se traduire dans des orientations d'aménagement.

Pour garantir cette intégration paysagère, une charte paysagère et architecturale peut être établie à l'échelle de sites, à l'échelle intercommunale ou à l'échelle du Sysdau, afin de :

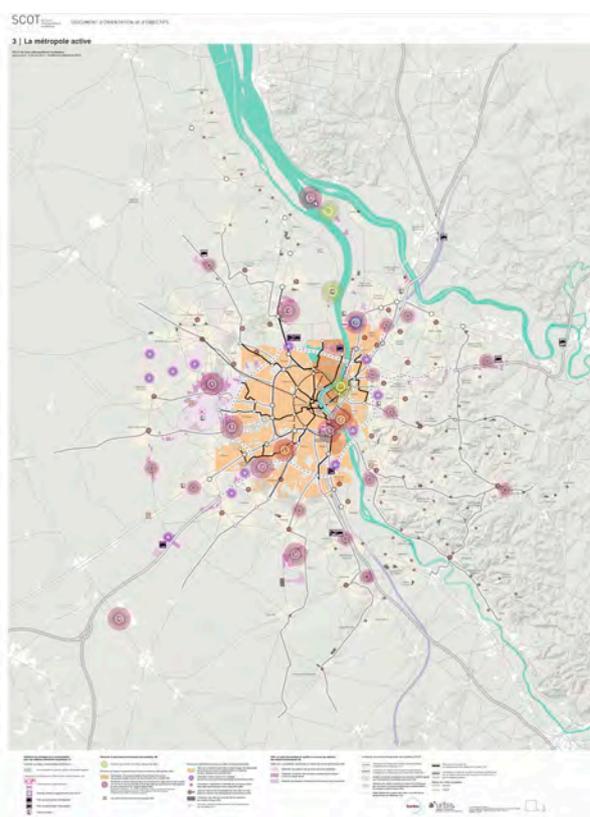
- mettre en valeur les lisières et interfaces espaces naturels/espaces urbanisés ;
- intégrer les composantes naturelles pour valoriser le site d'origine ;
- promouvoir un cadre de travail agréable ;
- valoriser l'impact de l'effet vitrine, par un traitement paysager de la zone (et non une bande bâtie) afin de générer une réelle identité pour chaque site ;
- privilégier un traitement végétal des espaces non bâtis ;
- harmoniser le traitement architectural ;
- articuler les espaces publics et privés ;
- implanter une signalétique commune et réglementer l'affichage publicitaire.

En l'absence de charte, les documents d'urbanisme locaux doivent veiller à promouvoir l'intégration paysagère, environnementale et architecturale des sites d'activités économiques, et en particulier préciser les conditions d'intégration du stationnement.

Optimiser les richesses touristiques et patrimoniales

Les richesses touristiques

Pour une meilleure interprétation cartographique, dès lors que les références des légendes sont indiquées en regard du texte, il convient de se référer à la carte « **La métropole active** » au 1/75000.



Les richesses touristiques



Renforcer le rayonnement de Bordeaux

Réinvestir le lien avec le fleuve

→ Développer un réseau de promenades le long des fleuves et de l'estuaire

--- Développer des cheminements le long des cours d'eau



Faire du lit majeur et des îles des supports de projets et cheminements



Organiser les déplacements autour des haltes et ports nautiques

L'itinérance : des pratiques touristiques à révéler

L'œnotourisme

— Développer les pratiques itinérantes sur les routes des vins



Village ou équipement majeur lié au tourisme viticole :

1. Winery
2. Planète Bordeaux
3. Projet d'équipement œnotouristique de Margaux
4. Centre culturel touristique du vin
5. Maison des vins des Graves de Vayres
6. Saint-Émilion / hors SCoT
7. Maison des vins de l'Entre-deux-Mers
8. Vinothèque - vins de Graves
9. Saint Morillon
10. Saint-Selve
11. Caudalie

Le tourisme patrimonial

— S'appuyer sur les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle pour constituer des itinéraires culturels



Village ou équipement majeur lié au patrimoine culturel :

1. Cité Fruges
2. Cussac-Fort-Médoc
3. Fort Paté
4. Citadelle de Blaye
5. Bourg-sur-Gironde
6. Abbaye de la Sauve-Majeure
7. Château de Langoiran
8. Rions
9. Chantier de Tramasset
10. Domaine du château de la Brède
11. Isle Saint-Georges / Château de Turpaut
12. Château de Malleret
13. Dôme de Lamarque
14. Domaine de Pachan
15. Gradignan (La Poterie, La Tour Chappe, Le Prieuré de Cayac, Le Castera et La Motte Saint-Albe)
16. Floirac (Domaine de Sybriol, Domaine de la Burthe, Domaine de Bel Sito)

Le tourisme nature



Constituer une couronne d'équipements de loisirs et de tourisme

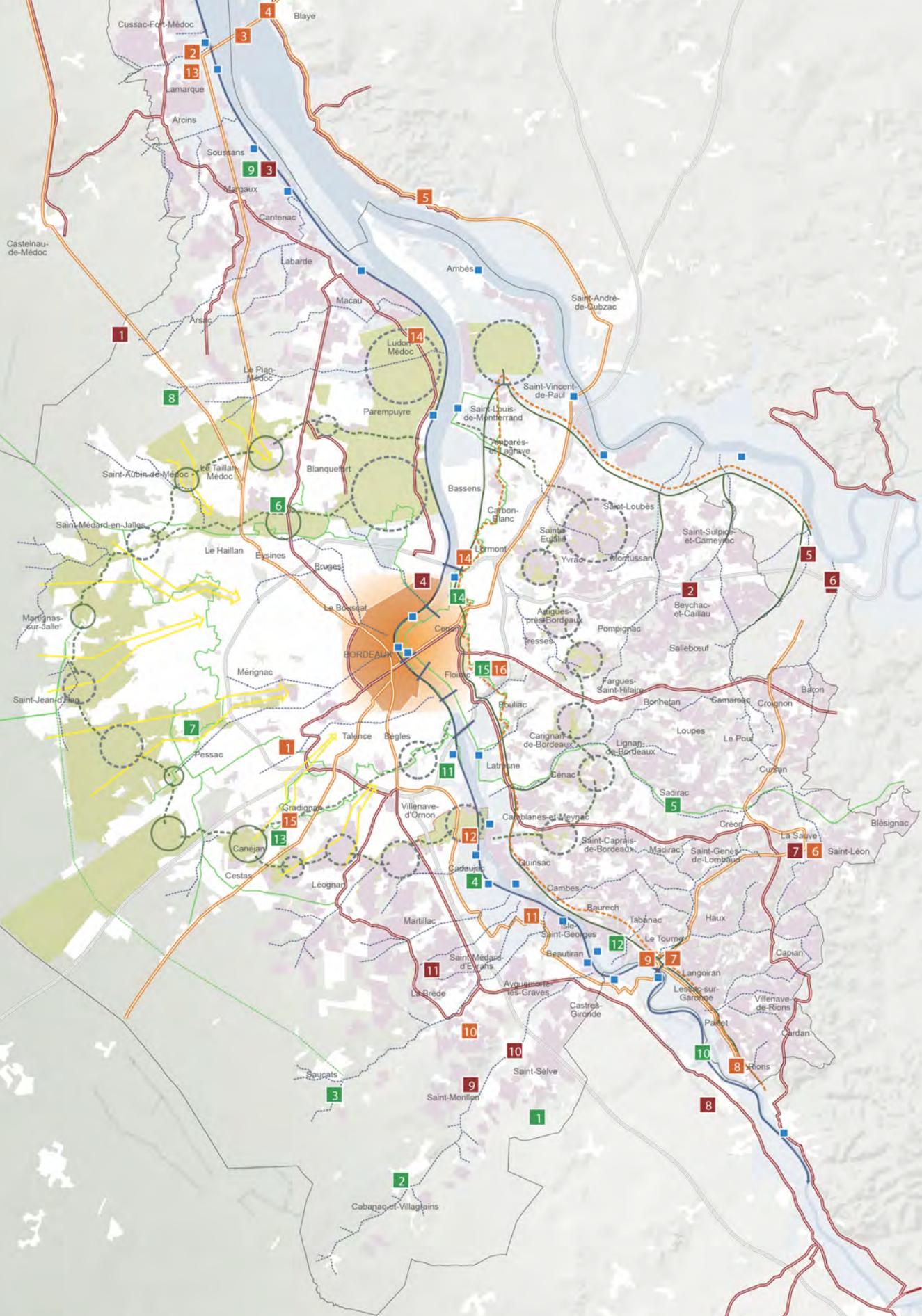
→ Renforcer les itinéraires cyclables

→ Constituer un réseau de promenades le long des coteaux de l'Entre-deux-Mers



Équipement majeur lié au tourisme de nature et de loisirs :

1. Domaine de Grenade
2. Parc des Floralties (Cabanac-et-Villagrains)
3. Réserve naturelle géologique de Saucats - La Brède
4. Ferme exotique de Cadaujac
5. Oh Légumes Oubliés ! (Sadirac)
6. La vacherie (Blanquefort)
7. Écosite du Bourgailh
8. Golf du Pian
9. Golf du relais Margaux
10. Ile Raymond
11. Golf - Domaine de Geneste
12. Base nautique de Baurech
13. Refuge LPO
14. Lormont : cascades de Garonne et parc des coteaux
15. Observatoire de Bordeaux-Floirac



fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG «SIGMA»
Bordeaux Métropole - orthophoto IGN (été 2009) - SYSDAU ©
traitement a'urba © mars 2016



O1. Enrichir l'offre culturelle, de loisirs et de tourisme sur l'ensemble du cœur d'agglomération

Le cœur d'agglomération doit rester le lieu privilégié de l'offre culturelle, de loisirs et de tourisme.

À ce titre, les documents d'urbanisme locaux doivent effectuer les réservations nécessaires à l'implantation des nouveaux équipements culturels, de loisirs et de tourisme d'intérêt métropolitain. Il s'agit notamment du projet de parc naturel touristique du Bourgaillh à Pessac, des cascades de Garonne à Lormont, du projet de salle de spectacles à Flouzac, du Grand Stade et de la Cité des civilisations du vin à Bordeaux-Nord, ainsi que de la MECA (Maison de l'économie créative et de la culture d'Aquitaine) à Bordeaux-Saint-Jean.



O2. Renforcer le rayonnement de l'hypercentre métropolitain

Dans le but de favoriser le rayonnement de l'agglomération, l'offre culturelle d'échelle métropolitaine doit être renforcée dans l'hypercentre métropolitain en complémentarité avec l'offre culturelle du cœur d'agglomération.

En particulier, l'hypercentre doit poursuivre sa politique de développement touristique, en lien avec la découverte de son patrimoine et la création d'une offre culturelle (musées et autres équipements). Cette offre est complétée par la mise en avant d'un tourisme urbain et contemporain.

Afin d'accompagner la montée en puissance du tourisme, l'intensification de la politique événementielle (Novart, Fête du fleuve, Épicuriale, Evento, Agora, etc.) doit être encouragée pour renforcer l'animation tout au long de l'année, et ainsi créer une plus forte diversité d'usages et de pratiques touristiques.

Outre l'aspect culturel et patrimonial, le tourisme d'affaires est également un axe important du développement de la ville et de ses abords, sa notoriété, doublée de la présence d'infrastructures métropolitaines (aéroport, gare, Palais des congrès, Parc des expositions, etc.) offrant les conditions requises pour développer un tel marché à l'échelle du cœur d'agglomération.

En termes d'accueil, le développement de structures d'hébergements touristiques marchands doit être encouragé à l'échelle du cœur d'agglomération. Pour permettre d'accueillir un panel de touristes le plus large possible, l'offre se doit d'être diversifiée, c'est-à-dire de tous types (campings, résidences de tourisme, hôtels, chambres d'hôtes, etc.), de toutes tailles et de toutes gammes. Même si le développement de structures « haut de gamme » paraît indispensable, il ne doit pas cependant être prioritaire.

O3. Réinvestir le lien avec le fleuve

Les fleuves et l'estuaire, véritables liens entre les différents parcours et territoires touristiques, doivent être le support de projets importants dans une logique de développement touristique fluvial départemental afin de proposer une offre complémentaire.

Ces espaces se structurent selon quatre séquences qui peuvent chacune faire l'objet d'une démarche d'aménagement et de développement propre :

- la séquence « Médoc-Estuaire », qui s'étend de Ludon-Médoc à Cussac-Fort-Médoc. Son développement peut se faire autour des ports et haltes nautiques existants présentant un potentiel et en lien avec le réseau des îles (île Pâté, îles Réunies – îles Verte, du Nord, de Macau, Cazeau, île de la Tour-de-Mons) qui peuvent constituer des appuis importants au développement touristique ;
- la séquence « Presqu'île d'Ambès-Dordogne », qui se place dans la même logique que la séquence « Médoc-Estuaire » ;
- la séquence « Garonne-Port de la Lune », liée au renforcement du rayonnement de Bordeaux. L'accueil de bateaux de croisière (paquebots) doit y être pérennisé et les haltes nautiques et le transport fluvial développés dans la mesure des capacités offertes sur cet espace ;
- la séquence « Garonne-Sud », qui concerne les communautés de communes de Montesquieu, Portes Entre-deux-Mers, Vallon d'Artolie. Le développement de l'activité touristique fluviale peut être lié aux ports, haltes nautiques et espaces susceptibles d'accueillir équipements ou activités touristiques. Dans ce contexte, et afin de garantir un développement de l'activité touristique fluviale équilibré, les intercommunalités doivent veiller à la complémentarité des projets sur l'ensemble de cette séquence.

Ainsi, sur l'ensemble de ces séquences et dans la logique des initiatives locales déjà engagées et dans un souci d'intégration paysagère et de respect de la grande sensibilité écologique des milieux fluvio-estuariens (en particulier les sites Natura 2000 Garonne, Dordogne et estuaire de la Gironde), il s'agit de :

- favoriser, sur le chapelet d'îles qui se déploie tout le long des fleuves et de l'estuaire, l'émergence d'activités, voire d'équipements, à l'image des activités proposées sur l'île Nouvelle ou l'île d'Arcins ;
- créer, le long des fleuves et de l'estuaire, un système de liaisons douces, ponctué d'équipements et d'aires de baignade (utilisation des gravières, des étangs, etc.) ;
- renforcer la capacité d'accueil des ports et haltes nautiques (création de pontons, aménagement des berges, cales de mise à l'eau, aménagement d'espaces de stationnement, mise à niveau des réseaux d'eau, d'électricité, de fuel, etc.) et développer ainsi une activité fluviale de découverte (bateaux, péniches, etc.).

En parallèle, le positionnement et le renforcement des ports et haltes nautiques doivent être mis en lien avec l'environnement « terrestre ». Ce système de haltes doit permettre à un voyageur de pouvoir profiter d'une escale pour découvrir une ville, un site, un paysage, etc.

Ainsi, tout en tenant compte des contraintes liées aux risques inondation et à la présence de milieux et d'habitats naturels d'intérêt communautaire (en particulier les sites Natura 2000 Garonne, Dordogne et estuaire de la Gironde), les ports et haltes nautiques peuvent développer une offre en termes d'hébergement ou de restauration, notamment, afin de constituer des points d'arrêt dans un parcours touristique fluvial.

Des connections doivent aussi être trouvées entre les parcours terrestres et les parcours fluviaux.

Enfin, le développement d'une offre cohérente autour du fleuve ne doit pas rentrer dans une logique purement touristique. La logique « loisirs » doit être aussi forte pour valoriser au mieux le potentiel que représente le bassin de population de l'aire urbaine.

O4. Développer le potentiel œnotouristique des territoires de l'aire métropolitaine bordelaise

La valorisation touristique de la viticulture, déjà visible avec de nombreuses caves ou châteaux à visiter, des propositions de découvertes, de dégustations ou de séjours, doit être approfondie et travaillée dans une logique de mise en réseau des parcours existants.

Le territoire viticole s'affranchissant des limites administratives, cette mise en réseau est appréhendée à l'échelle InterSCoT, voire extra-départementale. Elle doit également faciliter les connexions avec les fleuves et l'estuaire dans leur dimension « support de déplacement » et « parcours touristique ».

Une politique de déplacement doit être impulsée à l'échelle départementale afin de permettre les liaisons entre parcours par des modes autres qu'automobiles en favorisant à la fois :

- les déplacements doux pour les cheminements à l'intérieur d'un même parcours ;
- les déplacements en transports en commun (bus et train) pour les distances plus longues, permettant de relier deux points éloignés ;
- les déplacements via le fleuve pour l'accès aux grandes propriétés peuvent également être développés.

Des réflexions sur les services de proximité, liés au vélo, notamment, doivent être menées pour offrir des solutions concrètes aux modes alternatifs à la voiture, sur des courtes distances.

Les opérations métropolitaines, culturelles ou touristiques autour du monde du vin doivent être créées en complémentarité des actions et missions du Centre des civilisations du vin. Une logique de sites préférentiels peut être proposée afin de déterminer les sites prioritaires pour le développement d'équipements, d'échelle métropolitaine ou locale, visant à renforcer l'attractivité œnotouristique. Une telle démarche doit être pilotée à l'échelle InterSCoT par les structures institutionnelles et privées compétentes en la matière.

Le développement des équipements doit en parallèle permettre de renforcer la dimension « tourisme de proximité » du tourisme viticole en tant qu'espace de loisirs. Si le but est d'attirer plus de personnes extérieures au territoire et au département, il est également important de répondre aux besoins des populations à proximité.

O5. Composer un réseau de parcours de découverte et de pratiques d'« itinérance »

Tisser un réseau d'itinéraires touristiques ponctués d'équipements et de sites de tourisme, de nature et de loisirs

La mise en réseau et le foisonnement des parcours sont recherchés pour créer sur le territoire un maillage cohérent et continu de balades touristiques.

À cet effet, en s'appuyant dès que possible sur les parcours déjà aménagés et les initiatives locales, un réseau principal d'itinéraires thématiques (identifiés sur la carte « Richesses touristiques ») doit être aménagé :

- des parcours liés à l'œnotourisme (routes des vins du Médoc, des Graves et de l'Entre-deux-Mers ;
- des promenades le long des fleuves et de l'estuaire ;
- des parcours liés au tourisme nature dans les terres ;
- des itinéraires culturels en lien avec le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle et les sites culturels, viticoles et naturels remarquables.

Parallèlement, la création d'axes secondaires permettant de compléter le dispositif et d'irriguer ainsi l'ensemble des territoires doit être favorisée.

Généralement aménagé en chemins de randonnée pédestre, ce réseau doit proposer, dès que possible, des pistes cyclables associées ou chemins aménagés pour VTT.

Afin de pérenniser ces différents parcours, les outils en faveur de leur aménagement doivent être mis en place, en particulier pour les sentiers pédestres, les pistes cyclables et cheminements longeant les fleuves et l'estuaire. Une signalétique adéquate doit également permettre de valoriser et d'identifier ces différents parcours.

Ces parcours doivent être ponctués de points d'arrêt aménagés autour de sites d'intérêt touristique ou de loisirs (sites culturels, équipements, villages, espaces naturels, etc.) ou autour de lieux d'hébergement.



O6. Exploiter le potentiel loisirs et tourisme de proximité

En bordure d'agglomération et le long du fleuve, le développement d'une offre de tourisme et de loisirs de proximité au bénéfice des habitants de l'aire métropolitaine bordelaise doit être développée. Cette offre peut en particulier s'appuyer :

- sur le réseau de sites de projets de nature et d'agriculture qui ceinturent la ville agglomérée, et notamment les sites de l'ouest de l'agglomération, qui peuvent devenir le support d'équipements et de pratiques de loisirs à destination des populations du territoire ;
- sur les vallons et les bords des fleuves (et de l'estuaire), qui peuvent être également valorisés dans ce même objectif en renforçant le réseau des cheminements existants.

Faciliter l'implantation d'hébergements marchands

Dans le même temps, l'itinérance impliquant un changement régulier de lieu, l'hébergement touristique marchand constitue une variable incontournable qu'il s'agit de développer au sein des territoires.

Ainsi, l'offre d'hébergement marchand (hors hébergement de plein air) doit être favorisée le long des parcours pour ponctuer l'ensemble du territoire, et en particulier aux croisements des parcours.

De plus, pour s'inscrire dans le contexte environnant et renforcer l'idée d'itinérance, bien loin du « tourisme de masse », la multiplication des hébergements de petite taille sera privilégiée. Ce type d'hébergement comprend chambres d'hôtes et gîtes ruraux, structures d'hébergement écologique, etc.

L'implantation de structures d'hôtellerie de plein air est permise dans la mesure où elles sont localisées à proximité d'équipements touristiques structurants et directement desservies par le réseau de transports en commun. Si ces deux conditions ne peuvent être réunies, de telles implantations ne peuvent constituer que des unités de petite taille : 4 hectares au maximum, dont 30 % d'emprise minimale pour les espaces verts et 20 % d'emprise maximale pour les voiries et espaces collectifs.

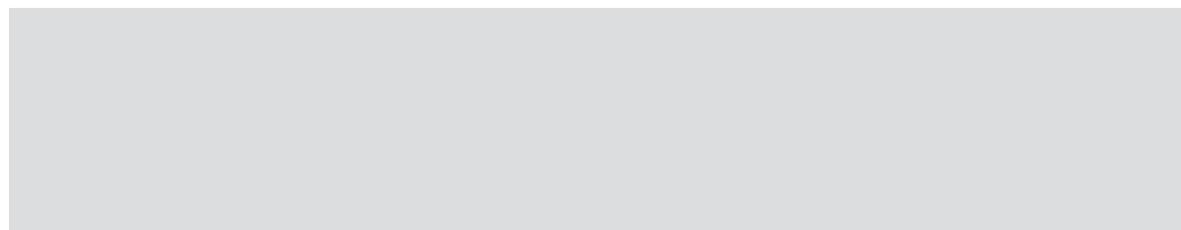
En termes de densité des espaces et de structures d'hébergement :

- densité maximale de 40 emplacements/ha pour les campings et de 20 pour les Parcs résidentiels de loisirs (PRL) et les villages vacances en hébergement léger ;
- habitations légères de loisirs (HLL) supérieures à 35 m² interdites et limitées à 35 emplacements maximum dans le cas de la création d'un camping.

Afin de limiter le phénomène de saisonnalité et une concentration touristique estivale, les hébergements marchands permettant une fréquentation tout au long de l'année doivent être privilégiés.

Plus spécifiquement, le développement de structures touristiques (équipements, hébergements, etc.) doit être favorisé aux croisements entre les différents parcours qui bénéficient d'une interconnexion entre plusieurs modes de transport, et en particulier les modes doux.

L'aire métropolitaine bordelaise, un territoire à bien vivre



Pour une métropole à haut niveau de services

Pour une métropole à haut niveau de services

Entre dynamisme métropolitain, proximité et douceur locale

Parce que créer de la cohérence territoriale, c'est avant tout proposer l'accès aux services urbains, à tout, pour tous et sur tous les territoires, le projet doit proposer les mêmes facilités à tous les métropolitains, les mêmes accessibilités aux emplois, aux services, à l'éducation et à la culture, aux loisirs, aux espaces de nature, à la santé, etc.

Pour autant, cette offre urbaine généreuse, ce haut niveau de services pour tous ne peut pas se concrétiser partout de la même manière.

D'abord, parce que face au changement climatique et à la raréfaction tant des ressources publiques que des ressources naturelles (énergies fossiles, espace, eau), l'obligation d'adopter une certaine sobriété conduit à faire de la mutualisation un principe essentiel de la gestion urbaine et de l'organisation territoriale et devient une évidence qui s'impose tout naturellement.

Ensuite, parce que les résultats des enquêtes ménages ont montré que le pouvoir attracteur des transports en commun avait fait son effet, mais sur une aire limitée du cœur d'agglomération, laissant, pour une grande part restante du territoire, une place dominante à la voiture.

Pour limiter cette dépendance à la voiture, il ne s'agit pas seulement de proposer des services alternatifs en transports sur les territoires aujourd'hui urbanisés, mais également d'organiser la ville en conséquence en s'appuyant sur les corridors de transports collectifs et les différents niveaux de polarités.

Une des réponses se trouve également dans la densité que l'aire métropolitaine bordelaise saura nouer dans ses réseaux, dans la qualité de ses interactions territoriales, dans une conception qui autorise un usage plus partagé des espaces et des équipements.

La construction d'une métropole « à haut niveau de services » par la fabrication de territoires plus accessibles, plus économes et plus attractifs suppose de renforcer le lien entre développement urbain et réseaux de transports collectifs. Dès les années 2000, la mise en cohérence de la planification urbaine avec le développement du réseau de transports collectifs et la construction d'un système de transports au service du projet d'aménagement territorial étaient déjà affirmées avec force dans le Schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise.

Pour autant, cette stratégie de cohérence urbanisme/transports, dont les effets en termes de recentrage, de renforcement des centralités et du cœur d'agglomération, d'attractivité et de nouvelle offre urbaine sont réels, doit être poursuivie et élargie à l'ensemble de l'aire métropolitaine bordelaise.

Au moment où l'aire métropolitaine bordelaise aborde un nouveau cycle de développement et où de grandes ambitions sont exprimées sur le territoire, il est proposé, à travers le projet de SCoT, un processus d'organisation du territoire, déclinable à différentes échelles pour optimiser la fabrique métropolitaine à partir de l'offre en transports.

Les réponses à apporter en matière d'aménagement du territoire pour une métropole à haut niveau de services supposent la prise en compte d'un fonctionnement à triple échelle : le niveau très local au plus près des habitants, le niveau des proximités au niveau des bassins de vie et des quartiers et le niveau métropolitain d'accessibilité aux grandes fonctions urbaines. Ainsi, les orientations principales pour une métropole à haut niveau de services se déclinent selon :

Un schéma métropolitain des mobilités

Dans un premier temps, pour bien fonctionner, les territoires métropolitains ont besoin de transports rapides, performants, efficaces, organisés à l'échelle de la métropole.

Dans l'objectif d'accéder rapidement au cœur d'agglomération, et plus particulièrement aux zones d'emploi, aux centralités principales, aux grands équipements, un réseau performant de liaisons rapides et hiérarchisées est proposé. Ce réseau métropolitain suppose la création de lignes structurantes et performantes, des vitesses commerciales compétitives par rapport à la voiture particulière, des arrêts plus espacés que dans les lignes de desserte locale, et un développement de sites propres, selon les besoins et les contraintes. Cette armature de réseau métropolitain s'organise doublement sur la mise en complémentarité de plusieurs réseaux et sur une logique de rabattement sur les lignes structurantes.

La question de la coordination des Autorités organisatrices des transports (AOT), notamment à travers le travail sur l'interconnexion des réseaux (en cours de réalisation), devra permettre

d'améliorer l'efficacité de l'ensemble du réseau. Il devra également permettre de répondre aux principaux flux de mobilité entre l'intérieur et l'extérieur de l'agglomération.

En outre, il est fondamental pour une métropole de la douceur de vie de rendre accessibles et disponibles le maximum de services urbains. Cela nécessite plus de fluidité, mais surtout plus de proximité.

Afin de compléter le dispositif de desserte rapide, un réseau de transports collectifs de proximité se décline en fonction de la typologie des besoins.

Dans la partie centrale de l'aire métropolitaine, le projet propose, sur la base du Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) approuvé en 2011 par Bordeaux Métropole, de compléter le réseau de tramway par un maillage important de transports collectifs en site propre de desserte fine.

Dans les territoires périphériques plus vastes et moins peuplés, le réseau proposé s'articule autour d'une offre de transports de proximité et d'une offre de transports à la demande qui répondent aux besoins de proximité à l'échelle des bassins de vie, en connexion avec le réseau d'agglomération.

Parallèlement, organiser et encourager le développement des pratiques alternatives et complémentaires est un objectif fondamental afin d'élargir le spectre des solutions aux habitants.

Aussi, chaque habitant de l'aire métropolitaine bordelaise devrait avoir accès, en moins de 15 minutes de déplacement en mode doux, à pied ou en vélo, aux espaces de proximité et de services, en particulier dans le cadre d'un itinéraire logement/pôle multimodal/lieu de travail quotidiennement utilisé. À ce titre, dans une logique de chaîne intermodale, les modes actifs (marche, vélo, etc.) doivent être pleinement intégrés au dispositif dans la mesure où ils constituent une alternative de plus en plus crédible aujourd'hui sur une large partie du territoire au vu de l'évolution des pratiques des habitants de la métropole.

Ainsi, le projet propose le développement d'un réseau doux complémentaire autour des polarités qui concentrent les principaux services urbains, et plus généralement les services du quotidien et les lieux de convivialité (petits commerces, lieux de culture, boutiques des artisans, écoles, espaces de loisirs, etc.).

Malgré le développement d'une offre alternative à la voiture solo subsisteront sans doute des difficultés de déplacements au sein de l'aire métropolitaine face auxquelles le SCoT doit faire des propositions, et ce en tenant compte des évolutions à venir, tant du point de vue énergétique que du point de vue démographique.

Ainsi, dans un contexte peu enclin à créer de nouvelles grandes infrastructures routières, une réflexion particulière sur l'optimisation de la gestion des infrastructures actuelles vers une intensification et une diversification des usages et des services doit être menée, intégrant l'idée de faire émerger un nouveau réseau structuré autour des grandes allées métropolitaines.

La géographie prioritaire de l'offre urbaine autour de centralités

Le développement de la métropole doit permettre à chacun de bénéficier d'un habitat adapté à ses conditions et modes de vie. Il s'agit pour chaque habitant de l'aire métropolitaine de « se loger », mais plus largement de bénéficier d'une vie quotidienne facile, par une attention soutenue aux services de proximité (équipements publics adaptés, notamment), du logement mais aussi de son lieu de travail ou de formation, ou d'un pôle intermodal. Ainsi, la production de logements, qui se doit d'être à la hauteur des ambitions démographiques, sa diversification ainsi que sa localisation restent des questions centrales sur l'aire métropolitaine.

Parallèlement, facteur essentiel pour répondre aux besoins des populations, le commerce a de réels impacts sur l'organisation des territoires et doit contribuer à l'attractivité de l'aire métropolitaine bordelaise.

Son développement est aujourd'hui soumis à de nouvelles exigences, en termes d'aménagement du territoire et de développement durable, et à de nouveaux modes de vie à l'origine d'une redéfinition de ses formats et modes de distribution.

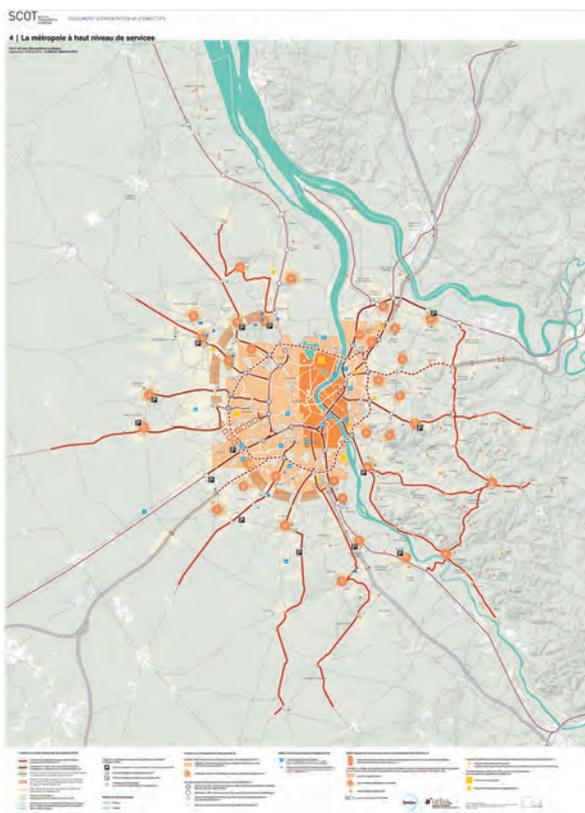
Afin de faire du commerce un vecteur de qualité et de dynamisation, le développement commercial doit s'appuyer sur l'évolution démographique des territoires, se recentrer autour des centralités constitutives de l'armature urbaine et favoriser une exemplarité en matière environnementale.

P Construire un schéma métropolitain des mobilités

Axe 1 Développer un réseau de transports collectifs métropolitain unitaire *

La métropole autour d'un réseau de transports collectifs métropolitain

Pour une meilleure interprétation cartographique, dès lors que les références des légendes sont indiquées en regard du texte, il convient de se référer à la carte « **La métropole à haut niveau de services** » au 1/75000.



* Un réseau unitaire est un réseau qui se veut à la fois mutualisé entre les différents opérateurs de transports pour plus d'efficacité, et lisible pour l'utilisateur qui ne doit donc pas réellement différencier l'opérateur qui le transporte.

La métropole autour d'un réseau de transports collectifs métropolitain

Construire un réseau de transports collectifs à l'échelle de la métropole

- Réseau express
- Réseau express sur emprise ferroviaire

Étudier des principes de liaisons express complémentaires de desserte des principales zones d'emploi de la métropole

- Principe de desserte en transport collectif rapide sur infrastructure à caractère autoroutier
- ||||| Principe de liaison express complémentaire à étudier
- Principe de liaison gare Saint-Jean - aéroport

Compléter le réseau métropolitain par un maillage de transports collectifs de desserte fine

- Poursuivre à court terme le développement du réseau de tramway
- Compléter à moyen et long termes le réseau de tramway par un réseau structurant de transports en commun (dont navette fluviale)

Lieux privilégiés de desserte

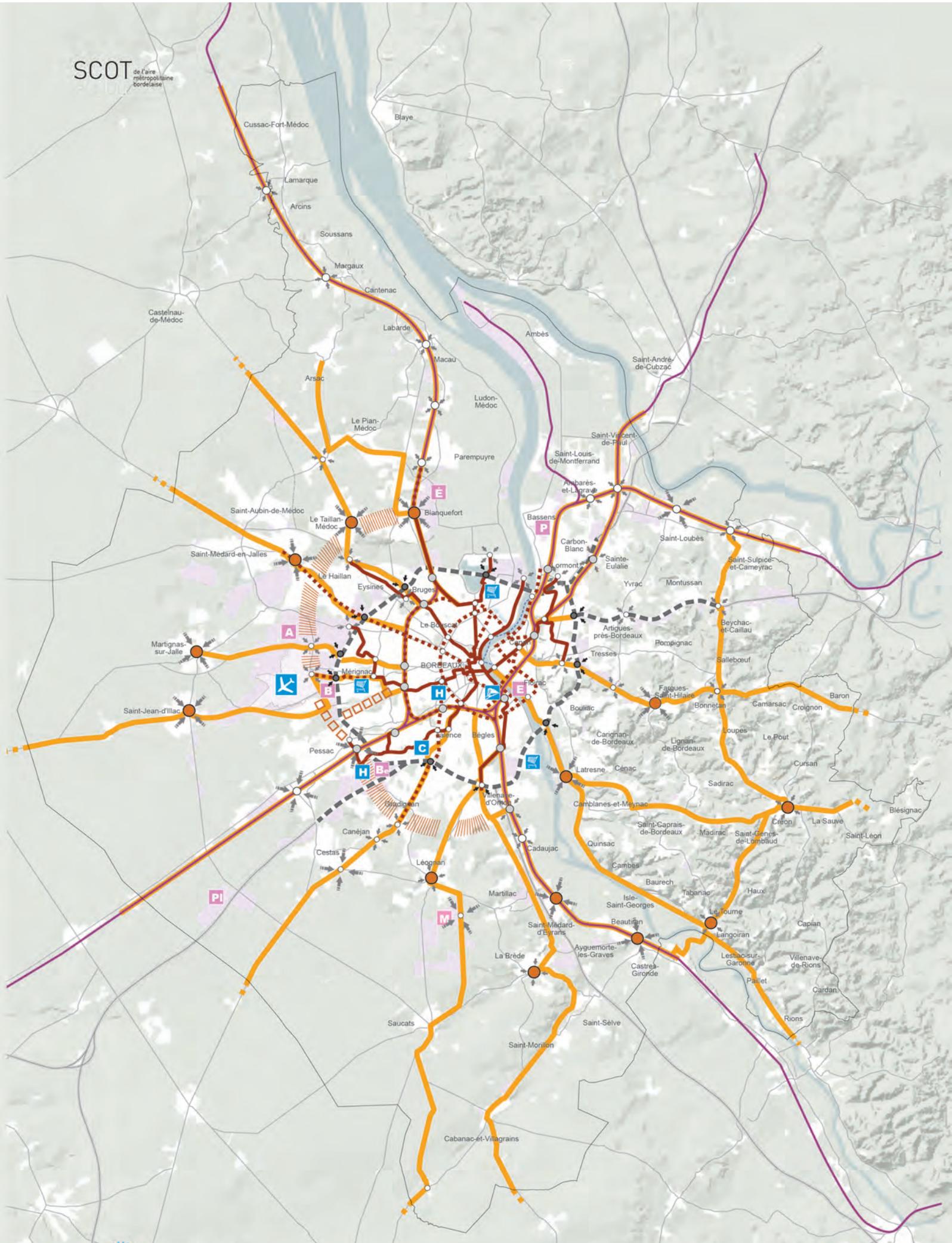
- Centralité périphérique
- É Grand pôle d'emploi de la métropole
- H Grand équipement métropolitain

Faire des nœuds d'interconnexion de nouveaux lieux de centralités

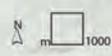
- Gare ou halte ferroviaire (existante et projetée) du cœur d'agglomération
- Gare ou halte ferroviaire des territoires périphériques
- Nœud d'interconnexion

Principes de rabattement

- ↖ ↗ Rabattement sur offre à haut niveau de services
- ↖ ↗ Rabattement complémentaire
- ↖ ↗ Rabattement potentiel sur la rocade



fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N © IGN SIG «SIGMA»
Bordeaux Métropole - orthophoto IGN (été 2009) - SYSDAU ©
traitement a'urba © mars 2016



Le schéma métropolitain des mobilités s'articule autour d'un réseau de transports collectifs express à l'échelle de la métropole et d'un maillage de transports collectifs de desserte fine.

P1. Construire un réseau de transports collectifs express à l'échelle de la métropole

Le réseau de transports collectifs express se déploie selon un système hybride qui articule toutes les ressources de déplacement à haut niveau de services, et ce quel qu'en soit le support : TER, transport en site propre, bus à haut niveau de services, tram-train, etc.



Développer un réseau métropolitain de transport express régional sur l'emprise ferroviaire

L'infrastructure ferroviaire « lourde » de transports doit devenir l'épine dorsale du réseau de transport et être le support d'interconnexions performantes entre le train et d'autres modes de déplacements : tramway, bus, cars et modes doux.

Elle doit offrir un niveau de service élevé caractérisé par des horaires fréquents, cadencés et renforcés selon les périodes :

- dans les tissus urbains constitués : un quart d'heure en période de pointe et une demi-heure en période creuse ;
- dans les secteurs périurbains : une demi-heure en période de pointe et une heure en période creuse.

L'amplitude horaire doit également être revue afin de mieux s'adapter aux nouveaux besoins de transports liés aux nouveaux rythmes de travail et modes de vie.

Dans le sens d'une complémentarité des services, ce réseau performant doit assurer à la fois des liaisons express « intercités » et des dessertes plus fines de cabotage. Le niveau d'ambition d'un réseau métropolitain express régional permet de dresser des lieux d'interconnexion à conforter et à créer.

Des études de faisabilité sont à engager afin de déterminer l'ensemble des systèmes d'exploitation ferroviaire envisageables (tram-train, TER) et d'envisager des options favorables à l'amélioration du niveau de services, comme par exemple le principe de diamétralisation, qui permet l'économie de ruptures de charge et le raccourcissement de trajet.

Déterminer les conditions de mise en œuvre d'un transport collectif performant sur la ceinture ferroviaire

Afin de compléter le dispositif, la mise en œuvre et les conditions d'un transport collectif performant sur la ceinture ferroviaire, une étude doit être menée en cohérence et complémentarité avec l'offre de proximité développée par le Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) de Bordeaux Métropole approuvé en 2011.



Mettre en place un réseau métropolitain structurant de liaisons à haut niveau de services sur voirie existante

En bordure de la zone de congestion, des études doivent être engagées pour définir un réseau de « transports en commun à haut niveau de services » ou à « haute qualité de services » à l'échelle de l'ensemble de l'aire métropolitaine. En particulier, elles doivent s'attacher aux modalités de mise en place de liaisons sur les axes suivants :

- la RD936 avec un tronçon à haut niveau de services entre l'intra-rocade et Fargues Saint Hilaire, Sallebœuf ;
- les RD113 et RD14 avec un tronçon à haut niveau de services entre l'intra-rocade et Latresne ;
- les RD1113 et RD651 avec un tronçon à haut niveau de services entre l'intra-rocade et Léognan ;
- la RD1010 avec un tronçon à haut niveau de services entre l'intra-rocade et Cestas ;
- la RD106 avec un tronçon à haut niveau de services entre l'intra-rocade et Saint-Jean-d'Illac ;
- la RD213 avec un tronçon à haut niveau de services entre l'intra-rocade et Martignas-sur-Jalle ;
- la RD6 avec un tronçon à haut niveau de services entre l'intra-rocade et Saint-Médard-en-Jalles ;
- la RD1215 avec un tronçon à haut niveau de services entre l'intra-rocade et Le Taillan.

Ce réseau doit se donner comme objectif de permettre la desserte :

- des centralités des territoires périphériques (centralités de première couronne et des bassins de vie), qui sont les lieux qui concentrent des équipements, commerces et services,

- et qui ont vocation à polariser le développement résidentiel ;
- des principaux pôles économiques et des grandes zones d'emploi de l'aire métropolitaine ;
- des grands équipements métropolitains et des « portes d'entrée » de l'aire métropolitaine (gare TGV, aéroport...).

Il favorise la mise en œuvre des conditions de « haut de niveau de services », c'est-à-dire :

- garantir des temps de trajet attractifs et concurrentiels par rapport à la voiture ;
- proposer des horaires cadencés et renforcés en périodes de pointe ;
- créer, en entrée d'agglomération, des couloirs de transport dédiés, dans des situations de circulation fortement contraintes ou dans des cas particulièrement opportuns, pour garantir une vitesse commerciale fiable et performante ainsi que la régularité ;
- mutualiser ces couloirs de transport entre le réseau urbain et le réseau interurbain ;
- étudier l'opportunité de certaines lignes express qui assurent la desserte de quelques arrêts stratégiques seulement pour maintenir des temps de parcours persuasifs (combinés à une politique de rabattement automobile sur ces points).

Il doit favoriser le rabattement de ces lignes structurantes sur des points d'interconnexion en cœur d'agglomération avec le réseau TER, le réseau de tramway et certaines lignes du réseau de bus structurant. En multipliant ainsi les points de correspondance, les lieux de destination se voient diversifiés et les différents réseaux peuvent être optimisés d'après une logique d'ensemble.

En amont de ce réseau périurbain à haut niveau de services, le réseau de transports structurant doit être conforté par un niveau de services attractifs avec une amplitude horaire qui ne soit pas uniquement calée sur les flux pendulaires, une bonne fréquence cadencée, une desserte non systématique de tous les arrêts.

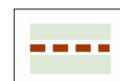
En particulier, la réalisation d'études de faisabilité est fortement encouragée sur :

- la mutualisation potentielle des couloirs dédiés aux transports collectifs urbains et interurbains ;
- les conditions d'intermodalité entre les différents réseaux (réseau régional, réseau interurbain et réseau urbain) ;
- les conditions de rabattement sur les différents réseaux (réseau régional, réseau interurbain et réseau urbain), notamment sous la forme de parcs de rabattement en amont des limites du Sysdau.

Ainsi, il s'agira de préciser les stratégies de rabattement en entrée et en cœur d'agglomération dans le but d'optimiser les interconnexions et les temps de trajet.

P2. Étudier des principes de liaisons express complémentaires de desserte des principales zones d'emploi de l'agglomération

Étudier le principe de desserte en transport collectif rapide sur infrastructures à caractère autoroutier



Des études de faisabilité doivent être menées pour vérifier la viabilité de la mise en place de dessertes en transports collectifs rapides sur les infrastructures de type autoroutier et, le cas échéant, déterminer les itinéraires pertinents au regard de la demande et définir les modalités de mise en œuvre et de rabattement associées.



Peuvent notamment être étudiées les hypothèses suivantes :

- la réservation d'une voie dédiée aux transports collectifs sur les voies autoroutières ;
- l'utilisation ponctuelle par les transports interurbains de la bande d'arrêt d'urgence des pénétrantes autoroutières ;
- la création d'un tronçon à haut niveau de services sur la RN89 entre l'intra-rocade et Beychac-et-Caillau ;
- la desserte en transport collectif de la rocade bordelaise.



Desservir les zones d'emploi à l'ouest de la métropole par une liaison circulaire périphérique complémentaire en transport collectif rapide

Une liaison circulaire périphérique à l'ouest de la rocade peut être étudiée dans le but :

- d'améliorer la qualité de la desserte par l'automobile et les transports en commun de l'arc économique ouest de l'agglomération, second pôle d'emploi après Bordeaux, entre Blanquefort au nord et Gradignan ou Villenave-d'Ornon au sud ;
- de soulager la rocade, fortement encombrée en périodes de pointe, en proposant une offre complémentaire de transports pour les déplacements pendulaires domicile-travail.

Il serait souhaitable de mener une étude de faisabilité sur la mise en œuvre de cette liaison circulaire périphérique, tant du point de vue des tracés possibles (emprises ferroviaires et routières existantes) que des modes de transport.



Relier rapidement la gare Saint-Jean de Bordeaux à la plate-forme aéroportuaire de Mérignac

En lien avec l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire en gare Saint-Jean dès 2017, ainsi que le développement prévu du trafic aérien de l'aéroport de Mérignac, notamment avec le déploiement des compagnies low cost, le développement d'une liaison de transport collectif express performant doit être envisagé.

Le niveau de l'offre développée doit être ambitieux et caractérisé par une bonne fréquence, le cadencement des services et la rapidité (quelques arrêts stratégiques desservis seulement).

Cette liaison doit, dans la mesure des contraintes d'exploitation et des contraintes géographiques, utiliser les réseaux existants comme l'emprise ferroviaire et les couloirs dédiés aux transports collectifs, quels qu'ils soient.

Des études de faisabilité sur les modes de transport et les itinéraires pressentis peuvent être engagées.

P3. Compléter le réseau métropolitain par un maillage de transports collectifs de desserte fine



Poursuivre à court terme le développement du réseau de tramway

Le développement du réseau de tramway en troisième phase doit être mis en œuvre dans la perspective d'atteindre 200 millions de voyages par an, en particulier les axes suivants :

- les prolongements des lignes existantes vers Mérignac-Magudas pour la ligne A, vers Bordeaux-Nord et Pessac-Alouette pour la ligne B, vers le Parc des expositions et vers Villenave-d'Ornon (extra-rocade) pour la ligne C ;
- la création de la ligne D Bordeaux-Quinconces – Eysines-Cantinolle, assurant la desserte du quadrant nord-ouest de l'agglomération ;
- la réalisation d'un tram-train le long de la voie ferrée du Médoc, reliant le futur pôle d'échanges Cracovie à la gare de Blanquefort, sur une nouvelle infrastructure de 7 km.



Compléter à moyen et long termes le réseau de tramway par un réseau structurant de transports en commun

Certains grands corridors du Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) de Bordeaux Métropole, approuvé en 2011, sont étudiés en priorité, à savoir :

- le bouclage des boulevards par les deux ponts (J. Chaban-Delmas et J.-J. Bosc), l'axe circulaire des cours, la ceinture ferroviaire, la desserte de Parempuyre et la desserte de la presqu'île,
- l'axe Mérignac aéroport – Bordeaux-Saint-Jean ;
- l'axe Saint-Médard-en-Jalles – Bordeaux centre ;
- l'axe Gradignan – Talence Campus – Bordeaux/CHU Pellegrin.

À plus long terme et en fonction des besoins avérés, de nouvelles liaisons en transports collectifs peuvent être étudiées, en complément des axes de SDODM, répondant soit à un objectif de maillon manquant, soit à la connexion de certaines lignes radiales entre elles (en bout de lignes). L'axe de la voie des mairies est identifié en ce sens.

Pour tous ces axes, le mode tramway ne pouvant être exclusif, d'autres transports collectifs en site propre, de type bus en site propre, bus à haut niveau de services ou tram-train, peuvent, à performance égale, être envisagés.

En complément, il est recommandé de mener des études de faisabilité sur les modes de transport collectif en site propre envisageables pour les axes du SDODM.

P4. Organiser le rabattement autour des lieux privilégiés de desserte

Au départ de ces lignes structurantes, en limite de la partie périurbaine de l'aire métropolitaine, des parkings de rabattement doivent être aménagés pour capter les flux automobiles nombreux en provenance de l'ensemble du département.

Néanmoins, l'implantation et le nombre des parcs de rabattement identifiés peuvent être modifiés et adaptés au regard des études plus précises le justifiant.

Un réseau de parcs de rabattement sur une offre à haut niveau de services

Les haltes et gares périphériques bénéficiant d'une offre de transports en commun à haut niveau de services doivent mettre en place les conditions pour le développement de parcs de rabattements à forte capacité d'accueil :

- Entre-deux-Mers : Saint-Loubès, Latresne, Fargues-Saint-Hilaire ;
- Sud agglomération : technopôle de Montesquieu, Cestas, Saint-Médard-d'Eyrans, Castres/Beautiran, Pessac ;
- Ouest agglomération : Martignas-sur-Jalle, Saint-Jean-d'Illac, Saint-Médard-en-Jalles ;
- Nord agglomération : Le Taillan, Blanquefort.

P

Un réseau de parcs complémentaires

Un réseau de parcs complémentaires peut être envisagé, notamment sur l'ensemble des centres-bourgs et gares ou haltes ferroviaires situés en dehors du cœur d'agglomération, au regard de l'évolution de la demande et de l'offre en transport collectif (parcs de covoiturage, parcs de rabattement, parcs-relais, etc.).

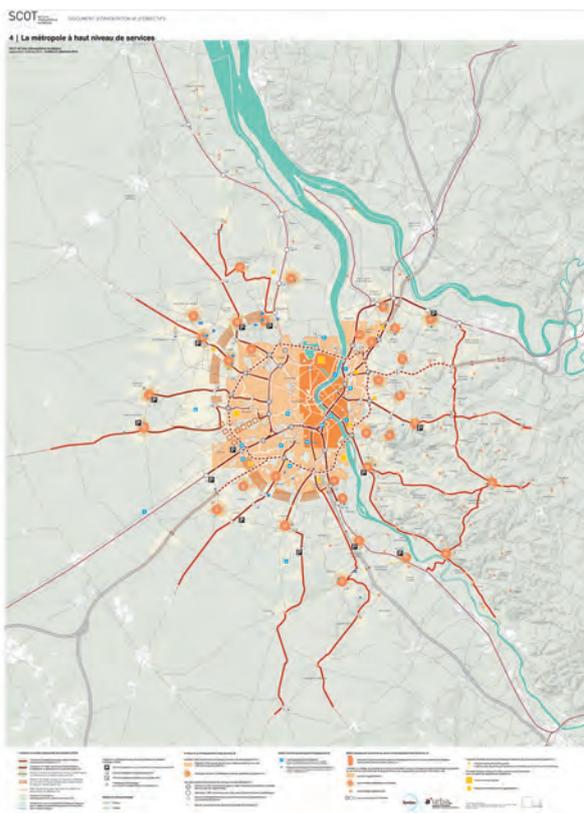
P

Q Construire un schéma métropolitain des mobilités

Axe 2 Favoriser le développement de pratiques alternatives et complémentaires

La métropole autour d'un réseau de modes alternatifs et complémentaires

Pour une meilleure interprétation cartographique, dès lors que les références des légendes sont indiquées en regard du texte, il convient de se référer à la carte « **La métropole à haut niveau de services** » au 1/75000.



La métropole autour d'un réseau de modes alternatifs et complémentaires

Construire un maillage de modes actifs performants

— Développer un Réseau express vélo (REVE)

— Développer des réseaux de mode actif très maillés pour les déplacements de proximité

Développer une politique de déplacements en mode actif, à toutes les échelles et dans tous les territoires

←---→ Principe de liaison entre les centralités structurantes à moins de 30 minutes à vélo

←→ Principe de liaison entre les centralités structurantes à plus de 30 minutes à vélo

Développer un réseau de proximité

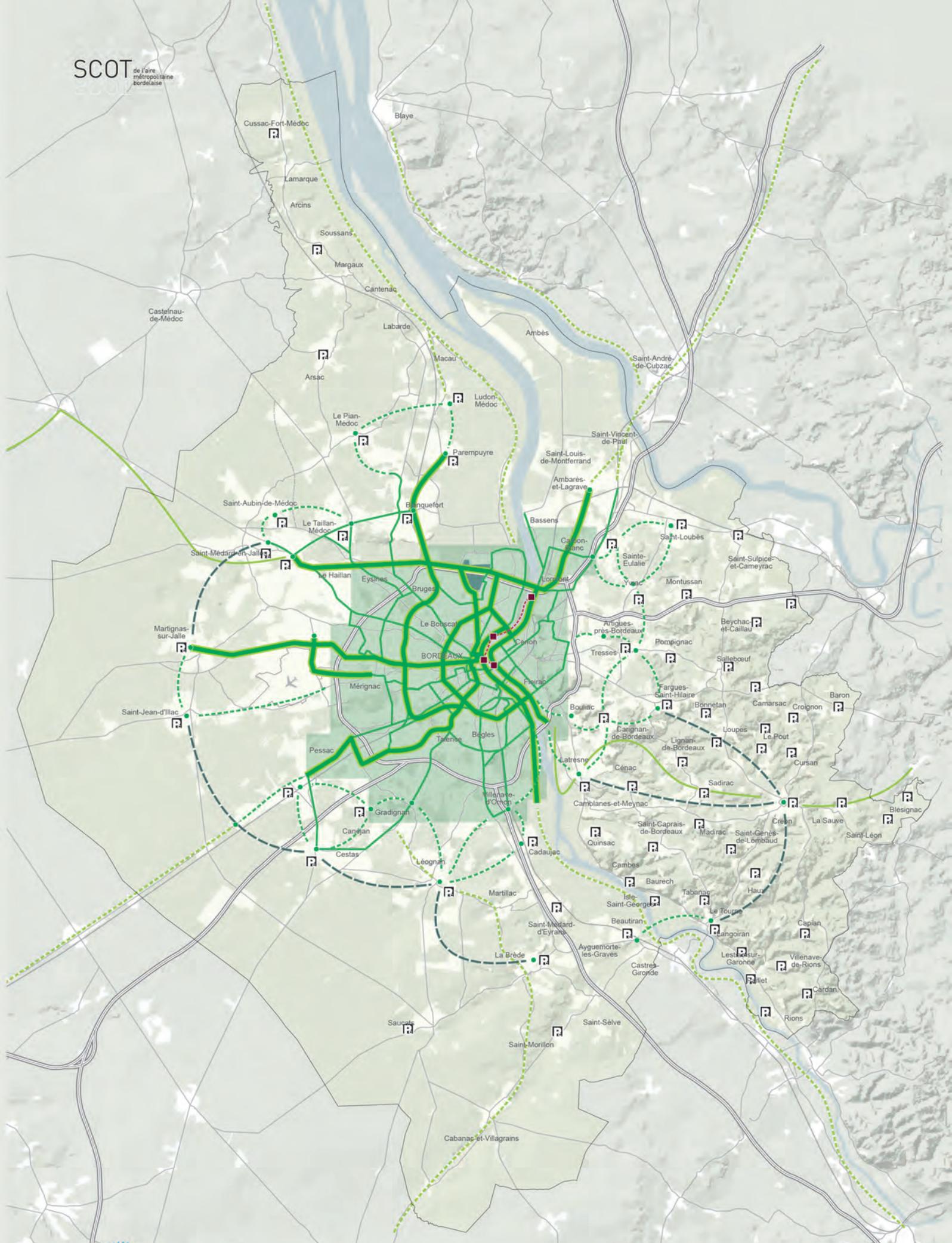
— Proposer des réponses adaptées aux besoins de chaque bassin de vie

--- Mettre en place des navettes fluviales

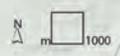
☐ Développer le covoiturage par une offre de stationnements mutualisés (localisation indicative)

→ Réseau vélo départemental existant

←---→ Réseau vélo départemental en projet



fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du FTAL© IGN SIG «SIGMA»
Bordeaux Métropole - orthophoto IGN (été 2009) - SYSDAU ©
traitement a'urba © mars 2015



Q1. Construire un maillage de modes actifs performants

Développer un Réseau express vélo (REVE) structurant à l'échelle de l'agglomération

Un Réseau express vélo (REVE) doit être développé à l'échelle du cœur d'agglomération. Sa vocation est de faciliter les déplacements rapides à vélo sur des distances relativement longues permettant une mise en liaison efficace par un mode actif des principales centralités de la métropole ainsi que les pôles d'accès aux principales lignes de transports en commun. Ce réseau doit permettre également de favoriser la mise en réseau des communes entre elles, notamment celles de la première couronne.

Pour que les déplacements à vélo puissent se faire à une vitesse relativement élevée (15-20 km/h), le REVE doit bénéficier de certains aménagements spécifiques, à l'image de ce qui se pratique dans certaines villes européennes sur les autoroutes à vélo :

- site propre protégé de 3 m de largeur minimale ;
- priorité aux carrefours ;
- éclairage et signalétique pensés pour sécuriser certains passages.

Par ailleurs, afin de faciliter son usage sur des distances relativement longues (jusqu'à 12-15 km), le REVE doit être jalonné de plusieurs services à la mobilité en vélo :

- lieux de stationnement ;
- lieux de pause pour le repos ou la protection en cas de pluie ;
- « kiosques » de gonflage de pneus, réparations et services divers.

Le REVE peut également servir de support à la promotion du vélo à assistance électrique, qui présente l'avantage d'élargir la clientèle du deux-roues léger et d'étendre les zones d'attraction des transports en commun.

Des études de faisabilité devront préciser la localisation des axes du REVE. Dans la mesure où les emprises disponibles le permettront, ces axes pourraient coïncider avec ceux du réseau de transports en commun de desserte fine pour faire coïncider les réaménagements nécessaires sur la voirie.

Le REVE doit être complété à une échelle plus fine par un réseau de proximité pour les modes doux (pistes cyclables et espaces pour les piétons).

Des réseaux de modes doux très maillés pour les déplacements de proximité

Un maillage de circulations douces à vocation de déplacements de proximité doit être développé en articulation avec tous les services de proximité du quotidien (équipements, commerces et services) ainsi qu'avec le réseau REVE et avec l'offre en transports collectifs pour inciter au transfert modal.

Ce maillage doit desservir en particulier, dans un rayon de 1 km pour les déplacements à pied et de 3 km pour les déplacements à vélo (soit 15 mn de déplacement dans tous les cas), les lieux privilégiés de développement :

- les centralités existantes, au sens des centres-villes ou centres-bourgs d'une commune ou toute autre forme de concentration d'équipements, commerces et services en agglomération (centralités de quartier, de secteur, etc.) ;
- les pôles d'échange : gare du réseau express régional, terminus, arrêt principal ou station de rabattement bus, lieux d'échanges intermodaux et de correspondance, lieux d'arrêts communs, etc.

Le maillage doit en particulier faciliter les conditions optimales d'accessibilité piétonne et cyclable autour des centralités.

Dans ce cadre, les politiques de déplacement et les documents d'urbanisme locaux peuvent mettre en place tous les moyens et outils en faveur de l'évolution des comportements, comme par exemple la réservation des emprises nécessaires à la réalisation de pistes, l'intégration de services, l'aménagement d'espaces de stationnement dédiés, qu'ils soient publics ou privés.

Développer une politique d'incitation aux déplacements en mode doux, à toutes les échelles et dans tous les territoires

Une politique d'incitation aux modes doux doit être menée à l'échelle intercommunale.

En particulier, une stratégie de développement de la « marchabilité » à l'échelle d'un quartier ou d'une commune peut être définie, tout comme une politique d'apaisement des quartiers, en réduisant la circulation automobile par des aménagements du type zones 30 et zones de rencontre (sens de circulation, aménagements de voirie, limitation de vitesse).

À des fins d'incitation, les projets urbains sont conçus de manière à favoriser les modes doux pour les déplacements quotidiens, à l'échelle du quartier ou de la commune, en prévoyant notamment les emprises nécessaires.

Q2. Maîtriser le stationnement pour faire évoluer les pratiques de déplacement

Dans le but d'inciter l'évolution des comportements en matière de déplacements et favoriser le développement de pratiques alternatives à l'automobile, des politiques de stationnement adaptées peuvent être associées à l'ensemble des mesures mises en œuvre en ce sens, en particulier celles relatives à l'intermodalité.

Q3. Développer un réseau de proximité qui propose des réponses adaptées aux besoins de chaque bassin de vie

Les documents d'urbanisme locaux doivent préciser les conditions permettant le désenclavement par transport collectif des espaces urbanisés qui le nécessitent. À cet effet, un réseau dit « de proximité » doit être déployé en s'appuyant sur des réponses ponctuelles adaptées à chaque situation, et ce dans un double objectif :

- permettre le rabattement vers les axes structurants du réseau métropolitain ;
- répondre aux besoins de déplacement internes locaux pour desservir les équipements, services, commerces et zones de centralité.

En particulier, sur certains territoires peu denses, le transport à la demande peut être envisagé comme une solution efficace en liaison vers les centralités et donner lieu à l'amélioration des lignes de services déjà existant ou la création de nouveaux services. De la même façon, des navettes électriques de rabattement peuvent être mises en place.

Toute mesure visant à optimiser l'usage des infrastructures existantes, à l'instar des pistes cyclables sous-utilisées en semaine (par exemple la piste Léognan/Saucats/Cabanac-et-Villagrains) peut être envisagée.

En complément, dans la perspective de conforter le dispositif, l'opportunité et la faisabilité de mettre en place un système de navettes fluviales, étendu au périmètre extérieur à Bordeaux Métropole, peuvent être étudiées.



Q4. Développer le covoiturage par une offre de stationnement mutualisée

Dans le sens d'une mutualisation des modes de stationnement, des aires de covoiturage doivent être aménagées, associées à des parcs-relais ou encore à des parkings de centres commerciaux. Les voies rapides autoroutières, au droit des échangeurs, ainsi que les voies structurantes départementales et nationales constituent également les supports de ces aires de covoiturage.

Dans le même esprit, les parkings des gares TER suffisamment éloignées du cœur d'agglomération peuvent faire l'objet d'une mutualisation avec les véhicules des covoitureurs, dans une logique de chaîne de déplacements covoiturage/transports collectifs.

La mutualisation des pôles de stationnement peut également être l'opportunité de développer des pôles-relais d'offres de services (pôles de télétravail, services à la personne, etc.) et de commerces de proximité, de façon à encourager davantage leur utilisation.

Q5. Mettre en œuvre et aménager les points de contact au service des pratiques alternatives et complémentaires

La mise en place d'un maillage efficace, conçu pour favoriser le développement de pratiques alternatives et complémentaires, passe par la nécessité de repenser et d'aménager ses interfaces. Ces points de contact doivent être aménagés comme étant les espaces d'intermodalité de demain.

À l'image de l'important travail mené sur les parkings relais, réalisés autour des grandes infrastructures, il est nécessaire d'étoffer et de décliner ce réseau de sites d'échange (ruptures de charge) en faisant évoluer les sites existants et en en créant de nouveaux le cas échéant.

Localisés sur des sites stratégiques

Au-delà des parkings relais, il existe déjà un grand nombre de sites qu'ils s'agissent de nœuds d'interconnexions autour de la rocade, d'axes structurants, ou d'entrées de ville souvent en prise directe avec des zones commerciales, susceptibles de voir leur fonction initiales d'espaces de stationnement de voitures dépassés.

Les grandes allées métropolitaines constituent également des points d'ancrage pertinent pour la création de ces interfaces. Il n'y a pas un modèle unique. Les centralités des pôles urbains peuvent constituer également des sites stratégiques.

Aux entrées de la métropole, des espaces de stationnement dédiés à la régulation du flux routier de transit peuvent également être aménagés.

Conçus comme supports de nouvelles fonctions

Ces sites seront le support des services en lien avec l'évolution des pratiques automobiles (recharge des véhicules électriques, location de vélos/voitures, points de rencontre covoiturage, parkings relais/rabattement...). Au-delà de cette fonction mobilité durable, il s'agit d'élargir leurs fonctions.

En tant que sites de rupture de charge, ils sont appropriés pour accueillir de nouvelles fonctions tertiaires liées aux évolutions de la société et des technologies (tiers-lieux). Ces sites (du moins dans les environs proches) doivent être aménagés pour accueillir des fonctions tertiaires (salles de réunions, bureaux, show-room, etc.).

Aménagés et intégrés à leur environnement

L'optimisation et la mutualisation des parcs de stationnement inhérentes à l'aménagement de ces sites peuvent également être l'occasion d'améliorer leur intégration à la trame urbaine de la métropole de demain.

Q6. Accompagner les initiatives des entreprises en matière de gestion des déplacements domicile-travail

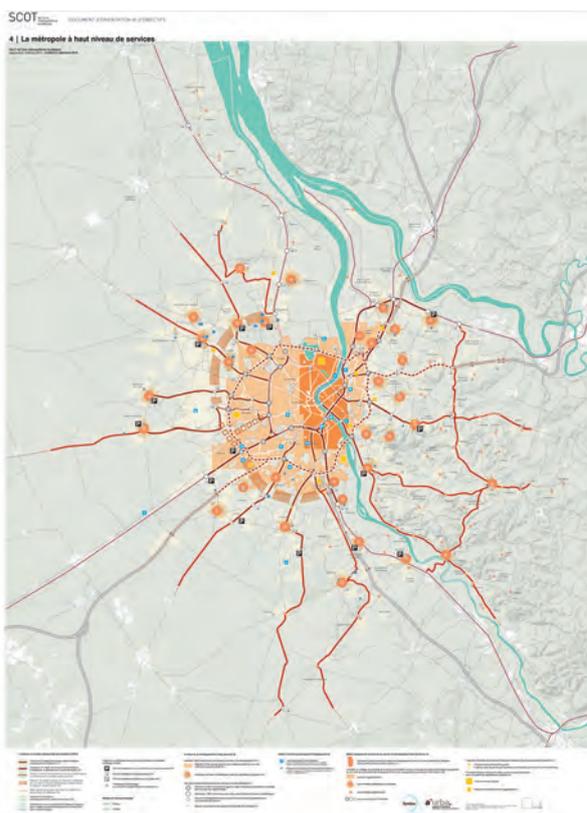
Toutes les démarches de mise en place de mesures particulières permettant de limiter les déplacements domicile-travail par les entreprises sont encouragées, qu'elles soient isolées ou prises dans le cadre d'un Plan de déplacement d'entreprises (PDE) : mise en place d'horaires décalés pour éviter les heures de pointe, réduction du nombre de places de parking mises gratuitement à la disposition des salariés, incitation à l'usage des transports en commun, grâce à une participation financière de l'entreprise au coût d'un abonnement mensuel ou annuel, prêt ou aide à l'achat de vélos, facilitation du covoiturage ou de l'autopartage, recours au télétravail, etc.

R Construire un schéma métropolitain des mobilités

Axe 3 Faire émerger un réseau de grandes allées métropolitaines

La métropole autour d'un réseau de voirie optimisé

Pour une meilleure interprétation cartographique, dès lors que les références des légendes sont indiquées en regard du texte, il convient de se référer à la carte « **La métropole à haut niveau de services** » au 1/75000.

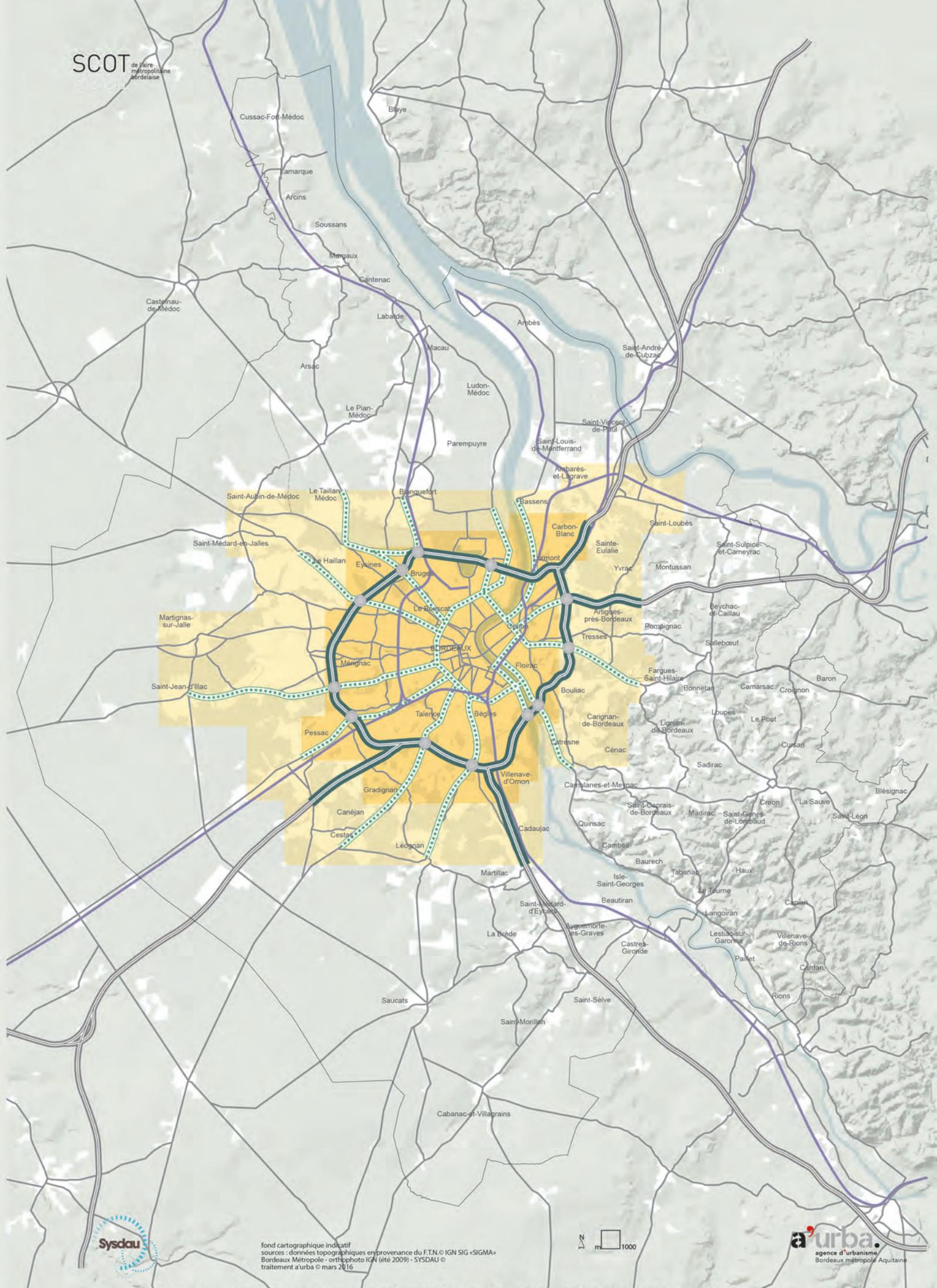


La métropole autour d'un réseau de voirie optimisé

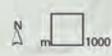
Optimiser le réseau de voirie existant

- Permettre une diversification des usages routiers sur les voies à caractère autoroutier
- Faire émerger un réseau de grandes allées métropolitaines dans une logique de double fluidité (axes pressentis)*
- Permettre une évolution dans leurs usages des autres voies de liaison principale dans une logique de maillage urbain
- Porte d'entrée de l'agglomération sur la rocade
- Cœur d'agglomération
- Couronne des centralités

*Les axes pressentis pour les grandes allées métropolitaines sont présentés sur la carte mais leurs représentations restent indicatives et non exhaustives.



fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG «SIGMA»
Bordeaux Métropole - orthophoto IGN (été 2009) - SYSDAU ©
traitement a'urba © mars 2016



R1. Permettre une diversification des usages routiers sur les voies à caractère autoroutier

La création de nouvelles infrastructures est limitée aux projets programmés au profit d'une optimisation du réseau existant, par diversification des fonctionnalités des voiries existantes, afin de renforcer le maillage et améliorer la fluidité.

L'objectif consiste à tendre vers une diversification des fonctions routières destinées à la fois à la circulation automobile (individuelle et partagée) et aux transports collectifs.

Les voies rapides (rocade, A62, RN89 et A10) doivent faire l'objet de mesures d'optimisation en termes de capacité et d'usage avec leur mise à 2x3 voies.

En particulier, des mesures de régulation des pénétrantes autoroutières et de la rocade, comme la limitation des vitesses selon les périodes de la journée et de la semaine, la gestion des entrées des échangeurs, la mise en place d'une information dynamique en temps réel sur les possibilités d'intermodalité P+R et réseau urbain, peuvent être étudiées.

La faisabilité de la réservation d'une voie dédiée aux transports collectifs et aux voitures partagées (covoiturage, auto-partage, taxis) sur les voies autoroutières peut être étudiée, tout comme l'utilisation ponctuelle par les transports interurbains de la bande d'arrêt d'urgence des pénétrantes autoroutières.

Dans ce contexte, la mise en œuvre des Plans de déplacements des entreprises qui participent à réunir les conditions d'utilisation de cette voie dédiée est à encourager.

R2. Faire émerger un réseau de grandes allées métropolitaines dans une logique de double fluidité

Construire un réseau de grandes allées métropolitaines a pour objectif, par l'optimisation des voies existantes, d'améliorer l'efficacité générale du système de mobilité tout en facilitant la cohabitation des différents moyens de déplacement. Support des déplacements en entrée d'agglomération, ces axes s'inscrivent à un niveau intermédiaire entre rues et routes.

Ces allées métropolitaines doivent permettre d'offrir de meilleures conditions d'accessibilité à l'agglomération tout en préservant une offre de déplacements de proximité sécurisés et apaisés. Ainsi, à l'image des grands boulevards urbains, elles doivent concilier fluidité et volume des déplacements en organisant et en optimisant l'accueil des fluidités à la fois rapide et lente (voitures, transports en commun, modes actifs, etc.) pour répondre aux différents besoins de mobilité entre les territoires. Elles doivent s'adapter aux différents contextes qu'elles traversent et participer ponctuellement à la structuration de l'urbanisation.

Dans ce cadre, afin de répondre à ces différents objectifs, des démarches expérimentales peuvent être menées sur les axes pressentis afin de proposer des modalités de mise en œuvre et des aménagements associés. Les axes pressentis pour la mise en œuvre de ces démarches sont présentés sur la carte mais leurs représentations restent indicatives et non exhaustives.

Les aménagements ne reposent pas forcément sur des élargissements de gabarit, mais peuvent s'appuyer sur une combinaison innovante de modalités d'occupation et de gestion de l'espace public : zones 30, rues 20, zones de rencontre, suppression de carrefours à feux, amélioration des giratoires, limitation du stationnement, sites propres, etc. Les aménagements proposés doivent aussi pouvoir s'adapter aux différents contextes rencontrés (centre-bourg, zone résidentielle, tissu économique, espace ouvert, etc.) et aux contraintes présentes, et faire l'objet d'un traitement qualitatif relativement homogène afin de renforcer la lisibilité de ce réseau.

R3. Permettre une évolution dans leurs usages des autres voies de liaison principales dans une logique de maillage urbain

En complément, dans une logique de maillage et d'irrigation de l'ensemble du territoire, les voies de liaison et de distribution assurent une desserte plus locale. Leur aménagement doit ainsi permettre à la fois l'apaisement de l'espace public et la régulation des flux automobiles.

Ces voies devront être évolutives dans leurs usages, avec la possibilité à terme de mettre en place des services de transports collectifs légers, de type navettes, pour assurer à la

fois l'accessibilité directe à l'agglomération bordelaise et l'accessibilité aux zones d'emploi disséminées dans le territoire périurbain et rural.

Dans le souci d'éviter la traversée de certaines petites communes et de certains centres-bourgs, des itinéraires privilégiés peuvent être confortés par des aménagements et le cas échéant par la création de barreaux routiers sur des emprises de voirie préexistantes.

D'autre part, des études de faisabilité sur la mise en œuvre d'un système d'information dynamique en temps réel de ces voies et sur les possibilités d'intermodalité P+R et réseau urbain sont encouragées.

Enfin, une politique incisive du stationnement automobile peut être menée, en particulier le long des voies pénétrantes intra-rocade, afin d'organiser le stationnement résidentiel sur la desserte en transports en commun et en le contraignant dans les zones économiques. Des possibilités de mutualisation du stationnement privé-public avec d'autres usages peuvent être étudiées.

R4. Assurer la requalification paysagère du réseau de voirie principal et la reconquête urbaine de ses abords

La requalification des voies doit être adaptée aux typologies des axes concernés, aux rôles qu'ils doivent jouer, aux contextes dans lesquels ils s'inscrivent (tissus urbains, espaces périurbains, etc.), et selon des séquences bien définies.

Parallèlement, les entrées de ville doivent faire partie intégrante des lieux stratégiques à traiter par des aménagements qualitatifs.

D'autres qui s'inscrivent dans des contextes plus urbains doivent faire l'objet d'une requalification urbaine et de partage de l'espace public.

En particulier, afin de développer les interfaces entre les voies autoroutières, en particulier la rocade, et les tissus urbains environnants, un certain nombre d'échangeurs stratégiques doivent devenir le support de centralités et d'intermodalités dans une logique de reconquête urbaine. Des études de requalification urbaine sont alors à engager.

Dans le cas particulier de créations de nouvelles infrastructures routières, les projets doivent être conçus en intégrant des mesures d'insertion permettant de supprimer, de réduire, de compenser les impacts négatifs sur la biodiversité, les milieux naturels et les équilibres biologiques, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publiques. Une attention particulière doit notamment être portée sur les enjeux environnementaux et paysagers suivants :

- maintien des continuités naturelles majeures ;
- préservation de la perméabilité écologique des espaces impactés ;
- préservation des zones humides ;
- limitation de la fragmentation du massif landais ;
- conservation des habitats d'espèces protégées.

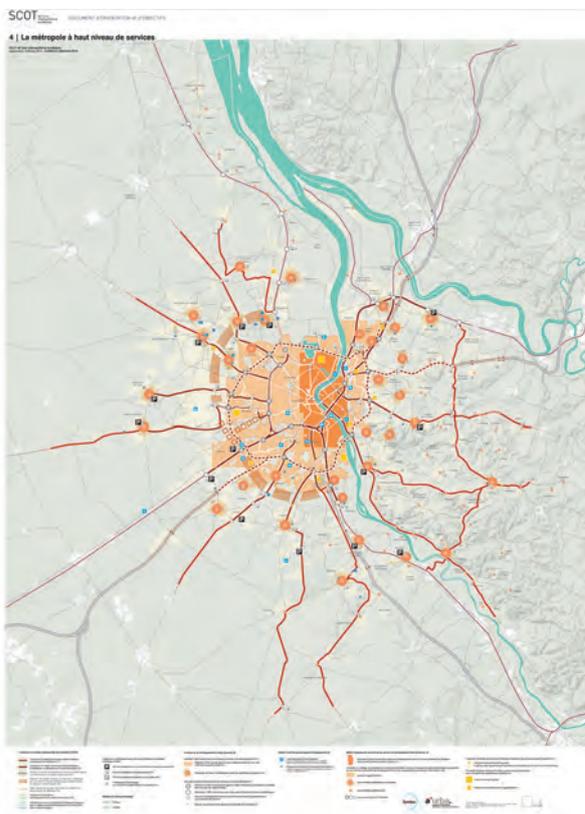
Parallèlement, le SCoT impose la préservation d'une bande non aedificandi de 75 à 100 m minimum entre les limites des extensions d'habitat définies par le SCoT et l'axe d'une voie nouvelle.

Enfin, il est recommandé également de privilégier une gestion « in situ » et à l'échelle intercommunale des impacts des projets d'infrastructures routières et d'étudier la faisabilité d'une maîtrise foncière des espaces inscrits dans la bande de 75 à 100 m.

S Promouvoir un développement urbain raisonné

La géographie prioritaire de l'offre urbaine

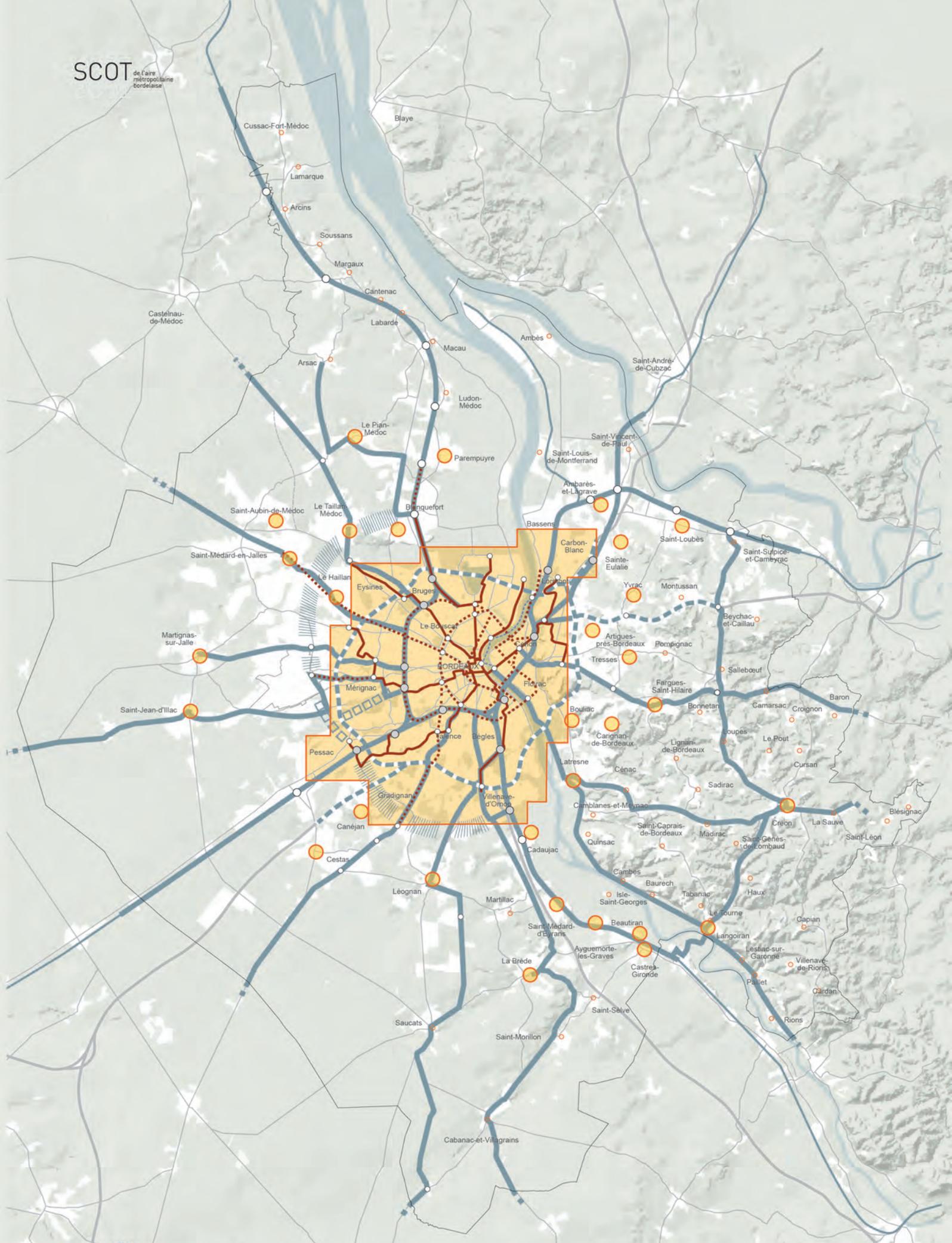
Pour une meilleure interprétation cartographique, dès lors que les références des légendes sont indiquées en regard du texte, il convient de se référer à la carte « **La métropole à haut niveau de services** » au 1/75000.



La géographie prioritaire de l'offre urbaine

Intensifier l'offre urbaine dans les espaces prioritaires de développement

-  Intensifier l'offre urbaine dans le cœur d'agglomération en lien avec l'offre de transport collectif
-  Construire des lieux d'intensification dans les centralités principales (centralités de 1^{er} couronne et centralités relais des bassins de vie)
- Faire des lieux d'interconnexion de nouveaux lieux de centralité
 -  Renforcer le rôle structurant des gares et haltes ferroviaires dans le cœur d'agglomération
 -  Développer l'offre de services autour des gares et haltes ferroviaires périphériques
 -  Assurer le développement des nœuds d'interconnexion complémentaires sur l'ensemble du territoire
-  Réseau express
-  Principe de desserte en transport collectif rapide sur infrastructure à caractère autoroutier
-  Principe de liaison express complémentaire à étudier
-  Principe de liaison gare Saint-Jean - aéroport
-  Réseau de tramway
-  Réseau structurant de transports en commun complémentaire (dont navette fluviale)



fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG «SIGMA»
Bordeaux Métropole - orthophoto IGN (été 2009) - SYSDAU ©
traitement a'urba © mars 2015



S1. Intensifier l'offre urbaine dans les espaces prioritaires de développement

Définition préalable et lien avec la cartographie :

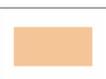
Les espaces prioritaires de développement ont été identifiés au regard des objectifs du PADD et répondent au parti d'aménagement développé à l'échelle de l'aire métropolitaine. Ainsi, ils traduisent à la fois :

- le centrage du développement urbain autour de l'agglomération bordelaise, afin de limiter la dispersion urbaine et rationaliser la consommation d'espace ;*
- la maîtrise des territoires périphériques avec un développement concentré autour des centralités relais identifiées car déjà bien équipées, bien desservies ou qui le sont potentiellement, et un développement de fait plus mesuré des autres communes, souvent plus éloignées ou moins équipées.*

Les lieux prioritaires de développement identifiés sont :

- le cœur d'agglomération ;
- les centralités périphériques principales identifiées ;
- les nœuds d'interconnexion.

Les nouveaux programmes d'habitat, et en particulier les opérations comprenant du logement social, doivent être implantés en priorité dans ces lieux.



Intensifier l'offre urbaine dans le cœur d'agglomération en lien avec l'offre de transport collectif

Le cœur d'agglomération constitue l'aire de resserrement des fonctions urbaines. À ce titre, la densification et le renouvellement de ses tissus doivent contribuer en grande partie à la production de logements et à la promotion de pratiques « quotidiennes ». Plus spécifiquement, la densification et l'intensification urbaines autour des axes de transports collectifs principaux doivent être recherchées, tout en tenant compte des espaces de nature existants.

Pour ce faire, les PLH et les documents d'urbanisme locaux identifient les différents secteurs de densification et/ou de renouvellement urbain et d'extension, et leur phasage dans le respect des principes énoncés. Ils précisent en particulier les espaces prioritaires de développement en termes d'emplois, de services et d'équipements, en lien avec l'offre en transports collectifs et dans l'objectif de développer, à l'échelle des quartiers, un maillage dense de proximité.

À partir de ces principes de localisation, les documents d'urbanisme locaux peuvent délimiter les sites d'implantation prioritaires de l'activité commerciale de proximité et identifier les linéaires commerciaux liés, afin de les pérenniser et de les développer.



Construire des lieux d'intensification dans les centralités principales

De façon générale, les centralités principales doivent mettre en place, en lien avec la mise en œuvre du schéma métropolitain des mobilités, les conditions nécessaires à l'accueil préférentiel de la population à l'échelle de la couronne et des bassins de vie.

Pour ce faire, les PLH et les documents d'urbanisme locaux identifient les différents secteurs d'extension, de densification et/ou de renouvellement urbain et leur phasage dans le respect des principes énoncés. Ils précisent en particulier les espaces prioritaires de développement en lien avec le niveau de services et d'équipements nécessaire.

Dans l'objectif de développer un maillage de proximité dans les bassins de vie, les nouveaux équipements doivent correspondre au renforcement des pratiques « quotidiennes » et être implantés avant tout dans les centralités. À partir de ces principes de localisation, les documents d'urbanisme locaux peuvent délimiter les sites d'implantation prioritaires de l'activité commerciale de proximité et identifier les linéaires commerciaux liés, afin de les pérenniser et de les développer.

Faire des nœuds d'interconnexion de nouveaux lieux de centralité

Renforcer le rôle structurant des gares et haltes ferroviaires dans le cœur de l'agglomération

Outre la gare de Bordeaux-Saint-Jean, pôle intermodal d'envergure nationale, qui fait déjà l'objet d'une opération d'aménagement globale d'intérêt national (Euratlantique), l'ensemble des gares et haltes ferroviaires du cœur d'agglomération ont un rôle à jouer dans l'organisation des déplacements de la périphérie vers le centre et du centre vers la périphérie, et de connexion aux réseaux de proximité.

Les politiques de déplacement et les documents d'urbanisme locaux, en particulier à travers des orientations d'aménagement, doivent encourager le développement des pôles d'échange urbains, en permettant surtout la densification des tissus alentour et la diversification des fonctions.

Des études de faisabilité sur la classification et la labellisation des gares, sur le modèle suisse, sont encouragées.

Développer l'offre de services autour des gares et haltes ferroviaires périphériques

Les gares et haltes ferroviaires en dehors du cœur d'agglomération ont un rôle structurant à jouer au sein des territoires périphériques.

Dans ces véritables pôles d'échanges intermodaux (route/fer), il doit être prévu, dans la mesure du possible, des aménagements spécifiques à l'image des parkings de rabattement, principalement en entrée d'agglomération.

Les conditions d'accessibilité à ces arrêts doivent également être créées ou améliorées du point de vue :

- des conditions d'interconnexion et de rabattement efficaces, tous modes confondus ;
- de la qualité des cheminements piétons et vélos ;
- de la signalétique et des jalonnements.

Assurer le développement des nœuds d'interconnexion complémentaires sur l'ensemble du territoire

Avec la construction progressive d'un réseau urbain de transports collectifs développé, maillé et hiérarchisé, et dans la perspective de permettre aux usagers de circuler facilement d'un réseau à l'autre, d'un mode à l'autre, le développement de nombreux nœuds d'interconnexion doit être favorisé, aussi bien en cœur d'agglomération que dans les territoires périphériques.

Ces nœuds doivent réunir à la fois les conditions d'offre de services et les conditions d'interconnexion et de rabattement efficaces, tous modes confondus, à savoir :

- des offres de transport performantes : synchronisées, renforcées en périodes de pointe, cadencées ;
- la qualité des cheminements piétons et vélos ;
- la signalétique et les jalonnements.

Parallèlement, des aménagements de voirie facilitant les correspondances, comme le « quai à quai » entre les modes de transports collectifs, peuvent être prévus.

En complément, les services de navettes fluviales, supports de l'intermodalité avec le réseau urbain, peuvent être développés au besoin.

S2. Garantir un développement urbain respectueux des principes de développement durable à l'échelle des territoires communaux

Définition préalable et lien avec la cartographie :

Au-delà des objectifs de la géographie prioritaire qui prédétermine les grands équilibres urbains, plusieurs principes de développement durable sont déclinés à l'échelle des territoires communaux afin de garantir un développement urbain raisonné et d'offrir ainsi un niveau de services suffisant.

Rationaliser l'occupation des sols

De façon générale, le développement de l'habitat et de l'économie doit être soumis à la double exigence d'utilisation plus rationnelle et plus intensive des espaces.

Rationaliser l'utilisation des espaces urbanisés

Le développement urbain doit ainsi s'appuyer préférentiellement sur l'espace urbain existant et sur son renouvellement plutôt que d'envisager son extension.

En complément des objectifs de limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers, des efforts doivent donc être fournis en termes de densification et de renouvellement dans le tissu urbain.

Le renforcement des tissus existants par l'urbanisation de terrains disponibles (« dents creuses »), la densification de terrains sous-occupés ou la réhabilitation de bâtis existants, tous moins consommateurs de foncier puisqu'ils s'inscrivent sur des espaces déjà bâtis, doivent progressivement prendre le pas sur les extensions urbaines et devenir les nouveaux modes de production de la ville.

Permettre la mise en place de densités minimales pour promouvoir une évolution des formes urbaines plus compactes et innovantes répondant aux exigences en matière de qualité urbaine et aux souhaits des ménages

Afin de limiter la consommation foncière, produire un logement économiquement plus abordable (permettant donc une diversification de la population accueillie) tout en offrant un cadre de vie de qualité, les PLU doivent permettre le développement, tant sur les secteurs d'intensification que sur les secteurs d'extension, d'une certaine compacité et d'une innovation dans les formes urbaines produites. Seront notamment favorisées les formes d'habitat collectif, d'habitat individuel groupé et d'habitat intermédiaire.

Ils peuvent fixer des densités minimales sur les secteurs de projets situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, de manière à mieux maîtriser le développement urbain. Ces densités doivent alors être adaptées aux contextes territoriaux et renforcées dans les lieux privilégiés d'implantation des nouveaux programmes d'habitat. Sont entendus comme secteurs de projets à la fois les sites d'extension urbaine et les secteurs de renouvellement urbain portant des ambitions de développement importantes et/ou un projet d'aménagement structurant à l'échelle d'une commune ou d'un quartier.

Dans ce cas, les Orientations d'aménagement et de programmation inscrites dans les PLU, qui fixent les conditions d'aménagement et d'ouverture à l'urbanisation de ces secteurs, doivent préciser les niveaux de densité par zone.

Au besoin, les PLU peuvent prévoir des dispositifs de compensation entre les différents secteurs permettant d'atteindre une densité moyenne minimale brute.

Promouvoir la densification des centres-villes, centres-bourgs et nœuds d'interconnexion

Un effort particulier en termes d'accueil des populations doit être porté sur les centres-villes, centres-bourgs et nœuds d'interconnexion.

Pour ce faire, les documents d'urbanisme locaux doivent les identifier comme des lieux privilégiés de développement urbain, dans lesquels sont localisés en priorité les nouveaux programmes d'habitat et sont favorisées les opérations de renouvellement urbain, de diversification de l'offre de logement, de densification de l'habitat et de mixité fonctionnelle.

En particulier, des capacités de développement urbain sont recherchées à leurs abords dans la mesure du possible, selon un objectif de mixité fonctionnelle et de densité, afin de créer de véritables quartiers offrant une large gamme de services et d'équipements aux populations.

Assurer un niveau de services de qualité au développement urbain

Réaliser une étude préalable de capacité dans le cadre des travaux du PLU

En dehors des lieux prioritaires de développement identifiés ou des centres-bourgs et centres-villes existants, toute création d'extension urbaine importante située doit être justifiée par une étude globale de capacité réalisée à l'échelle de la commune dans le cadre des travaux préalables à la révision ou la mise en place d'un PLU.

Privilégier un développement en continuité des tissus existants

Au-delà de l'objectif d'optimisation de la consommation d'espace, les extensions urbaines nécessaires doivent se faire prioritairement en continuité des tissus existants dans la mesure où l'occupation nouvelle n'est pas incompatible.

La restructuration des espaces déjà urbanisés ou la réhabilitation du parc ancien à valeur patrimoniale doivent être privilégiées par rapport aux extensions urbaines. Ces dernières doivent ainsi être envisagées de manière progressive, raisonnée et maîtrisée, et en continuité des tissus existants.

Conditionner l'ouverture à l'urbanisation à la desserte en mode de transports collectifs ou services de mobilité

Au sein même des quatre grands territoires (hypercentre, cœur d'agglomération, centralités de première couronne, bassins de vie périphériques), la polarisation du développement résidentiel autour de l'offre de transports, d'équipements, de commerces et services doit être recherchée afin de permettre une bonne accessibilité de cette offre aux futurs habitants et de conforter, par là même, les activités en place.

La mise en place d'un Plan de déplacement urbain est aussi fortement encouragée à l'échelle des territoires.

Pour toute ouverture à l'urbanisation, la desserte proche par un mode de transports collectifs efficace en termes de fréquence et de cadencement doit être actée à un horizon temporel raisonnable ou bien assurée par un service de mobilité optimisé, entendu comme la mise à disposition d'un mode de transport alternatif à la voiture « solo » (véhicules en libre service, covoiturage organisé, autopartage, navettes, transports à la demande, etc.) par un opérateur public ou privé.

T Assurer une production de logements diversifiée et ambitieuse

L'offre de logements

T1. Respecter les équilibres démographiques du projet entre les territoires

Les objectifs démographiques définis dans le PADD se déclinent de la façon suivante :

- Hypercentre 5 500 habitants par an, soit 40 %
- Cœur d'agglomération 5 000 habitants par an, soit 30 %
- Centralités de première couronne 2 500 habitants par an, soit 20 %
- Bassins de vie périphériques 1 500 habitants par an, soit 10 %

Afin de rester dans les équilibres du projet (40 % hypercentre, 30 % cœur d'agglomération, 20 % centralités, 10 % bassins de vie), les territoires doivent chercher à coordonner leur croissance démographique tout en respectant leurs poids respectifs au sein du SCoT, soit :

	Population 2011*	Population 2014 estimée**	Population 2020	Population 2030	Représentation démographique indicative***
CdC Médoc Estuaire	25 470	27 010	29 250	33 500	2,8 %
CdC Saint-Loubès	24 740	25 690	27 650	31 000	2,6 %
CdC Coteaux bordelais	17 880	18 900	19 850	22 000	1,9 %
CdC Créonnais	14 850	15 830	16 350	18 000	1,5 %
CdC Vallon Artolie	8 940	9 260	10 400	12 000	1,0 %
CdC Portes Entre-deux-Mers	14 740	15 120	16 550	18 500	1,6 %
CdC Jalle Eau Bourde	28 550	28 810	32 450	36 500	3,1 %
CdC Montesquieu	37 670	39 420	43 650	50 500	4,3 %
Bordeaux Métropole	727 260	738 340	840 700	960 000	81,2 %
Total	900 090	918 180	1 036 850	1 182 000	100 %

CdC : Communauté de communes.

* Population municipale légale entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2014 arrondie (source : INSEE) .

** Estimation 2014 réalisée sur la base d'un prolongement de tendance 2006/2011

*** Poids démographique du territoire au sein du SCoT (part en % du nombre d'habitants du territoire)

T2. Assurer une production de logements à la hauteur de l'ambition démographique du projet

À ces objectifs démographiques doit répondre une production de logements qui tienne compte à la fois :

- du fait que la taille moyenne des ménages devrait se réduire progressivement, et ce en dépit d'un accueil privilégié de familles ;
- de la nécessité de renouveler en partie le tissu urbain existant, en particulier dans l'hypercentre et le cœur d'agglomération.

Ce sont donc près de 9 000 nouveaux logements par an qu'il convient de produire, sur la base de la répartition suivante :

- Hypercentre 3 400 logements par an
- Cœur d'agglomération 3 200 logements par an
- Centralités de première couronne 1 600 logements par an
- Bassins de vie périphériques 800 logements par an

À titre indicatif, cette production peut être déclinée plus finement en regard des périmètres des intercommunalités :

	Logements nécessaires 2010-2030	Moyenne indicative triennale
CdC Médoc Estuaire	5 040	720
CdC Saint-Loubès	4 200	600
CdC Coteaux bordelais	2 800	400
CdC Créonnais	1 750	250
CdC Vallon Artolie	1 260	180
CdC Portes Entre-deux-Mers	2 100	300
CdC Jalle Eau Bourde	4 620	660
CdC Montesquieu	7 980	1 140
Bordeaux Métropole	159 600	22 800
Total	189 000	27 000

CdC : Communauté de communes.

Dans ce cadre, les intercommunalités doivent se doter de PLH qui déclinent quantitativement et qualitativement le projet porté par le SCoT de l'aire métropolitaine.

Ces derniers, ainsi que les documents d'urbanisme locaux, doivent traduire ces objectifs, les décliner dans le temps et à l'échelle communale, voire infra-communale, et indiquer les moyens nécessaires à leur mise en œuvre.

T3. Répartir de façon hiérarchisée et équilibrée la production de logements à l'échelle de chacun des territoires en lien avec la géographie prioritaire

À l'échelle du territoire de Bordeaux Métropole

L'ambition démographique de ce territoire doit être principalement portée par les communes de l'hypercentre et du cœur d'agglomération. Cependant, la centralité relais de Parempuyre ainsi que les communes de la première couronne, en lien avec les communes hors Bordeaux Métropole, doivent elles aussi porter un développement soutenu, contrairement aux communes des bassins de vie qui doivent pour leur part modérer leur développement.

Au sein des quatre territoires, les objectifs de production doivent trouver une traduction spatiale en fonction de la réceptivité des différentes communes, à la lumière de capacités, atouts et contraintes de chacune, mais aussi du projet global.

Néanmoins, la réalisation de l'ambition démographique affichée passe par une politique globale très volontariste en faveur de la construction. Cette politique peut englober plusieurs leviers d'action :

- une valorisation des capacités d'accueil sur tous les sites de projet et sur tous les sites d'extension urbaine ; cela suppose de réfléchir à la programmation des sites en cours d'étude et d'identifier de futurs sites de projet qui peuvent accueillir une densité minimale adaptée aux contextes géographiques particuliers, aux paysages et aux situations urbaines ;
- une mise en œuvre optimale des sites identifiés dans le cadre de la démarche 50 000 logements dans les corridors de tramway et une optimisation des principes retenus sur d'autres sites de projets autour des axes de transports en commun ;

- une action volontariste sur la mobilisation du foncier « diffus » qui nécessite un encadrement plus optimal des actions de renouvellement urbain et des opérations privées ; la nécessité d'une intensification de certains tissus périphériques doit notamment conduire à proposer une meilleure gradation de la densité urbaine et une évolution des pratiques qui peuvent se traduire dans les Programmes locaux de l'habitat (PLH) et les documents d'urbanisme locaux.

À l'échelle du territoire du Médoc

À l'échelle du bassin de vie du Médoc, il s'agit de parvenir à une croissance modérée d'accueil de nouvelles populations pour préserver le cadre de vie de qualité des communes plus « éloignées » du centre de l'agglomération. Pour cela, le développement de ce bassin de vie doit s'appuyer en priorité sur la centralité relais locale du Pian-Médoc, l'accueil résidentiel dans les autres communes devant rester maîtrisé.

À l'échelle du territoire des Landes et Graves

À l'échelle du territoire des Landes et Graves, les communes de la couronne de centralités doivent être confortées pour répondre aux besoins de croissance urbaine de la métropole et aux attentes des habitants actuels ou futurs du secteur tout en garantissant et en préservant la qualité et la diversité de leur environnement naturel.

Ainsi, les secteurs de Cestas, Canéjan, Saint-Jean-d'Illac, Léognan et Cadaujac doivent maintenir un niveau de croissance global dans un souci de rentabilité des investissements publics notamment en matière de transports collectifs, insoutenables financièrement sans un apport significatif de nouvelles populations.

Parallèlement, à l'échelle du bassin de vie, il s'agit de parvenir à une croissance modérée d'accueil de nouvelles populations pour préserver le cadre de vie de qualité des communes plus « éloignées » du centre de l'agglomération. Pour cela, le développement de ce bassin de vie doit s'appuyer en priorité sur les centralités relais locales de La Brède, Cadaujac et Beautiran/Castres-sur-Gironde, l'accueil résidentiel dans les autres communes devant rester maîtrisé.

À l'échelle du territoire de l'Entre-deux-Mers

À l'échelle du territoire de l'Entre-deux-Mers, les communes de la couronne de centralités doivent être confortées pour répondre aux besoins de croissance urbaine de la métropole et aux attentes des habitants actuels ou futurs du secteur tout en garantissant et en préservant la qualité et la diversité de leur environnement naturel. Ainsi, les communes de Sainte-Eulalie, Yvrac, Tresses, Fargues-Saint-Hilaire, Carignan-de-Bordeaux, Latresne et Saint-Loubès doivent maintenir un niveau de croissance et/ou une dynamique urbaine relativement élevés dans un souci de rentabilité des investissements publics, notamment en matière de transports collectifs, insoutenables financièrement sans un apport significatif de nouvelles populations.

Parallèlement, à l'échelle du bassin de vie, il s'agit de parvenir à une croissance modérée d'accueil de nouvelles populations pour préserver le cadre de vie de qualité des communes plus « éloignées » du centre de l'agglomération. Pour cela, le développement de ce bassin de vie doit s'appuyer en priorité sur les centralités relais locales de Créon et Langoiran, tout en tenant compte des contraintes propres à ces dernières (risques inondation, falaises, carrières souterraines, etc.), l'accueil résidentiel dans les autres communes devant rester maîtrisé.

T4. Permettre à tous un parcours résidentiel choisi, de qualité et adapté aux besoins

Assurer une production de logements diversifiée permettant la réalisation des parcours résidentiels au sein de l'agglomération métropolitaine

Outre l'aspect quantitatif de la satisfaction des besoins en logement, les collectivités doivent s'attacher à produire une offre diversifiée, tant en statut d'occupation (logements locatifs publics, privés, logements en accession), qu'en taille (nombre de pièces) et qu'en forme (individuel, collectif, formes intermédiaires), et en évaluant l'impact économique de ces logements sur le budget des ménages (niveaux de loyers et/ou prix de sortie des opérations).

Les PLH doivent veiller à la satisfaction de parcours résidentiels diversifiés et non subis, dans un contexte de grande évolution des modes de vie. L'accent doit être porté sur le caractère abordable de l'offre, notamment pour les jeunes ménages, dont la majorité est aujourd'hui financièrement exclue de certains territoires de l'aire métropolitaine bordelaise. Ils s'inscrivent dans le rééquilibrage de l'offre à l'échelle de l'agglomération par une diversification de la production à l'échelle locale.

Favoriser l'accession abordable

Parallèlement à la production de logements locatifs, il est important que les prix de l'accession restent en partie maîtrisés afin de rester accessibles aux ménages de ressources modestes et moyennes. Pour ce faire, il est recommandé que les PLH s'attachent à promouvoir une accession à la propriété à coût maîtrisé. Ils définissent alors les critères d'une accession abordable (seuils, ménages concernés) et les modalités d'intervention publique.

Les documents d'urbanisme locaux peuvent relayer ces orientations par la définition de secteurs et/ou d'emplacements réservés où une part de la construction doit faire l'objet d'accession à coût maîtrisé.

Anticiper le vieillissement et améliorer l'accessibilité aux logements

Dans le respect de la loi de 2005 portant sur les opérations d'aménagement et de construction, une attention particulière doit être portée à l'accessibilité des logements, des espaces publics et centralités de commerces et de services par les personnes âgées, et plus généralement les personnes à mobilité réduite ou subissant des gênes de vie temporaires ou définitives.

Les PLH peuvent comporter un volet concernant la population vieillissante : mesures favorisant le maintien à domicile, développement de structures d'accueil, médicalisées ou non, de qualité et abordables, etc.

Favoriser l'accès aux réseaux à haut débit dans les logements

Les documents d'urbanisme locaux étudient les possibilités de la desserte en réseaux de communications électroniques (notamment de type fibre optique) pour les logements situés dans les zones d'habitat dense ou les centralités identifiés par le SCoT.

Lors de la création, l'extension, la modernisation d'opérations groupées de logements, les études préalables intègrent la pose d'infrastructures d'accueil en vue du déploiement de réseaux de communications électroniques, notamment de type fibre optique.

T5. Garantir la production de logements locatifs sociaux publics ou privés dans un souci d'équilibre territorial

Assurer une production de logements locatifs sociaux suffisante pour répondre aux obligations légales

La forte augmentation des prix de l'immobilier, résultant pour partie de la forte pression démographique que connaît la Gironde, conduit les ménages à s'éloigner de l'agglomération pour se loger dans des conditions abordables. Il convient de remédier à cette tendance par une production massive de logements sociaux.

Les objectifs de production de logements sociaux sont territorialisés selon l'organisation urbaine portée par le SCoT tout en permettant de répondre aux obligations de l'article 55 de la loi SRU majorée par l'article 10 de la loi Duflot (relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social)¹.

La bonne mise en œuvre des prescriptions en faveur du logement locatif social serait toutefois favorisée par une révision du zonage locatif social reflétant la géographie prioritaire du SCoT.

Ainsi :

- les communes fortement dotées en logements sociaux et quartiers d'habitat social de l'hypercentre et du cœur d'agglomération (c'est-à-dire dont le parc locatif social excède 35 % de leur parc de résidences principales) doivent œuvrer à un desserrement de leur parc de logements locatifs sociaux et une diversification de la production ;
- les autres communes de l'hypercentre et du cœur d'agglomération satisfaisant les obligations de la loi tendent à produire une offre sociale correspondant à 30 % minimum de la croissance de leur parc de résidences principales ;
- les communes déficitaires au titre de l'article L.302-5 du Code de la construction et de l'habitation (article 55 de la loi SRU)¹, qui sont toutes pour l'essentiel identifiées comme centralités périphériques principales dans la géographie prioritaire du SCoT, satisfont leurs obligations en mettant en œuvre une politique volontariste de production de logements locatifs sociaux. Elles ont l'obligation d'avoir, d'ici à 2025, 25 % de leur parc de résidences principales constitué de logements locatifs sociaux ;
- les communes ne relevant pas de cet article mais susceptibles de l'être, du fait notamment de la croissance de leur population, doivent anticiper cette situation et consentir à un effort important en faveur du logement social ;
- les centralités périphériques (de la couronne et des bassins de vie), si elles ne sont pas soumises à la loi SRU, doivent envisager de produire 15 % de logements sociaux dans la production globale de logements, à l'échelle de la Communauté de communes, sous réserve de la disponibilité des agréments de l'État, indispensable à la construction de logements sociaux (en dehors des communes déjà soumises aux obligations légales) ;
- quant aux communes des bassins de vie, qui ont vocation à se développer de manière modérée, elles mettent en place des outils de mobilisation du parc privé, contribuant à développer un parc locatif abordable tout en agissant pour la réhabilitation et la mise en valeur de leur bâti ancien et/ou de leur centre historique.

Les PLH doivent décliner par secteur les objectifs de production d'une offre locative sociale publique et privée et définissent les moyens de mise en œuvre. Ils peuvent également préciser les modalités de reconstitution du patrimoine social lors de la vente aux occupants.

Ils doivent veiller à ce que la vocation sociale du parc locatif privé soit renforcée grâce aux différents outils mobilisables (mise en place de programmes animés, acquisitions et réhabilitations par des organismes agréés, conventionnement des logements, etc.).

Les documents d'urbanisme locaux doivent faciliter cette production par la mise en œuvre d'outils adaptés comme l'institution de servitudes d'emplacements réservés pour la mise en œuvre d'une mixité sociale (art. L.151-15) et/ou par l'instauration de secteurs fixant des objectifs de diversification résidentielle aux opérations de construction (art. L.151-41 4°).

1. Communes dont la population est au moins égale à 3 500 habitants, appartenant, au sens du recensement de la population, à une agglomération ou à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre de plus de 50 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants, et dans lesquelles le nombre total de logements locatifs sociaux représente, au 1^{er} janvier de l'année précédente, moins de 25 % des résidences principales.

Prendre en compte les besoins très sociaux, les besoins en logements d'urgence et en hébergement

Au sein de la production de logements sociaux, tant publics que privés, une part significative, de l'ordre de 30 %, est dédiée aux logements très sociaux (PLAI ou PST). Cette prescription ne s'applique pas aux communes fortement dotées, disposant de plus de 35 % de logements locatifs sociaux. La localisation de ces logements très sociaux doit être réfléchi au regard de la proximité de quartiers importants de logements sociaux inscrits dans une procédure de politique de la ville. Dans ce cas, il doit être envisagé une moindre proportion de logements très sociaux, à charge pour la commune de proposer un autre secteur où ils sont produits, de manière à respecter la moyenne de 30 % sur l'ensemble de la programmation triennale. La commune peut s'appuyer, dans le cadre de son PLU, sur la définition d'emplacements réservés en faveur de la mixité sociale pour réaliser une programmation équilibrée du logement social et très social sur son territoire. En outre, les PLH doivent porter une attention particulière au logement des ménages les plus fragiles et/ou en situation de précarité. Ils veillent à une bonne répartition de l'offre en logements d'urgence et en hébergement, tant en termes de types de structures (hébergement d'urgence, logements temporaires, logements très sociaux, logements gérés par des associations) que géographiquement, l'offre étant actuellement concentrée dans Bordeaux Métropole, et notamment Bordeaux. Analysant les besoins, ils veillent notamment à ce que chaque EPCI soit doté au moins d'une structure d'accueil d'urgence ou d'une offre d'insertion de type maison-relais.

T6. Intensifier les efforts de réhabilitation du parc ancien

Les politiques de l'habitat s'attachent à :

- poursuivre la réhabilitation du parc locatif social ;
- requalifier le bâti ancien des centres, tout en favorisant le maintien de la population résidente ;
- résorber l'habitat indigne ;
- améliorer les performances thermiques du parc ancien ;
- favoriser la valorisation du patrimoine bâti.

Pour ce faire, les PLH doivent contribuer à :

- mettre en place des dispositifs animés d'amélioration de l'habitat (de type Programme d'intérêt général ou Opération programmée d'amélioration de l'habitat), visant à maintenir et à développer un parc locatif privé abordable et à réduire les situations d'indignité, d'insalubrité et de précarité énergétique ;
- encourager l'accompagnement des réhabilitations thermiques dans le parc privé avec l'objectif d'économiser l'énergie et de faire diminuer les émissions de Gaz à effet de serre. Le scénario de référence du SRCAE fixe un objectif de rénovation thermique de 4,5 % des logements d'ici à 2020. Des aides existent au niveau national, régional et départemental pour aider à atteindre cet objectif. Les intercommunalités doivent faciliter la mise en œuvre de ces aides par l'information au public et sont encouragées à proposer des dispositifs d'aide complémentaire ;
- développer des actions d'accompagnement ciblées pour la réduction de la facture énergétique des ménages les plus fragiles ;
- faciliter l'accompagnement des réhabilitations dans le parc social, en lui permettant de se rapprocher des objectifs de performance thermique et phonique des constructions neuves ;
- faciliter l'observation des risques de déqualification des copropriétés fragiles et/ou dégradées, tout comme celle de certains lotissements.

Dans le cadre des réhabilitations, la question de l'accès des logements à un réseau de qualité (téléphonique, Internet, etc.) doit être étudiée, étant donné l'importance que revêt aujourd'hui ce service pour le bien vivre des habitants.

T7. Prévoir l'accueil des gens du voyage

Répondre aux besoins de sédentarisation

Les PLH doivent s'attacher aux besoins de sédentarisation des ménages locaux, si ces derniers existent. Ils définissent et localisent les terrains familiaux à aménager et/ou les opérations de logements adaptés.

Compléter le réseau d'aires d'accueil

Les documents d'urbanisme locaux doivent prévoir la réalisation des aires d'accueil, aires de grand passage et terrains familiaux, en compatibilité avec les prescriptions et préconisations du schéma départemental. Celui-ci prescrit notamment la réalisation d'aires d'accueil à réaliser dans les Communautés de communes de Montesquieu, des Coteaux bordelais et du Créonnais. Les PLH s'attacheront donc à identifier la commune d'accueil de ces aires. De même, le PLH de Bordeaux Métropole localisera les aires manquantes prescrites (à Pessac, Gradignan ou extension de l'aire intercommunale existante, Bordeaux, dans la presqu'île d'Ambès, ainsi que 50 autres emplacements représentant deux à trois aires supplémentaires).

Par la suite, dans un souci de coordination générale, une harmonisation des fonctionnements des différentes aires girondines sera recherchée, en lien avec les deux pilotes du Schéma départemental d'accueil des gens du voyage que sont l'État et le Conseil départemental de la Gironde.

Une liste des aires d'accueil des gens du voyage a été établie le 31 décembre 2013. Elle sera complétée tout au long de la mise en œuvre du SCoT :

- Cestas
- Saint-Loubès, avenue du Vieux-Moulin
- Saint-Jean-d'Illac, Chemin du Blayais
- Mérignac, « La Chaille », près du cimetière de Mérignac
- Bordeaux, « La Jallère », Bordeaux-Lac
- Bègles, « les 2 Esteys »
- Saint-Aubin-de-Médoc et Le Taillan-Médoc, chemin des 4-Lagunes
- Saint-Médard-en-Jalles, avenue de Mazeau
- Eysines, Lieu-dit Jallepont
- Bruges, « Campilleau », avenue des 4-Ponts
- Villenave-d'Ornon, impasse de Leyran
- Le Pian-Médoc (ouverture 1^{er} semestre 2014)

Assurer les besoins en grand passage

En ce qui concerne le grand passage, en outre, deux nouvelles aires de grand passage (hors Bordeaux) doivent être recherchées par Bordeaux Métropole sur son territoire, l'une dans le quadrant nord-ouest et l'autre dans le quadrant ouest.

Les localisations précises doivent être définies dans le cadre de l'élaboration du PLU.

Prendre en charge les besoins de grand rassemblement

Enfin, pour sa part, l'État, en accord avec la/les commune(s) d'accueil potentielle(s), prend en charge les grands rassemblements ponctuels.

U Mener à bien les grands projets d'équipement

Les projets d'équipement

U1. Enrichir l'offre en grands équipements métropolitains

Tout nouvel équipement d'intérêt métropolitain est implanté en priorité dans l'hypercentre, ou à défaut dans le cœur d'agglomération, sur un site porteur d'une « image métropolitaine », dans la mesure où cette localisation est compatible avec son objet.

Parallèlement, tout nouvel équipement d'enjeu métropolitain doit être desservi par une ligne de transports collectifs en site propre ou à défaut performante.

Les documents d'urbanisme locaux doivent effectuer les réservations nécessaires à l'implantation de ces nouveaux équipements d'intérêt métropolitain.

U2. Développer des stratégies d'implantation des équipements à l'échelle des territoires en lien avec la géographie prioritaire de l'offre urbaine

Le recentrage de l'offre urbaine sur ces centralités doit être également l'occasion de repenser et d'adapter le niveau des services de proximité aux populations. Au-delà du simple fait qu'ils doivent être adaptés aux besoins de la population, notamment dans les secteurs en forte croissance, il est nécessaire d'articuler cette offre avec les besoins, que ce soit dans les domaines scolaire, social, sportif, culturel ou encore de la petite enfance. Même si ces « petits » équipements ne génèrent pas les mêmes flux de circulation que les grands équipements (lycée, stade, etc.), leur implantation au cœur ou à proximité du noyau urbain constitué, conforté par des commerces de proximité, permet de contribuer au renforcement ou à l'émergence de centralités locales.

Ces sites sont autant de lieux de vie autour desquels peuvent s'articuler des services publics ou privés, ou même relevant de l'économie solidaire. Ils constituent le premier échelon de la déclinaison de l'offre en services dans la hiérarchie urbaine de cette métropole à haut niveau de services.

Dans ce cadre, les équipements, intercommunaux et communaux, sont implantés en priorité à proximité des lieux prioritaires de développement.

Parallèlement, les communes, en particulier dans les territoires périphériques, sont encouragées à mettre en œuvre des coopérations singulières en matière de partage et mutualisation d'équipements et de services nécessaires pour développer une offre de qualité, diversifiée et accessible par modes doux et/ou transports collectifs.

U3. Développer et concevoir des équipements multiusages et multipublics et des formes nouvelles d'offres de services

Rez-de-chaussée ou pieds d'immeubles, établissements scolaires ou centres d'animation, locaux universitaires, restaurants d'entreprise ou universitaires, espaces productifs, équipements culturels, locaux administratifs, maisons communales, maisons de retraite, maisons des associations, maisons de quartier sont autant de lieux de proximité qui pourraient être mutualisés afin :

- d'optimiser l'investissement et le fonctionnement des équipements publics en augmentant leur fréquentation dans le temps, sur l'année, sur la journée ;
- d'assurer une rentabilité d'usage et d'utilisation permanente, économiquement plus viable ;
- d'ouvrir ces structures à des publics diversifiés.

Ainsi, cette nouvelle offre urbaine de proximité, dans une logique de multiusage, située au cœur des quartiers, à proximité des points de desserte principale des transports collectifs, accessible par des cheminements doux, propose une conception nouvelle des équipements publics plus rationnelle, plus économe et plus proche des habitants.

Par ailleurs, elle peut aussi développer des formes nouvelles d'offres de services (services à la personne, pôles de télétravail, etc.) associées aux pôles d'échange et aux parcs de covoiturage de façon à encourager davantage l'utilisation de ces derniers.

Dans ce contexte, des réflexions particulières peuvent être engagées pour envisager de développer des équipements « décloisonnés » utilisés toute la journée, toute l'année, qui sont des lieux supports d'activités collectives et de la vie sociale locale, et qui deviennent ainsi de véritables lieux de centralité urbaine. Par la multiplicité de leurs fonctions, de leurs usages, les équipements publics « multiusages, multipublics » deviennent alors des lieux d'accueil permanents, tour à tour pour toutes les catégories de personnes, et démultiplient les

occasions de rencontres, offrent de nouvelles activités et de nouveaux usages et des usages évolutifs jusqu'alors inexploités.

U4. Prévoir l'implantation des équipements assurant la desserte en énergie électrique de l'aire métropolitaine bordelaise

Afin de faire face à la hausse prévisible d'appel de puissance liée au développement économique et démographique du territoire, de garantir un niveau de qualité de services élevé dans la distribution finale d'électricité, et de permettre la collecte de la production décentralisée d'électricité « verte », un renforcement des postes électriques du réseau RTE, ainsi que la création potentielle de 7 postes sources pour le réseau géré par ERDF, sont à prévoir sur l'aire du SCoT. Le phasage et le niveau de ces renforcements de réseaux sont fonction des politiques énergétiques engagées localement.

Les sept postes sources à créer sont envisagés :

- au nord de Bordeaux, dans le secteur du parc floral, en accompagnement du développement de Bordeaux-Nord et du Grand Stade ;
- entre le lac et les bassins-à-flot, en vue du développement des quartiers Tasta, Ginko et Bassins-à-flot ;
- dans le secteur du bois du Burck, en raison de la densification urbaine attendue à l'ouest de l'agglomération ;
- au sud de la gare Saint-Jean, en raison du projet Euratlantique, et notamment de la ZAC Saint-Jean-Belcier ;
- dans le secteur de La Bastide, en raison des développements prévus sur la Plaine Rive Droite,
- à Cestas, à l'est de Croix-d'Hins, en raison du développement économique du secteur,
- au sud de Pompignac, en vue de l'intensification urbaine à l'est de l'agglomération.

Les documents d'urbanisme locaux doivent effectuer les réservations nécessaires au renforcement des postes électriques du réseau RTE ainsi qu'à la création des postes sources confirmés par ERDF. Sur le plan qualitatif, ces extensions et créations doivent faire preuve d'un souci d'intégration dans leur environnement.

U5. Réussir le déploiement du numérique

Au-delà d'une approche visant à garantir l'accès aux services avancés de télécommunications aux entreprises et aux acteurs publics du territoire, il est nécessaire pour les collectivités d'avoir une approche encore plus volontariste sur le sujet de l'aménagement numérique, pour faire face au risque de « fracture numérique » en fonction de la localisation des habitants.

Il est donc recommandé aux documents d'urbanisme locaux d'étudier les possibilités de la desserte en réseaux de communications électroniques (notamment de type fibre optique) pour les logements situés dans les zones d'habitat dense ou les lieux prioritaires de développement identifiés par le SCoT, et d'intégrer les mesures nécessaires à leur mise en œuvre, en prévoyant notamment que les études préalables à la création, l'extension ou la modernisation de zones comprenant de l'habitat intègrent l'aménagement et la réalisation d'infrastructures d'accueil en vue du déploiement des réseaux de communications électroniques (fibre optique, câble, ou autre) : fourreaux, chambres et locaux techniques. Les documents d'urbanisme locaux peuvent également prévoir le raccordement de ces zones aux réseaux existants.

Dans le cadre des réhabilitations, la question de l'accès des logements à un réseau de qualité (téléphonique, Internet, etc.) doit être étudiée, étant donné l'importance que revêt aujourd'hui ce service pour le bien vivre des habitants.

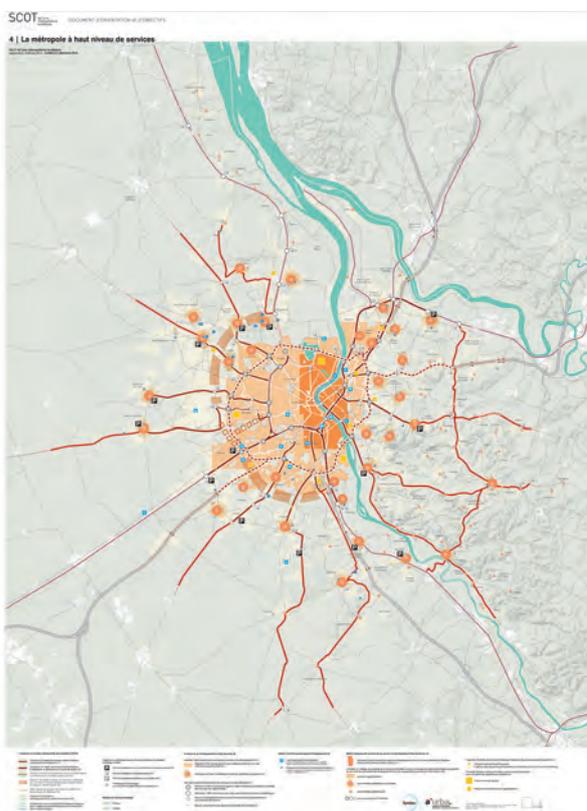
Viser la desserte à 2 Mbits minimum pour l'ensemble des foyers

Au-delà des sites stratégiques, une couverture numérique minimale de l'ensemble des foyers du SCoT est nécessaire aux nouveaux usages des services numériques et comme alternative possible à la ville de proximité. D'après le SDTAN de la Gironde, un débit minimal de 2 Mbits s'avère nécessaire pour de nombreux usages (enseignement à distance, maintien et hospitalisation à domicile, télétravail). Le SCoT encourage donc l'atteinte de ce standard sur l'ensemble des zones urbaines ou à urbaniser du territoire.

V Mettre l'équipement commercial au service du développement des territoires

Le maillage commercial

Pour une meilleure interprétation cartographique, dès lors que les références des légendes sont indiquées en regard du texte, il convient de se référer à la carte « **La métropole à haut niveau de services** » au 1/75000.



Le maillage commercial

Favoriser le rayonnement de l'hypercentre métropolitain à partir du cœur marchand de Bordeaux et des grands sites de projets urbains

- Conforter le cœur marchand de Bordeaux
- Renforcer l'hypercentre métropolitain dans une logique de diversification commerciale

Encourager les pratiques de proximité à l'échelle des quartiers et des bassins de vie

Conforter un maillage de proximité, vecteur de mixité fonctionnelle autour des lieux prioritaires de développement

- Cœur d'agglomération
- Centralités périphériques principales (centralités de 1^{er} couronne et centralités relais des bassins de vie)
- Centralités périphériques
- Nœuds d'interconnexion

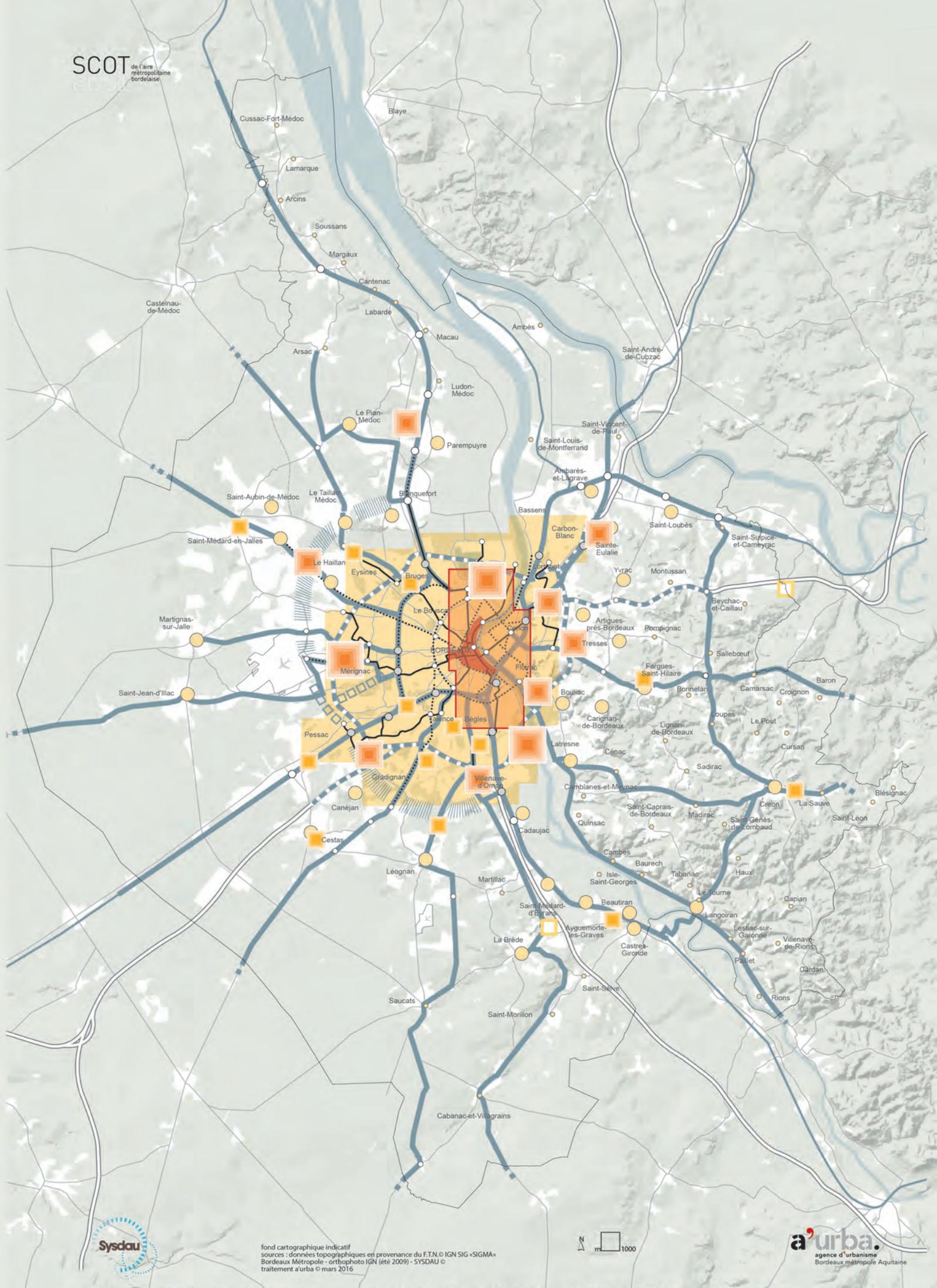
Organiser l'évolution des pôles commerciaux d'équilibre vers une plus grande diversité

- Pôles commerciaux d'équilibre
- Projet de pôles de services et d'activités commerciales au sein d'une zone économique

Favoriser l'évolution des pôles commerciaux dans un objectif de requalification urbaine

- Pôles commerciaux régionaux
- Pôles commerciaux d'agglomération

- Réseau express
- Principe de desserte en transports collectifs rapides sur infrastructure à caractère autoroutier
- Principe de liaison express complémentaire à étudier
- Principe de liaison gare Saint-Jean - aéroport
- Réseau de tramway
- Réseau structurant de transport en commun en site propre complémentaire (dont navette fluviale)



fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG «SIGMA»
Bordeaux Métropole - orthophoto IGN (été 2009) - SYSDAU ©
traitement a'urba © mars 2016



Préalable

Toutes les références à des seuils ou des surfaces de plancher, au sens de l'article R.111-21 du Code de l'urbanisme, fixés au regard de critères d'aménagement du territoire, ont une valeur indicative.

Définitions

Les pôles commerciaux de secteur :

Les pôles de proximité

Enjeux pour l'aménagement durable du territoire : Proximité / Fréquentation quotidienne / Besoins fonciers limités / Lieu d'animation urbaine / Flux tous modes

Ces pôles, dont la fonction commerciale se pose à l'échelle du quartier, présentent une offre de première nécessité essentiellement basée sur l'alimentaire et les services de proximité. Parfois organisés autour d'une locomotive alimentaire de type supermarché ou supérette, ces pôles commerciaux peuvent prendre des formes variées : centre-ville, centre-bourg, faubourg (barrières, portes et routes) au sein des tissus urbains constitués. Ils représentent un premier échelon dans le recentrage commercial autour des espaces d'intensification urbaine. À ce titre, ils jouent un rôle majeur dans l'animation urbaine et permettent le recours aux modes actifs des déplacements.

Les pôles commerciaux d'équilibre

Enjeux pour l'aménagement durable du territoire : Moyenne et grande proximité / Fréquentation hebdomadaire / Besoins fonciers moyens / Lieu potentiel d'animation urbaine / Flux tous modes

Ces pôles jouent un rôle important dans le maillage commercial de la métropole. Contrairement aux pôles régionaux et d'agglomération, ils remplissent une fonction de moyenne ou grande proximité, contribuant de ce fait à limiter les déplacements motorisés des habitants. Dans certains cas, ils peuvent exercer leur attractivité à l'échelle d'un ou plusieurs quartiers ou à l'échelle de plusieurs communes.

Ces pôles commerciaux se développent généralement sur une surface inférieure de l'ordre de 15 000 m² de surface de plancher (surface maximale constatée dans les pôles d'équilibre existants), autour d'un magasin généraliste complété d'enseignes spécialisées, d'une galerie marchande ou de commerces de proximité dans l'environnement proche. Des moyennes surfaces de type hard-discount alimentaires ou non alimentaires sont parfois présentes.

Les grands pôles commerciaux métropolitains :

Enjeux pour l'aménagement durable du territoire : Attractivité extraterritoriale / Fréquentation occasionnelle / Besoins fonciers significatifs / Générateur de nuisances urbaines / Flux essentiellement automobiles

Les pôles commerciaux d'agglomération

Les pôles commerciaux d'agglomération exercent un rayonnement sur une partie de l'agglomération. Ils se positionnent comme des relais aux pôles commerciaux régionaux mais n'ont pas pour objectif de participer à l'attractivité du territoire. Ces pôles répondent aux besoins « commerciaux » des populations, qu'ils soient quotidiens ou occasionnels.

Leur attractivité repose en premier lieu sur un hypermarché de taille importante, complété par une galerie marchande. La diversité commerciale y est cependant nettement moins développée que dans les pôles commerciaux régionaux.

Les pôles commerciaux régionaux

Les pôles commerciaux régionaux concourent à l'attractivité « extraterritoriale » de l'aire métropolitaine. Ils rayonnent sur l'ensemble de l'agglomération, et au-delà, à une échelle départementale, voire régionale, grâce à la combinaison d'un hypermarché attractif, d'une grande galerie marchande et de grandes surfaces spécialisées à forte notoriété.

Afin d'intégrer pleinement le commerce dans la dynamique d'aménagement du territoire, deux axes structurent les dispositions relatives au développement de l'appareil commercial :

- le recentrage du commerce autour des lieux prioritaires de développement issus de la géographie prioritaire de l'offre urbaine, afin de redonner au commerce sa fonction de proximité et d'animateur urbain et rural. Cet axe amène notamment à interdire toute création ex nihilo de pôles commerciaux (à date d'approbation du SCoT) ;
- la mise en place des conditions nécessaires à la requalification des pôles commerciaux régionaux et structurants d'agglomération afin de faire évoluer ces pôles vers des sites multifonctionnels à dominante commerciale, anticipant notamment les impacts sur le fonctionnement du territoire des projets d'implantation commerciale les plus structurants.

V1. Favoriser le rayonnement de l'hypercentre métropolitain à partir du cœur marchand de Bordeaux et des grands sites de projets urbains

Dans le cœur marchand de Bordeaux, qui s'étend intra-cours jusqu'au cours du Médoc au nord, à la gare Saint-Jean au sud et au quartier de Mériadeck à l'ouest, toute nouvelle implantation commerciale et évolution de l'existant sont subordonnées, sans règle spécifique de taille :

- à la réalisation d'opérations de réaménagement foncier ou de requalifications immobilières, publiques ou privées ;
- au maintien ou au renforcement de la mixité fonctionnelle, horizontale et/ou verticale ;
- à un objectif de diversification de l'équipement commercial métropolitain.

Le renforcement de l'hypercentre, en dehors du cœur marchand et des ZAComs, justifie l'implantation d'équipements commerciaux, afin de répondre aux objectifs démographiques de ce territoire. Toutefois, ces nouvelles implantations ne doivent pas générer la création de nouveaux pôles commerciaux hormis, en accompagnement des grands secteurs de projets de l'Écocité (Ginko, Brazza-Nord, Bastide-Niel, Euratlantique), qui doivent pour leur part répondre aux conditions suivantes :

- être en adéquation avec les objectifs d'accueil de nouvelles populations et les objectifs programmatiques liés à la restructuration urbaine ;
- répondre à un objectif de diversification de l'équipement commercial à l'échelle de l'agglomération ;
- s'inscrire dans un projet de mixité fonctionnelle ;
- répondre à une fonction de grande proximité ;
- assurer une intégration urbaine de qualité (commerces sur rues et places, stationnement intégré) ;
- respecter des objectifs de mobilité durable pour réduire les déplacements motorisés en limitant le parc de stationnement de chaque pôle commercial à un maximum de 1 000 places et en intégrant des places dédiées au covoiturage.

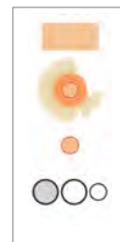
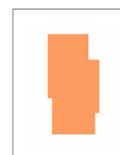
V2. Encourager les pratiques de proximité à l'échelle des quartiers et des bassins de vie

Le renforcement des pratiques « quotidiennes » au plus près des habitants sera recherché pour assurer une certaine animation de la vie locale. Les documents d'urbanisme locaux doivent chercher à pérenniser et à renforcer la fonction de proximité du commerce.

Afin de favoriser le rôle d'animateur urbain du commerce, le renforcement de l'appareil commercial, dans sa dimension quotidienne et de proximité, doit s'inscrire au sein des tissus urbains constitués, suivant une localisation prioritaire détaillée ci-dessous.

Conforter un maillage de proximité et de mixité fonctionnelle, autour d'un réseau de pôles commerciaux de proximité au sein des lieux prioritaires de développement issus de la géographie prioritaire de l'offre urbaine.

Sauf à démontrer l'absence d'une offre immobilière adaptée en termes de caractéristiques techniques ou de charges locatives, les implantations de petit format (surface de plancher inférieure à 500 m²) et de format intermédiaire (surface de plancher comprise entre 500 et 2 500 m²) s'implantent de manière préférentielle dans les lieux prioritaires définis dans la géographie prioritaire de l'offre urbaine, soit le cœur d'agglomération (hors pôles commerciaux), les centralités périphériques et les nœuds d'interconnexion et les gares identifiés.



Les implantations de magasins de grand format (surface de plancher supérieure à 2 500 m²) sont autorisées dès lors qu'elles seront incluses dans une opération de mixité fonctionnelle comprenant de l'habitat.

Au sein de ces espaces, les documents d'urbanisme locaux déterminent les mesures visant à renforcer la qualité des espaces publics et l'intégration architecturale et urbaine des nouveaux bâtiments dédiés au commerce. Ils doivent veiller également au maintien de l'équilibre entre commerce, service, équipement et artisanat.

Afin de ne pas générer une augmentation des flux trop importante, toute implantation doit contribuer à promouvoir une combinaison de services de mobilité visant à limiter les déplacements et le stationnement en surface, et à s'inscrire dans un réseau de modes actifs. La possibilité d'une desserte par les réseaux de transports collectifs et les modes doux doit aussi être recherchée.

Au sein des espaces prioritaires, les documents d'urbanisme locaux peuvent identifier les pôles commerciaux de proximité et délimiter les quartiers, îlots, voies dans lesquels doit être préservée ou développée la diversité commerciale, notamment à travers les commerces de détail et de proximité, et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer cet objectif.

Une veille foncière peut être menée, accompagnée des mesures adéquates inscrites dans les documents d'urbanisme locaux, afin de maintenir les locaux dédiés aux commerces de proximité et de détails.

Afin de favoriser un développement du e-commerce cohérent, les établissements liés au e-commerce (drive, point relais, drive fermier, point de retrait des marchandises, etc.) s'implantent de manière préférentielle dans les lieux prioritaires de développement, c'est-à-dire au sein des centralités et des portes d'agglomération sur certains points autour de la rocade, autour des nœuds d'interconnexion et dans les pôles commerciaux d'équilibre.

Par ailleurs, les lieux et modalités de création d'espaces de stockage peuvent être précisés dans les documents locaux d'urbanisme afin de favoriser la logistique du dernier kilomètre et limiter ainsi les flux logistiques en cœur d'agglomération.

Organiser l'évolution des pôles commerciaux d'équilibre vers une plus grande diversité

Afin de pérenniser l'armature existante, les pôles commerciaux d'équilibre sont limités aux pôles identifiés sur la carte du maillage commercial. Ainsi, en dehors des deux projets de pôles de services et d'activités commerciales au sein d'une zone économique identifiés que sont Beychac-et-Caillau et La Prade, deux projets engagés répondant aux besoins des bassins de vie à l'échelle de l'InterSCoT, aucune création de pôle commercial d'équilibre n'est permise.

Tous ces pôles, d'une surface de plancher de l'ordre de 15 000 m² à terme, accueillent de manière préférentielle les implantations de magasins de format intermédiaire dans la limite d'ensembles commerciaux inférieurs à 4 000 m² de surface de plancher.

Par ailleurs, l'évolution des pôles commerciaux d'équilibre existants est soumise à conditions :

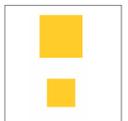
- elle doit être justifiée, dans le cadre de nouveaux projets, au regard des besoins (existants et futurs) des populations par la réalisation d'une étude particulière ;
- elle ne doit pas permettre le passage d'un pôle commercial d'équilibre vers un pôle commercial de niveau supérieur ;
- elle doit veiller à rationaliser l'occupation des sols ;
- elle doit se faire dans la limite des emprises commerciales existantes et des projets existants à la date d'approbation du SCoT, selon un périmètre devant être délimité dans les documents d'urbanisme locaux ;
- elle ne doit pas prévoir la création de galeries marchandes et ne doit permettre, lorsqu'elles existent, que des extensions mesurées, sans porter atteinte à la diversité commerciale des centralités à proximité.

Afin de favoriser un développement en lien avec l'urbanisation de leur territoire, les deux projets de pôles de services et d'activités commerciales au sein d'une zone économique identifiée doivent répondre aux conditions suivantes :

- se développer dans une logique de moyenne et grande proximité et répondre aux caractéristiques et vocations détaillées préalablement ;
- répondre aux besoins des habitants en termes de commerces, services et artisanat, dans

- leur secteur d'implantation entendu à l'échelle de l'EPCI ;
- ne pas porter atteinte à la diversité commerciale des centralités ;
- se développer de façon progressive et raisonnée en lien avec l'évolution démographique du secteur tout en restant dans la limite de 15 000 m² de surface de plancher ;
- garantir, au vu de leur localisation, au moins un « service de mobilité » alternatif à la voiture, qu'il soit public ou privé, afin de limiter l'usage de l'automobile (navette, etc.) ;
- permettre un accès adapté pour les populations à proximité (quartier et/ou bassin de vie) par les cheminements doux et sécurisés (vélo, piéton, etc.) ;
- faire l'objet d'une étude urbaine préalable à l'échelle du site comprenant un volet paysager, environnemental et architectural qui fixe les conditions d'implantation des futures constructions permettant de limiter notablement leur impact sur l'environnement et de limiter la consommation foncière ;
- fournir une étude sur la capacité du réseau et des infrastructures à absorber les trafics futurs de poids lourds pour les marchandises et automobiles pour la future clientèle, et sur les conditions d'organisation des accès et de dimensionnement du gabarit de l'échangeur adapté à l'augmentation des flux motorisés prévisible ;
- fixer dans les Orientations d'aménagement et de programmation du PLU un taux d'occupation du sol minimum pour ces nouvelles zones d'activités mixtes.

Dans une logique de renouvellement urbain, les parcelles urbanisées attenantes à un pôle, dans un rayon de 100 m, peuvent, à l'issue d'une démarche de projet urbain et de requalification, développer des projets mixtes (incluant de l'habitat à hauteur de 50 % a minima de la programmation totale de l'opération). Ces parcelles doivent néanmoins être identifiées préalablement dans les documents locaux d'urbanisme pour développer un tel projet.



V3. Favoriser l'évolution des grands pôles commerciaux métropolitains dans un objectif de requalification urbaine

Maîtriser l'évolution des grands pôles commerciaux

Afin de permettre un renforcement de l'équipement commercial au cœur des tissus urbains, aucune création ex nihilo de nouveaux pôles commerciaux n'est admise sur le territoire du SCoT en dehors des pôles commerciaux métropolitains, qu'ils soient régionaux ou d'agglomération, identifiés sur la carte « Maillage commerciale » :

- les trois pôles commerciaux régionaux de l'aire métropolitaine bordelaise : Mérignac-Soleil, Bordeaux-Lac et Bègles/Villenave-d'Ornon ;
- les huit pôles commerciaux d'agglomération : Pessac/Gradignan Bersol, Villenave-d'Ornon, Bouliac/Floirac, Lormont-4-Pavillons/Artigues-près-Bordeaux, Artigues-près-Bordeaux Feydeau, Saint-Médard-en-Jalles Ouest, Sainte-Eulalie-Grand Tour et Le Pian-Médoc.

Leur évolution doit rester limitée et ne permettre en aucun cas le passage d'un pôle commercial d'agglomération vers un pôle commercial régional.

Le SCoT tend à promouvoir l'intégration des grands pôles commerciaux métropolitains au sein des tissus urbains et promouvoir ces derniers comme de réelles entités urbaines, répondant aux objectifs de développement durable et d'aménagement du territoire.

L'évolution des pôles commerciaux doit :

- se placer dans une logique de requalification urbaine ;
- limiter les flux automobiles ;
- permettre une meilleure intégration urbaine et paysagère.

Par ailleurs, ils sont les lieux privilégiés pour accueillir les nouvelles implantations commerciales qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire, en particulier au regard d'un des critères suivants :

- une consommation foncière supérieure à 10 000 m² ;
- la création de bâtiments dont la surface de plancher est supérieure à 2 500 m² ;
- une augmentation significative des flux de déplacement automobiles ;
- une insertion urbaine et/ou paysagère difficile à mettre en place, notamment pour des raisons de sécurisation des espaces de stockage extérieurs et des aires de livraison ;
- des nuisances (visuelles, sonores ou olfactives) potentielles générées par l'augmentation des flux automobiles et logistiques.

Ces pôles ne sont pas destinés à accueillir des projets inférieurs à 2 500 m² de surface plancher. Toutefois, les implantations de format intermédiaire (surface de plancher comprise entre 500 et 2 500 m²) peuvent s'établir dès lors que le projet, de par ses caractéristiques urbaines, ne

peut s'implanter au sein des lieux prioritaires de développement et des pôles commerciaux d'équilibre, au regard des critères exposés ci-dessus.

En outre, considérant leur impact sur les territoires concernés, ces pôles font l'objet d'une zone d'aménagement commercial (ZACom). Ces espaces sont localisés dans le Document d'aménagement commercial (DAC) dans la limite des emprises commerciales existantes et celles des projets existants à la date d'approbation du SCoT.

Afin de préserver les espaces commerciaux liés à la géographie prioritaire de l'offre urbaine, toute extension de galerie marchande doit rester mesurée et ne pas porter atteinte à la diversité commerciale des centralités à proximité.

En tissu urbain, un tissu commercial de proximité peut être développé au sein de la ZACom, à hauteur de 0,5 m² par nouvel habitant, soit 1 m² par logement créé dans un rayon de 500 m autour de la ZACom à compter de la date d'approbation du SCoT. Ce commerce de proximité doit alors s'inscrire en pied d'immeubles de programmes résidentiels.

Une analyse approfondie des différents contextes urbains et commerciaux sera nécessaire pour apprécier au cas par cas l'acceptabilité d'introduire des logements dans les nouveaux programmes.

Par ailleurs, les documents locaux d'urbanisme doivent, dans le délai de trois ans qui leur est imparti pour se mettre en compatibilité, définir les conditions d'évolution et de requalification de ces sites sur la base d'un projet d'urbanisme global cohérent avec le contenu du DAC.

Aux franges de la ZACom, un périmètre de « gestion des opérations de requalification des pôles commerciaux » peut être mis en place dans les documents locaux d'urbanisme. Ces périmètres, d'une épaisseur maximale de 500 m peuvent accueillir des établissements commerciaux présents sur la ZACom dans le cadre d'opérations de relocalisation ou de transfert, si :

- la parcelle de l'établissement présent dans la ZACom fait l'objet d'un projet d'implantation commerciale levier pour une opération de requalification (incluant de l'habitat) du pôle concerné ;
- la relocalisation de l'établissement s'insère dans un projet urbain de mixité fonctionnelle et dans le réseau de transports collectifs et de modes actifs.

Impulser, à l'échelle de chaque site, une démarche de requalification urbaine qui s'inscrit dans un souci de mixité et d'aménagement durable et une logique globale de projet

Afin de limiter la congestion automobile sur certains pôles, de remédier à la dégradation de certains bâtiments commerciaux, d'élargir et de compléter l'offre de services présents, de favoriser la qualité environnementale, le SCoT préconise d'impulser une politique de requalification des sites afin de proposer des espaces urbains qui contribuent à plus d'urbanité et de mixité fonctionnelle.

Cette nécessaire diversification des fonctions doit se traduire par l'introduction de fonctions autres que commerciales au sein des ZACom. En fonction des contextes urbains et commerciaux dans lesquelles elles s'inscrivent, ces fonctions peuvent alors combiner de l'habitat, des équipements, des services, des activités économiques (autres que commerciales) et de l'artisanat.

L'aménagement des sites doit à terme s'insérer dans une démarche de projet d'aménagement globale donnant lieu à une traduction réglementaire dans les documents d'urbanisme locaux.

Dans cette démarche, une attention particulière doit être portée aux questions d'accessibilité afin de limiter les effets de congestion et plus spécifiquement à la mutualisation et à l'optimisation des espaces de stationnement afin de les concevoir à terme comme de véritables plate-formes multiservices (station de vélos électriques, parc de rabattement, parc de covoiturage, plate-forme de télétravail, plate-forme numérique, etc.).

Parallèlement, afin de limiter strictement la consommation foncière et l'imperméabilisation des sols, les projets d'aménagement peuvent fixer sur ces sites une emprise maximale pour les voiries, espaces de livraison et de stationnement (le stationnement intégré au bâtiment ne rentre pas dans le calcul) et/ou une emprise minimale pour les espaces paysagers.

Il peut être proposé, dans une logique de développement durable, des mesures, notamment en termes de rationalisation des besoins en eau, de gestion des déchets, de réduction des besoins énergétiques et de qualité environnementale du bâti.

Assurer une intégration urbaine, architecturale et paysagère des pôles

Afin d'assurer l'intégration architecturale et paysagère des pôles, les documents d'urbanisme locaux doivent :

- chercher à maintenir et générer des porosités entre chaque site et son environnement, notamment en milieu urbain, pour réduire l'effet d'enclave des sites ;
- permettre de valoriser les espaces de biodiversité et de paysages naturels dans les ZACom, tout comme les zones de contact existantes avec les espaces naturels et paysagers attenants ;
- préciser les modalités d'intégration en termes de :
 - continuités tous modes ;
 - traitement des façades (couleur, matériaux...) ;
 - traitement des limites (hauteur, couleur et composition des clôtures ou haies...) ;
 - présence et composition des espaces verts (essences, nombre de plantations, localisations...), notamment sur les espaces de stationnement ;
 - traitement des emplacements de stockage des déchets.

Extrait du Document d'aménagement commercial (DAC)

Conditions d'implantation au sein des Zones d'aménagement commercial (ZACom) des équipements commerciaux qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire

Tout nouveau projet d'implantation, qu'il s'agisse d'une création ou d'une extension, doit :

- analyser son impact sur les flux de transport générés par leur implantation et démontrer que ces flux n'entraînent pas une congestion supplémentaire du site, tant du point de vue des accès que des déplacements internes ;
- traiter de manière privilégiée, au niveau notamment de la fonctionnalité, de la sécurité et de la qualité des cheminements vers le domaine public et les magasins riverains, l'accessibilité par les transports collectifs et les modes actifs (vélo, marche à pied, etc.) ;
- réduire les effets d'enclave de certains sites monofonctionnels au sein du tissu urbain en ouvrant le projet vers la rue et les magasins riverains ou en maintenant et générant des porosités avec l'environnement, notamment urbain ;
- porter de réelles exigences en termes de qualité urbaine et paysagère, en promouvant le rapport du point de vente à la rue (effet vitrine), en minimisant les impacts visuels du stationnement et des façades aveugles, en traitant spécifiquement les interfaces ou covisibilités avec des espaces urbains et naturels environnants ;
- garantir une gestion économe du foncier en proposant des solutions de densification des polarités commerciales au niveau de la conception du magasin, des surfaces de vente extérieures et du stationnement ;
- proposer des solutions ambitieuses à l'égard des critères environnementaux, dont notamment la limitation de la pollution des sols, la réduction des émissions et rejets dans l'air, dans l'eau, l'optimisation des performances énergétiques des bâtiments (BBC ou THPE), l'organisation de la collecte sélective et le tri des déchets, le traitement des eaux de ruissellement, la rationalisation des aires de livraison et de stationnement, la promotion de services de proximité pour les salariés ;
- valoriser les espaces de biodiversité et de paysages naturels des ZACom, tout comme les zones de contact entre les projets commerciaux et les espaces naturels et paysagers attenants ;
- porter une réflexion particulière à la valorisation des surfaces offertes par les espaces de stationnement et les toitures des bâtiments (végétalisation, centrale photovoltaïque, construction de logements, stationnement, etc.).

Parallèlement, dans le cas de projets d'extension, les emprises dédiées aux voiries, espaces de livraison et de stationnement doivent rester limitées. Ils doivent également renforcer la végétalisation de leur site.

Sur 50 % des nouvelles surfaces dédiées au stationnement (espace stationnement et zone logistique), chaque projet doit proposer une solution de mutualisation avec des stationnements existants et/ou une intégration du stationnement en superstructure ou dans un bâtiment existant ou en création (en rez-de-chaussée ou en toit-terrasse).

V4. Limiter le développement du commerce en dehors des lieux prioritaires de développement et des pôles commerciaux

En dehors des lieux prioritaires de développement et des pôles commerciaux, le développement commercial doit répondre à plusieurs conditions :

- ne pas développer de surface de plancher supérieure à 500 m² ;
- répondre à une logique de proximité et de quotidienneté entendue à l'échelle du quartier ;
- s'inscrire dans un principe de mixité fonctionnelle et d'animation urbaine ;
- se déployer en lien avec des services de mobilité (réseau TC, TCSP, modes actifs, parc de covoiturage, etc.) ;
- ne favoriser en aucun cas l'émergence de nouveaux pôles commerciaux (en dehors de ceux autorisés dans l'hypercentre en accompagnement des grands secteurs de projets), mais contribuer à la diversité du commerce de proximité et de quotidienneté existant au sein du tissu urbain ;
- ne pas nuire aux activités économiques et sites dédiés existants.

En dehors des lieux prioritaires de développement et des pôles commerciaux, l'évolution des grandes emprises commerciales isolées (à partir de 2 500 m² de surface de plancher) doit être limitée sur la base d'un pourcentage d'extension des constructions existantes défini dans les documents locaux d'urbanisme.

Leur évolution ne peut en aucun cas favoriser la venue de nouvelles enseignes et/ou l'émergence d'un nouveau pôle commercial dans le cadre des CDAC/CNAC et doit s'accompagner d'une amélioration de la qualité urbaine et énergétique ainsi que de l'accessibilité du site.

Synthèse des implantations préférentielles du commerce

Ainsi, en dehors de l'hypercentre, qui accepte sous conditions tout type d'implantation commercial, les nouvelles implantations font l'objet d'une localisation préférentielle selon leurs formats :

- les implantations de petit format, correspondant au commerce de proximité et de pieds d'immeuble, c'est-à-dire inférieures à 500 m² de surface de plancher, s'implantent de façon préférentielle au sein des lieux prioritaires de développement issus de la géographie prioritaire (cœur d'agglomération, centralités périphériques et nœuds d'interconnexion) et en dehors de tout pôle commercial (pôle d'équilibre, pôle d'agglomération, pôle régional) ;
- les implantations de format intermédiaire, c'est-à-dire dont la surface de plancher est comprise entre 500 et 2 500 m², s'implantent de façon préférentielle au sein des lieux prioritaires de développement et dans les pôles d'équilibre identifiés ;
- les implantations de grand format (surface de plancher supérieure à 2 500 m²), de par leur caractère impactant dans l'organisation du territoire, s'implantent de façon préférentielle dans les pôles d'agglomération et les pôles régionaux repérés, qui font l'objet de zones d'aménagement commercial (ZACom).

Le commerce de gros et les concessions automobiles ne sont pas ici concernées. Toutefois, les documents d'urbanisme locaux peuvent réglementer et définir leurs critères d'implantation.

Échelle(s)	Espace d'implantation	Vocations et enjeux pour l'aménagement durable du territoire	Format des nouvelles implantations		
			Petit (< 500 m ²)	Intermédiaire (500 à 2 500m ²)	Grand (> 2 500m ²)
V1 Métropolitaine Quartier	Hypercentre métropolitain (dont cœur marchand de Bordeaux, hors ZACom)	Attractivité extraterritoriale Fréquentation occasionnelle et quotidienne Lieu majeur d'animation urbaine Flux tous modes	Implantation possible sous condition [1]	Implantation possible sous condition [1]	Implantation possible sous condition [1]
V2 - Quartier / Bassins de vie	Lieux prioritaires issus de la géographie prioritaire (Cœur d'agglomération hors pôles commerciaux, centralités et nœuds d'interconnexion, pôles de proximité)	Proximité Fréquentation quotidienne Besoins fonciers limités Lieu d'animation urbaine Flux tous modes	Implantation privilégiée	Implantation privilégiée	Implantation possible sous condition [2]
	Pôles commerciaux d'équilibre	Grande proximité Fréquentation hebdomadaire Besoins fonciers moyens Lieu potentiel d'animation urbaine Flux tous modes	Implantation non privilégiée	Implantation privilégiée	Implantation possible sous condition [3]
V3 Métropolitaine	Grands pôles commerciaux métropolitains (pôles régionaux et pôles d'agglomération)	Attractivité extraterritoriale Fréquentation occasionnelle Besoins fonciers significatifs Générateur de nuisances urbaines Flux essentiellement automobiles	Implantation non privilégiée	Implantation possible sous condition [4]	Implantation privilégiée
V4	En dehors de l'hypercentre, des lieux prioritaires et des pôles commerciaux	Proximité Fréquentation quotidienne Flux tous modes	Implantation possible sous condition [5]	Implantation non privilégiée	Implantation non privilégiée

[1] Sous condition de mixité fonctionnelle et d'intégration urbaine (cf. point V1 du D2O).

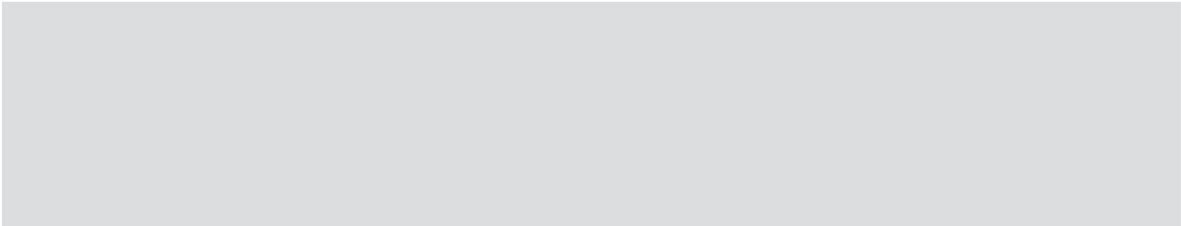
[2] Sous condition de mixité fonctionnelle incluant une programmation habitat.

[3] Sous condition d'absence ou d'inadaptation de l'offre foncière ou immobilière mobilisable (terrain nu, friche, site dégradé et potentiellement vacant) sur les ZACom (cf. point V2 du D2O).

[4] Sous condition d'impossibilité pour le projet de s'implanter au sein des lieux prioritaires et des pôles commerciaux d'équilibre, au regard des critères suivants : consommation foncière, insertion, flux, etc. (cf. point V3 du D2O).

[5] Sous condition de mixité fonctionnelle, de desserte par un service de mobilité, etc. (cf. point V4 du D2O).

3 La mise en œuvre du projet



*Le dispositif de gouvernance,
de mise en œuvre et de suivi du SCoT*

Le dispositif de gouvernance, de mise en œuvre et de suivi du SCoT

Le Sysdau, syndicat du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise, l'instance de gouvernance

- > Garantir le maintien et la pérennité du Sysdau, établissement public du SCoT
- > Assurer une forte présence politique essentielle à la prise en compte des orientations du SCoT
- > Ajuster la représentation politique des instances du Sysdau pour une gouvernance renouvelée de la mise en œuvre du SCoT
- > Faire du Sysdau un lieu inédit de construction de partenariats territoriaux

Le dispositif de mise en œuvre du SCoT

- > **Le dispositif politique** : une gouvernance renouvelée autour de quatre commissions présidées par les élus du Sysdau
- > **Le dispositif thématique** : la réalisation de quatre cahiers de mise en œuvre des quatre grandes parties du D2O
- > **Le dispositif stratégique** : l'élaboration de quatre schémas d'aménagement foncier
- > **Le dispositif territorial** : le comité de projets territoriaux, les lieux de projets métropolitains
- > **Le dispositif évaluatif** : « Bornes et balises » en une vingtaine d'indicateurs

L'ingénierie territoriale d'accompagnement des collectivités

- > Le nouveau rôle de Personne publique associée (PPA) du Sysdau
- > La mise à disposition d'outils et de guides « mode d'emploi du SCoT »
- > L'accompagnement des collectivités dans la traduction des orientations du SCoT dans les documents locaux
- > La mise à disposition des collectivités du SIG territorial du SCoT
- > La mise en œuvre d'études complémentaires

Le dispositif de gouvernance, de mise en œuvre et de suivi du SCoT

Le SCoT n'est pas un simple document passif de planification mais un véritable projet de développement et d'aménagement pour l'aire métropolitaine bordelaise, à long terme, à l'horizon 2030.

Le SCoT n'est pas seulement un instrument de planification spatiale à une échelle intercommunale large, il permet aussi une harmonisation des politiques d'agglomération afin de mieux gérer, maîtriser et organiser l'expansion et le développement des territoires de l'aire métropolitaine, en intégrant la préservation de l'environnement, dans la perspective d'un développement durable.

Le SCoT n'est pas seulement un document d'orientations et d'objectifs servant de cadrage stratégique et juridique aux documents d'urbanisme locaux. Il est un projet stratégique partagé pour l'aménagement durable du territoire métropolitain bordelais. Il porte trois dimensions essentielles :

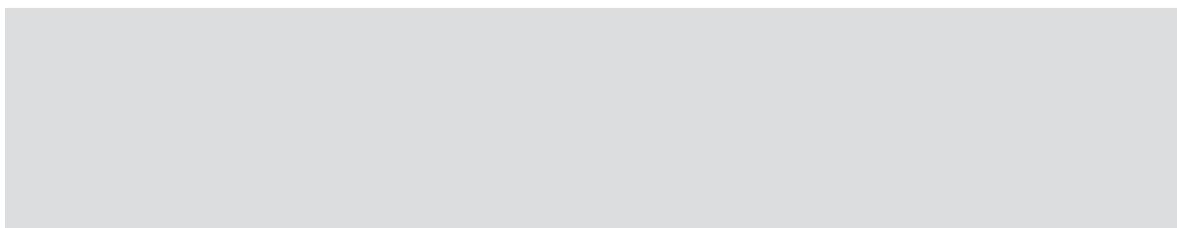
- Une dimension politique : le SCoT est la formalisation d'un projet collectif et partagé pour construire la métropole bordelaise à l'horizon 2030.
- Une dimension spatiale et réglementaire : le SCoT indique la manière de protéger l'espace, de maîtriser l'affectation et l'utilisation des sols et d'afficher les lieux où sont prioritaires les actions de la politique urbaine et de la politique environnementale.
- Une dimension institutionnelle et technique : afin d'engager et de garantir la mise en œuvre des orientations et des projets retenus dans le SCoT, il faut une bonne adéquation et une réelle complémentarité entre les différents territoires et les différents acteurs qui en ont la charge.

Pour ces raisons, il est nécessaire qu'une mise en œuvre efficace et qu'un suivi actif de la démarche de planification et d'aménagement soient mis en place et pilotés par le syndicat du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise, le Sysdau. Le SCoT doit faire régulièrement l'objet de mesures d'évaluation, d'actualisation et de contrôle afin de traduire l'expression déterminée des politiques métropolitaines. Le Sysdau est le lieu naturel de ce suivi de la mise en œuvre du SCoT. Il propose que les collectivités s'engagent de manière partenariale pour la construction d'une véritable stratégie de régulation visant la mise en œuvre effective des objectifs affichés dans le SCoT.

La véritable valeur du SCoT se traduit par sa mise en œuvre, particulièrement au travers de sa déclinaison dans les documents d'urbanisme locaux (PLU et PLUi) et les programmes locaux sectoriels (PLH, PDU, etc.). Cela nécessite de disposer d'un dispositif opérationnel de suivi de la mise en œuvre du projet à l'échelle du SCoT et dans l'articulation avec les territoires périphériques.

Parce que l'élaboration d'un SCoT est un processus concerté s'inscrivant dans la durée et mobilisant une grande diversité d'acteurs, la mise en œuvre du SCoT nécessite également une gouvernance renouvelée, en tant que démarche de concertation et de prise de décision qui implique, de façon responsable, les collectivités, les acteurs et les populations concernés par les politiques de développement durable.

Le Sysdau, l'instance de gouvernance renouvelée



Le Sysdau, syndicat du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise, l'instance de gouvernance renouvelée

Le comité syndical constitue l'instance de pilotage du suivi d'ensemble de la mise en œuvre du SCoT

Dans ses statuts le syndicat mixte a pour objet :

- de mettre en œuvre la procédure de révision du Schéma directeur, valant SCoT, de l'aire métropolitaine bordelaise dans le cadre des dispositions fixées par l'article L.143-16 du Code de l'urbanisme et sur l'ensemble du territoire inclus dans le périmètre de révision arrêté par Monsieur le Préfet de Gironde, et le transformer en SCoT ;
- d'assurer la mise en application et le suivi du document de planification et de l'évolution du territoire ;
- d'accompagner les collectivités pour l'application du SCoT dans leurs documents d'urbanisme ;
- de réaliser les modifications ou les révisions ultérieures à la demande de ses membres.

Pour cela, le maintien et la pérennité du Sysdau, établissement public du SCoT, doivent être assurés tout en garantissant une forte présence politique essentielle à la bonne prise en compte des orientations du SCoT.

La représentation politique des membres de l'assemblée délibérante du Sysdau fera l'objet d'un ajustement pour en faire un lieu inédit de construction de nouveaux partenariats territoriaux.

Garantir le maintien et la pérennité du Sysdau, établissement public du SCoT

La loi, par l'article L.143-16 du Code de l'urbanisme prévoit le maintien de la structure porteuse du SCoT au-delà de la phase d'élaboration. Le Sysdau, maître d'ouvrage du SCoT, de sa mise en œuvre et de son suivi, voit ainsi le champ de ses compétences s'élargir au-delà de la procédure d'élaboration du SCoT.

Assurer une forte présence politique essentielle à la prise en compte des orientations du SCoT

La nécessité d'explicitier les règles pour en diffuser l'esprit, l'animation et la persuasion politique sont primordiales pour « faire vivre le SCoT » et en assurer la prise en compte dans les autres documents.

Dans ce cadre, une forte présence politique et une implication des élus délégués au syndicat mixte sont, à ce titre, essentielles.

Ajuster la représentation politique des instances du Sysdau

L'évolution de la gouvernance est étroitement liée au dispositif de mise en œuvre et de suivi du SCoT, orienté vers la construction d'une véritable stratégie de régulation visant la mise en œuvre effective des dispositions et des prescriptions affichées dans le SCoT.

Ainsi, l'ajustement des règles de représentation des différentes collectivités au sein du syndicat mixte - le Sysdau - pour la phase de suivi de l'application du SCoT, se fera sur le juste poids de chaque collectivité au sein de l'assemblée délibérante du Sysdau, tenant compte des populations, du nombre de communes et de la superficie des territoires et sur le principe du respect des représentations de tous les territoires.

Favoriser une politique partenariale diversifiée et élargie

Dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT et dans le prolongement du dispositif de construction partenariale du projet de SCoT, le Sysdau cherche à développer un cadre de coopération et de partenariat largement ouvert à tous les acteurs publics et privés qui peuvent concourir à la réalisation du projet. Cette politique partenariale a pour objectif de partager les intentions et de coordonner les décisions, tant avec les collectivités territoriales, les acteurs publics que les acteurs privés pour mieux appréhender les intérêts de chacun. Elle se concrétisera sous la forme de quatre commissions thématiques associées aux quatre piliers du DO : [Métropole nature] – [Métropole responsable] – [Métropole active] – [Métropole à haut niveau de services].

Faire du Sysdau un lieu inédit de construction de partenariats territoriaux

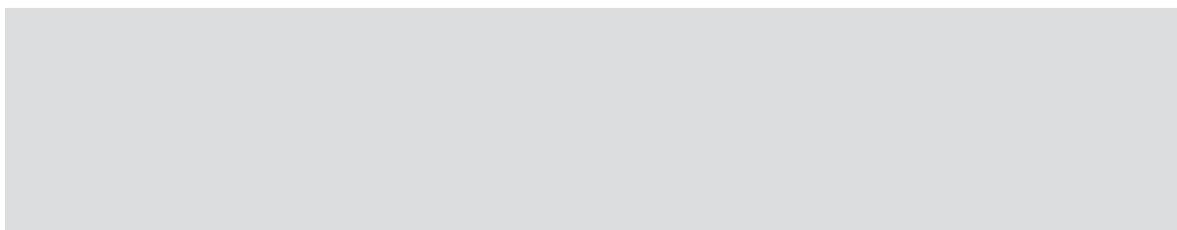
Cette organisation renouvelée de gouvernance est conçue pour constituer un lieu de réflexion entre élus sur des sujets de développement territorial, un lieu de rapprochement du niveau de construction de planification et de celui de mise en œuvre, un lieu de constructions de partenariats territoriaux inédits. Cet esprit permettra de traduire concrètement la stratégie du SCoT en matière de développement économique, de mobilités, de développement résidentiel, d'accompagnement des projets urbains et de protection de l'environnement.

Ces partenariats territoriaux pourront se concrétiser sous des formes de contractualisation variables entre différents maîtres d'ouvrage permettant un respect mutuel des intérêts communs et des objectifs respectifs des uns et des autres, soit par convergence, soit par compromis et compensation.

Les partenariats territoriaux et les formes de contractualisation qui pourront y être associées trouvent tout leur intérêt à différentes échelles, celle de l'interSCoT girondin, celle de l'intraSCoT, entre Bordeaux Métropole et les communes et les autres intercommunalités, entre les communes de Bordeaux Métropole, entre intercommunalités du Sysdau et les communes ou EPCI limitrophes de l'InterSCoT, etc. Et cela, dès lors qu'il y a une meilleure appréhension des interdépendances entre les territoires, tant à l'échelle métropolitaine que dans la géographie des proximités de bassins de vie intégrant des communes intra et extra Bordeaux Métropole et des communes et EPCI de l'InterSCoT.

Ainsi, au-delà de l'application réglementaire, en collaboration avec le syndicat mixte du SCoT, des partenariats contractuels pourront être développés avec l'ensemble des partenaires concernés sur des enjeux clés et des intérêts qui le justifient.

Le dispositif de mise en œuvre du SCoT



Le dispositif de mise en œuvre du SCoT

La mise en place d'un dispositif opérationnel de suivi de la mise en œuvre du SCoT et dans l'articulation avec les territoires périphériques

Ce dispositif vise triplement à :

- décliner les dispositions du SCoT dans les documents d'urbanisme locaux (PLU et PLUi) et les documents de programmation de politiques sectorielles (PDU, PLH, etc.) ;
- suivre et évaluer les acquis du SCoT. Différents indicateurs déterminés dans le dispositif permettent, pour certains, de suivre en continu les actions du SCoT (évaluation annuelle), d'autres se feront dans le cadre du bilan obligatoire au bout de six ans, avec un bilan intermédiaire à mi-parcours à 3 ans. Les indicateurs de suivi en continu permettent de juger de l'efficacité de la traduction du SCoT dans les PLU et PLUi. Ils permettent aussi de réinterroger le D2O si jamais des difficultés d'interprétation se font ressentir. Le bilan obligatoire du SCoT au bout de six ans avec un bilan intermédiaire à trois ans suivant l'approbation du document a pour objectif d'évaluer l'efficacité des orientations proposées. Il permet d'estimer les impacts induits par le SCoT afin d'ajuster la stratégie territoriale à mettre en place : poursuivre les objectifs actuels du SCoT ou réviser le document pour les retravailler ;
- permettre les évolutions du SCoT : révision, modifications ou modifications simplifiées.

Le dispositif de mise en œuvre, partie intégrante du D2O, repose sur l'attention particulière portée à la façon d'envisager concrètement comment les acteurs locaux seront en capacité de « réaliser » les orientations du SCoT et comment on en mesurera les effets, notamment pour faciliter la réalisation d'opérations d'aménagement plus denses ou la concrétisation de protection d'espaces agricoles et naturels ou encore la réalisation d'objectifs de mixité.

Si la cohérence entre le projet exprimé dans le document SCoT et l'évolution du territoire dépend de l'échelon communal ou intercommunal pour mettre en œuvre le projet défini à l'échelle du SCoT, il s'agit bien de passer de la stratégie à l'action concrète et de changer d'échelle pour traduire le SCoT dans chaque action territoriale. L'élaboration de PLU intercommunaux permettant d'appréhender des enjeux environnementaux, économiques, sociaux, énergétiques, à une échelle pertinente, peut faciliter cette transition de la stratégie à l'action et, de fait, faciliter la mise en œuvre du SCoT.

Les élus du Sysdau au cœur du processus

Parce que le SCoT est avant tout un projet politique et stratégique, qu'il sert l'intérêt général du territoire et de ses habitants, le dispositif de suivi du SCoT est initié, piloté, validé, approuvé et enfin mis en œuvre par les élus du Sysdau.

Une ingénierie spécifique au service du projet politique

Le dispositif de mise en œuvre requiert une ingénierie qui fait appel à des compétences diverses, à la fois techniques, juridiques, de communication et d'animation.

Cette ingénierie nécessite un pilotage technique mis en œuvre au sein de la structure du Sysdau, qui fonctionne en binôme avec le management politique du SCoT.

Des partenaires institutionnels étroitement associés

La mise en œuvre du SCoT interroge de nombreuses politiques publiques. Elle doit donc être élaborée en bonne intelligence avec les autres intervenants publics de l'aire métropolitaine bordelaise et de ses territoires limitrophes.

Ainsi, la démarche de mise en œuvre s'inscrit dans une relation privilégiée avec l'État, représenté par le Préfet de la Gironde et ses services de la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM), qui est le garant du respect des principes du Code de l'urbanisme dans les documents locaux d'urbanisme.

Les autorités, collectivités et organismes compétents sont étroitement associés à la démarche. Les partenaires institutionnels et les Personnes publiques associées (PPA) également.

Plus globalement les enjeux portés par le SCoT sur le territoire du Sysdau dépassent les limites géographiques du syndicat. Aussi se pose naturellement la question de la cohérence de ses objectifs avec ceux des territoires limitrophes. Afin d'assurer la cohérence territoriale avec les SCoT limitrophes, des liens directs entre les orientations du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise et les travaux de l'InterSCoT copilotés par l'État et le Conseil départemental de la Gironde seront établis.

La poursuite de l'implication des acteurs socio-économiques, des associations et des habitants du territoire

Dans le respect d'une bonne gouvernance locale et parce que les implications du SCoT concernent la vie quotidienne des acteurs et des citoyens, le dispositif de mise en œuvre cherche à impliquer les acteurs socio-économiques, les associations et les habitants.

Le dispositif de mise en œuvre et de suivi, sous le pilotage politique du comité syndical du Sysdau, s'organise autour de cinq logiques complémentaires : politique (gouvernance/suivi), thématique, stratégique, territoriale et évaluative.

Le dispositif politique

Une gouvernance renouvelée, organisée autour de l'assemblée délibérante du comité syndical et de quatre commissions présidées par les élus du Sysdau

Un rôle confirmé du Sysdau du portage politique et d'une ingénierie d'accompagnement des collectivités

L'assemblée délibérante du comité syndical constitue l'instance du pilotage politique du suivi de l'ensemble de la mise en œuvre.

En phase de suivi et de mise en œuvre, le fonctionnement politique de l'établissement public du SCoT est resserré autour de quatre commissions spécifiques avec un rôle clé dévolu au président pour œuvrer à la diffusion du « message du SCoT » et impulser une dynamique de mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux, les PLU et les PLUi. Pour en diffuser l'acceptabilité auprès des élus locaux, ce portage politique est nécessaire pour expliciter les règles et les orientations du SCoT car les EPCI constituent un des cœurs de cible privilégiés pour la mise en œuvre du SCoT.

[Métropole nature] : Commission agricole, viticole et sylvicole

[Métropole responsable] : Commission qualité urbaine et développement durable

[Métropole active] : Commission aménagement commercial et économique

[Métropole à haut niveau de services] : Commission centralités et mobilités

[Pour une métropole nature]

Mise en place d'une commission agricole, viticole et sylvicole

Seront membres :

- les élus délégués du Sysdau représentant Bordeaux Métropole, les communes et Établissements publics de coopération intercommunale membres du Sysdau ;
- l'État, les services de la DDTM ;
- le Conseil départemental de la Gironde ;
- la FGVB, l'INAO, le CIVB ;
- la SAFER ;
- la Chambre d'agriculture de la Gironde ;
- le CAUE, le CETE Sud-Ouest, l'ADEME ;
- le CRPF, l'ONF ;
- l'Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine (a'urba) ;
- etc.

[Pour une métropole responsable]

Mise en place d'une commission qualité urbaine et développement durable

Seront membres :

- les élus délégués du Sysdau représentant Bordeaux Métropole, les communes et Établissements publics de coopération intercommunale membres du Sysdau ;
- l'État, les services de la DDTM ;
- le Conseil départemental de la Gironde ;
- l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) ;
- etc.

[Pour une métropole active]

Mise en place d'une commission aménagement commercial et économique

Seront membres :

- les élus délégués du Sysdau représentant Bordeaux Métropole, les communes et Établissements publics de coopération intercommunale membres du Sysdau ;
- l'État, les services de la DDTM ;
- le Conseil départemental de la Gironde ;
- les chambres consulaires, CCI de Bordeaux et Chambre des métiers ;
- les représentations professionnelles économiques ;
- les opérateurs commerciaux ;
- les représentants et gestionnaires des plate-formes portuaires et aéroportuaires ;
- les autorités et les professionnels de la logistique (routière, ferrée, fluviale, etc.) ;
- l'Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine (a'urba) ;
- etc.

[Pour une métropole à haut niveau de services]

Mise en place d'une commission centralités et mobilités

La commission thématique aura pour thème la mobilité et l'articulation urbanisme/transport autour des centralités et des nœuds d'interconnexion.

Seront membres :

- les élus délégués du Sysdau représentant Bordeaux Métropole, les communes et Établissements publics de coopération intercommunale membres du Sysdau ;
- l'État, les services de la DDTM et de la DIRA ;
- le Conseil départemental de la Gironde ;
- les trois Autorités organisatrices de transport (AOT) de l'agglomération bordelaise que sont le Conseil régional d'Aquitaine, le Conseil départemental de la Gironde et Bordeaux Métropole ;
- l'association Movable, dont l'objet est d'assurer l'organisation et le fonctionnement de la Conférence permanente des autorités organisatrices de transport de l'agglomération bordelaise ;
- l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) ;
- le Centre d'études techniques de l'équipement (CETE) sud-ouest ;
- les représentations professionnelles (CCI de Bordeaux) ;
- les représentants des bailleurs sociaux et immobiliers ;
- l'Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine (a'urba)
- etc.

Les missions de ces quatre commissions seront les suivantes :

- suivi de l'élaboration des quatre cahiers de mise en œuvre ;
- définition d'indicateurs de suivi et validation des résultats des évaluations ;
- participation à la détermination des modalités concrètes de la traduction opérationnelle du SCoT notamment du point de vue de la compatibilité avec les futurs documents d'urbanisme locaux ;
- mise en place des quatre schémas d'aménagement foncier : agricole/économique/urbain et de ses déclinaisons territoriales ;
- constitution d'un espace de rencontres, d'information et de communication sur des expériences réalisées sur l'aire métropolitaine bordelaise ou au-delà ;
- accompagnement des collectivités dans la réalisation de réflexions à l'échelle intercommunale.

Le dispositif thématique

Le dispositif thématique de mise en œuvre est placé sous la présidence du comité syndical du Sysdau, l'instance de gouvernance.

La réalisation de quatre cahiers de mise en œuvre pour chacune des quatre grandes parties du D2O

[Métropole nature] :Paysages viticoles, sylvicoles et agricoles

[Métropole responsable] :Qualité urbaine et développement durable

[Métropole active] :Parcs durables d'activités commerciales et économiques

[Métropole à haut niveau de services] :Centralités et mobilités

Ces cahiers de mise en œuvre du SCoT sont des modes d'emploi de déclinaison des contenus du SCoT, des guides méthodologiques contextualisés pour l'élaboration des PLU et PLUi, des outils d'accompagnement des collectivités membres du Sysdau.

[Pour une métropole nature]

Élaboration d'un cahier de mise en œuvre des paysages viticoles, sylvicoles et agricoles

L'objet de ce cahier des paysages viticoles et agricoles est, dans le cadre de l'application et de la mise en œuvre du SCoT, en articulation entre SCoT et PLU, PLUi, d'élaborer en concertation avec l'ensemble des professionnels de la viticulture, des représentations professionnelles agricoles et les collectivités territoriales concernées, la détermination des modalités concrètes de la traduction opérationnelle du SCoT, notamment du point de vue de la compatibilité des futurs documents d'urbanisme avec le SCoT et des lieux de projets :

- parcs naturels agricoles et viticoles métropolitains ;
- itinérances œnotouristiques ;
- belvédères sur vues fluviales ;
- continuité paysagères le long des fleuves ;
- projets agri-paysagers (maraîchage–élevage–céréalier, etc.).

Au-delà des aspects architecturaux et paysagers, de nombreux aspects sont à considérer :

- agricoles, notamment du point de vue de la valorisation des filières du soutien à l'activité économique, de l'émergence des circuits courts ;
- environnementales avec l'amélioration des pratiques pour une meilleure prise en compte de l'environnement et du paysage.

[Pour une métropole responsable]

Élaboration d'un cahier de mise en œuvre de qualité urbaine et de développement durable

L'objet de ce cahier de qualité urbaine et de développement durable est, dans le cadre de l'application et de la mise en œuvre du SCoT, en articulation entre SCoT et PLU, d'élaborer en concertation avec l'ensemble des professionnels et les collectivités territoriales concernées la détermination des modes de production des formes urbaines associés à des modes de réduction de consommation foncière.

Le cahier de mise en œuvre de qualité urbaine et de développement durable prendra en compte les composantes majeures de l'aménagement :

- la composition urbaine, paysagère et architecturale ;
- l'aménagement et le traitement des espaces publics ;
- les préconisations environnementales et les conditions d'une qualité environnementale des opérations d'aménagement et de construction.

[Pour une métropole active]

Élaboration d'un cahier de mise en œuvre de parcs durables d'activités commerciales et économiques

L'objet de ce cahier est, dans le cadre de l'application et de la mise en œuvre du SCoT, d'élaborer en concertation avec les collectivités territoriales et l'ensemble des professionnels les nouveaux principes d'aménagement à mettre en œuvre pour développer des nouveaux sites d'activités ou requalifier des sites existants. Il s'agira de faciliter l'installation ou le redéploiement des activités industrielles de la sphère économique productive.

Dans une économie mondialisée, la question de la logistique et de manière plus large la connexion aux différents flux d'échanges, étant devenue primordiale, les réflexions sur les adaptations des infrastructures actuelles devront être menées.

L'objet de ce cahier de l'aménagement commercial est, dans le cadre de l'application et de la mise en œuvre du SCoT, en articulation entre SCoT et PLU, d'élaborer en concertation avec l'ensemble des professionnels du commerce et les collectivités territoriales concernées, la détermination des modalités concrètes de la traduction opérationnelle du SCoT du point de vue de la requalification des sites commerciaux, en vue de proposer des espaces urbains porteurs de plus d'urbanité, de mixité fonctionnelle et de diversité commerciale.

Cette diversification des fonctions doit se traduire par l'introduction de fonctions autres que commerciales au sein des ZACom. Au regard des contextes dans lesquels ces pôles commerciaux s'inscrivent, ces fonctions peuvent combiner de l'habitat, des équipements, des services, des activités économiques et de l'artisanat.

L'aménagement des sites doit à terme s'inscrire dans une démarche globale de projet portée par le cahier de mise en œuvre de l'aménagement commercial et donnant lieu à une traduction réglementaire dans les documents d'urbanisme locaux.

Dans cette démarche, une attention particulière sera portée à :

- la mutualisation et à l'optimisation des espaces de stationnement afin de les concevoir à terme comme de véritables plates-formes multi-services (station de vélos électriques, parc de rabattement, parc de covoiturage, plate-forme de télétravail, plate-forme numérique, etc.) ;
- la définition, dans une logique de développement durable, de mesures de rationalisation des besoins en eaux, de gestion des déchets, de réduction des besoins énergétiques et de qualité environnementale du bâti ;
- la détermination des modalités d'intégration urbaine, architecturale et paysagère des projets ;
- la limitation de la consommation foncière et l'imperméabilisation ;
- l'organisation des flux de déplacements et le renforcement des modes actifs ;
- le développement de la production d'énergie renouvelable, notamment solaire, sur les importantes emprises foncières des centres commerciaux.

[Pour une métropole à haut niveau de services]

Élaboration d'un cahier de mise en œuvre des centralités et mobilités

Ce cahier de mise en œuvre s'inscrit directement dans le processus d'articulation entre urbanisme et transport.

Dans le cadre de la réalisation de nouvelles infrastructures de Transports collectifs en site propre (TCSP), ou de nouveaux services de mobilités, le SCoT préconise la mise en place d'un cahier de mise en œuvre des centralités et des mobilités afin que l'autorité organisatrice de transports et la ou les communes concernées et les collectivités territoriales puissent définir et inscrire dans un document leurs engagements réciproques.

Ce cahier de mise en œuvre permettra en particulier de préciser :

- l'analyse et le suivi des inégalités territoriales et sociales à l'échelle du SCoT et en lien avec les réflexions et travaux de l'InterSCoT ;
- la question foncière, c'est-à-dire quelle politique foncière adopter pour une mobilisation et une maîtrise optimales. Le lien sera ainsi fait avec la géographie prioritaire qui présente les sites stratégiques ;
- la justification des lieux de projets, qui sont définis comme les lieux d'intensité urbaine qui regroupent les services, les commerces et les programmes de logements, et ce en lien avec les grandes radiales définies sur l'agglomération (les Grandes allées métropolitaines) ainsi que les nœuds d'interconnexion. Il y aura donc un lien direct avec le développement du commerce et de l'habitat. Ces sites de projet feront d'ailleurs l'objet d'un phasage qui déterminera les enjeux prioritaires d'action sur l'aire métropolitaine ;
- la définition du schéma métropolitain des mobilités, des Grandes Allées Métropolitaines (GAM) et des nœuds d'interconnexion. Les Grandes Allées Métropolitaines représentent les axes routiers majeurs structurants de l'aire métropolitaine bordelaise qui permettent une desserte à haut niveau de service depuis la périphérie de l'agglomération jusqu'à l'hypercentre et une cohabitation des différents modes de déplacements. La présence d'un TCSP, busway ou tramway, sur cet axe sera indispensable afin d'offrir une alternative efficace à l'automobile pour laquelle seront favorisées des voies à destination de l'auto-partage et du covoiturage.

Ce cahier de mise en œuvre abordera donc les principes généraux puis des déclinaisons par territoire (ou lieu de projet) seront effectuées à travers la mise en place de contrats de partenariat autour de projets plus précis réunissant tout ou partie des partenaires initiaux.

Définition des lieux de projet et proposition des formes de contractualisation sur les lieux de projet : des contrats de projet, des contrats de sites

La cohérence entre acteurs de l'urbanisme et des transports peut passer par différents outils de coopération : les cahiers de mise en œuvre, les contrats de partenariat et les conventions. L'idée est de développer ces dispositifs d'inter-territorialité afin d'engager une réelle démarche de négociation des acteurs locaux pour une meilleure coordination de l'action publique.

Ces contrats seront réalisés au cas par cas lors de la réalisation d'un projet de TCSP, de service de mobilité ou d'un projet de logements lié afin de préciser les modalités d'intervention, les actions et les engagements de chacun (mise en œuvre opérationnelle, calendrier, pilotage, financement).

Ils préciseront :

- le tracé de l'infrastructure à créer et/ou à intégrer à un projet d'aménagement ;
- le niveau de desserte, qui indique une vocation de desserte fine ou de desserte d'agglomération du transport collectif ;
- le niveau de service, c'est-à-dire le cadencement et la fréquence du TCSP ;
- le degré d'intensité urbaine autour du futur TCSP.

Ce contrat est donc un outil de mise en œuvre du SCoT qui permet de coordonner les calendriers de programmation du transport et de l'urbanisme. L'engagement d'un de ces contrats est un préalable nécessaire à l'ouverture à l'urbanisation d'un nouveau territoire avec pour priorité la densité autour des axes de transports collectifs.

La sphère privée, à travers les entreprises, administrations et associations, sera associée à cette élaboration à travers les Plans de déplacements d'entreprises (PDE) et d'administrations (PDA).

Le dispositif stratégique

Le dispositif stratégique de mise en œuvre est placé sous la présidence du comité syndical du Sysdau, l'instance de gouvernance.

L'élaboration de quatre schémas d'aménagement foncier

[Métropole nature] : Schéma d'aménagement foncier agricole

[Métropole responsable] : Schéma d'aménagement foncier urbain

[Métropole active] : Schéma d'aménagement foncier économique

[Métropole à haut niveau de services] : . Schéma d'aménagement foncier des services urbains

L'objectif de ces schémas est de donner une transcription graphique aux projets émergents. Sans caractère directement opposable, ils permettront de définir une stratégie commune pour l'affectation du foncier et de mettre en évidence les points de blocages ou les interactions possibles avec d'autres activités sises à proximité.

[Pour une métropole nature]

Mise en place d'un schéma d'aménagement foncier agricole

Ce schéma a pour but de confirmer et de traduire par des actions concrètes l'affirmation à long terme de la vocation agricole des terres.

La mobilisation des outils fonciers comme les ZAP (Zone agricole protégée) ou des PEANP (périmètre de Protection des espaces agricoles et naturels périurbains) sera étudiée

L'aménagement de zones d'activité agricoles (comme défini dans la partie D3 du SCoT) sera également détaillée et affinée.

[Pour une métropole responsable]

Mise en place d'un schéma d'aménagement foncier urbain

À l'image du travail réalisé sur Bordeaux Métropole dans le cadre de l'opération 50 000 logements, un travail similaire de repérage précis de sites potentiels pour l'accueil de nouveaux programmes de logements ou de manière plus large d'opérations multifonctionnels autour de points d'interconnexion et d'intensification urbaine pourrait être mené.

[Pour une métropole active]

Mise en place d'un schéma d'aménagement foncier commercial et économique

Ce schéma permettra de déterminer les secteurs prioritaires d'intervention. Le schéma d'aménagement foncier commercial devra notamment permettre d'identifier sur les principales zones d'activités commerciales, les secteurs propices à la constitution d'îlots de fraîcheur/îlots de biodiversité ou encore les secteurs où la mutualisation et l'optimisation des espaces de stationnement devrait être menée prioritairement.

[Pour une métropole à haut niveau de services]

Mise en place d'un schéma d'aménagement foncier des services urbains

Un schéma sera élaboré pour déterminer les surfaces concernées par les projets et les moyens réglementaires et financiers à mettre en œuvre pour s'assurer de la réussite des projets et de leur imbrication dans le tissu urbanisé existant.

Le dispositif territorial

Le dispositif territorial de mise en œuvre est placé sous la présidence du comité syndical du Sysdau, l'instance de gouvernance.

Le comité des projets territoriaux

Pour des projets cohérents avec les objectifs du SCoT, l'engagement des « Chantiers du SCoT » vise à apporter un appui aux collectivités membres du Sysdau, à mobiliser l'ensemble des acteurs autour de ces projets et à partager une culture commune avec les SCoT et intercommunalités voisins.

Ce comité de projets territoriaux permettra de réunir autour de la même table des acteurs d'horizon différents, par exemple, pour des échanges sur des projets ou de grands aménagements de secteurs qui couvrent plusieurs EPCL, ou situés le long d'une infrastructure majeure ou encore autour d'un espace naturel d'importance. Le Sysdau pourra ainsi servir de cadre pour ces échanges transversaux entre différentes entités dans l'objectif d'un aménagement aussi harmonieux que possible des territoires.

Les lieux de projets métropolitains

Les lieux de convergence comme lieux de mise en œuvre

À l'échelle du SCoT, certains secteurs présentent une diversité de composantes urbaines, naturelles, économiques structurées autour d'axes et pôles d'échange. De cette convergence entre des dynamiques liées à une pluralité d'espaces et des dynamiques liées à une logique de flux d'échanges, d'interactions entre sites, se dégage des enjeux d'échelle métropolitaine et spécifiques à ces lieux.

Les caractéristiques de ces territoires et leur positionnement stratégique au sein de l'agglomération en font des lieux particulièrement sensibles, donc favorables à l'émergence ou à la poursuite de projets fondateurs, dans la concrétisation des objectifs et des orientations générales portés par le SCoT.

Ainsi, leur identification dans le SCoT comme « lieux de projet métropolitains » confirme la nécessité d'initier et d'accompagner des réflexions et des démarches à la hauteur des enjeux qu'ils présentent, ou de conforter des projets déjà engagés. Ces lieux de projet appellent généralement à mettre en œuvre, voire à imaginer des systèmes de gouvernance et d'animation de projet spécifiques et à décliner des outils variés pouvant notamment échapper au champ de la planification.

40 lieux de projet identifiés

Au total, 40 lieux emblématiques ont ainsi été identifiés comme présentant un intérêt majeur à l'échelle du SCoT au regard des orientations du projet. Tout en portant des caractéristiques qui leur sont propres, ces lieux de projet, dont certains sont déjà reconnus, partagent des problématiques communes :

- ils présentent des enjeux d'image et d'attractivité à l'échelle du SCoT et marquent l'identité de l'aire métropolitaine bordelaise ;
- ils se situent généralement à une échelle intercommunale et bien souvent à l'interface de plusieurs territoires ;
- ils concentrent une convergence d'enjeux de structuration, de mixité des fonctions, voire de programmation qui nécessitent d'être appréhendés globalement pour que la cohérence et la qualité de l'aménagement soit assurées.

Le Document d'orientation et d'objectifs identifie ces lieux par un cadrage cartographique suffisamment large pour laisser une certaine marge d'appréciation quant à l'échelle d'étude et d'appréhension des problématiques.

Il présente un cadre général d'enjeux et d'objectifs d'aménagement relatifs à chacun des sites qu'il s'agira de prendre en compte dans les documents d'urbanisme, les opérations d'aménagement et de création ou modification des infrastructures principales. Ainsi, toute évolution au sein d'un lieu de projet stratégique doit respecter ces orientations et ne pas porter atteinte à l'évolution future du site telle que prévue au SCoT.

Mais au-delà de la simple prise en compte des objectifs définis pour chacun d'entre eux, la volonté est de favoriser la poursuite de la réflexion intercommunale sur l'aménagement de ces secteurs et d'initier une démarche partenariale des acteurs du SCoT pour mener à bien leur aménagement. Pour ce faire, tous les outils permettant d'atteindre les objectifs, notamment en matière de maîtrise foncière, peuvent utilement être mis en œuvre sur ces sites.

Des typologies de lieux

Souvent l'interface entre deux territoires, généralement complexes dans leur appréhension, les lieux de projet identifiés par le SCoT présentent une identité spécifique en fonction du territoire dans lesquels ils s'inscrivent.

L'hypercentre regroupe essentiellement des lieux de projet d'intérêt métropolitain, ancrés sur le fleuve, dont les enjeux résident dans la complémentarité des programmations et dans leur interface avec les tissus existants. Bénéficiant d'une situation urbaine particulièrement attractive, ces grandes étendues caractérisées par un important potentiel foncier, font l'objet d'une attention toute particulière de la collectivité, constituant des sites de projets pour certains largement engagés.

Le cœur d'agglomération, pour sa part, porte principalement des objectifs de projet en termes d'intensification urbaine, en lien avec les pôles d'échanges ou le renforcement de centralités, à l'image du projet des 50 000 logements. Ces lieux de projet, à l'évidence plus nombreux sur ce territoire, au vu des ambitions qu'il porte, présentent des degrés de maturité très différents, entre projets engagés et projets révélés.

Dans la couronne des centralités métropolitaines, les lieux de projets sont aux endroits même où se cristallisent les enjeux de structuration urbaine forts, dans un contexte d'accueil important de population et de création de nouvelles intermodalités.

Enfin, dans les bassins de vie, les lieux de projet sont plus étendus et peuvent avoir un caractère plus rural en accord avec le territoire dans lequel ils s'inscrivent. Ils portent essentiellement sur le renforcement, voire la revitalisation de certaines centralités relais locales qui jouent un rôle fondamental à l'échelle de ce territoire. Ils sont également concernés par des thématiques plus touristiques, agricoles ou naturelles. Ces lieux de projet dépassent généralement le périmètre du SCoT, leur situation en faisant des charnières essentielles entre l'aire métropolitaine bordelaise et le reste du département. Ils sont, à ce titre, des sites particulièrement stratégiques.

Les lieux de projet métropolitains

Lieux d'intérêt métropolitain



Euratlantique, Plaine de Garonne, Bordeaux Nord, PNRQAD, [Re]Centress, Grand projet de ville

Lieux d'intensification urbaine



Sites pilotes du projet 50 000 logements autour du TC de la CUB



Portes du coeur d'agglomération



Grandes emprises monofonctionnelles spécifiques : Campus et Bordeaux Pellegrin

Lieux de structuration urbaine



Lieux de projet structurant de la première couronne périphérique

Lieux de projet support de développement local



Lieux de structuration autour de centralités relais locales



Lieux de valorisation environnementale, paysagère et/ou touristique



Préserver des espaces de nature et d'agriculture comme lieux de projets

 Réseau express

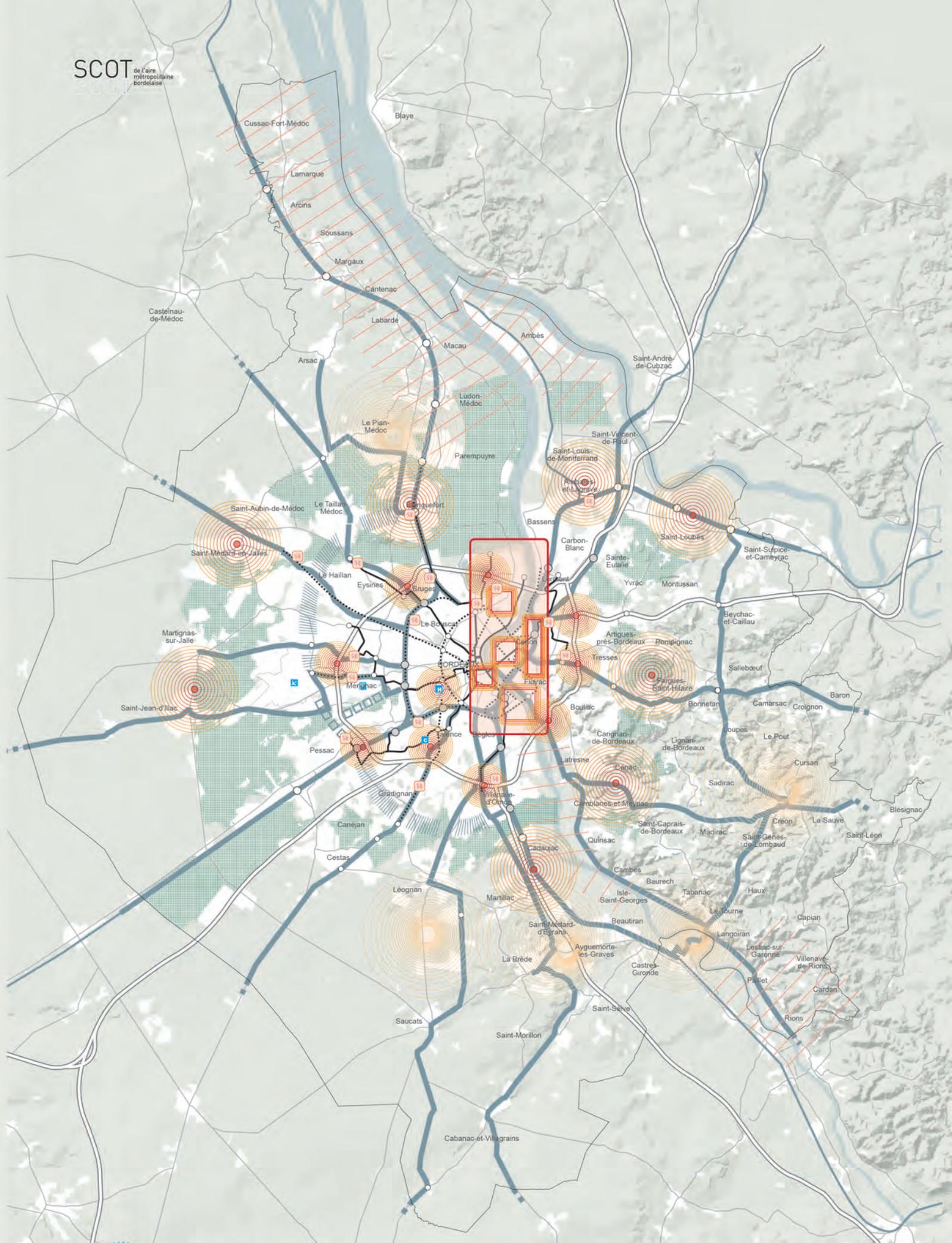
 Principe de desserte en transport collectif rapide sur infrastructure à caractère autoroutier

 Principe de liaison express complémentaire à étudier

 Principe de liaison gare Saint-Jean - aéroport

 Réseau de tramway

 Réseau structurant de transport en commun en site propre complémentaire (dont navette fluviale)



fond cartographique indicatif
sources : données topographiques en provenance du FT.N © IGN SIG «SIGMA»
Bordeaux Métropole - orthophoto IGN (été 2009) - SYSDAU ©
traitement a'urba © mars 2016



L'hypercentre métropolitain : des lieux d'intérêt métropolitain

Les lieux de projets métropolitain dans l'hypercentre sont au nombre de cinq. Particulièrement fédérateurs, déjà en grande partie engagés, ils constituent de véritables locomotives :

- 1 | Bordeaux-Euratlantique (Opération d'intérêt national)
- 2 | Plaine de Garonne
- 3 | Grand Projet de Ville
- 4 | Bordeaux Nord
- 5 | PNRQAD / [Re]centres

Le cœur d'agglomération : des lieux d'intensification urbaine

Les lieux de projets du cœur d'agglomération relèvent de trois logiques :

- les sites d'intensification urbaine autour des pôles d'échanges ou des centralités de quartier qui nécessitent des réflexions particulières en terme de densification et de diversification des fonctions,
- les grandes emprises mono-fonctionnelles du cœur d'agglomération,
- les portes d'entrée de l'agglomération, projets à révéler.

A l'interface entre le cœur d'agglomération et la première couronne, situés aux principaux nœuds de la rocade, ces sites se posent comme les nouvelles « barrières » de la métropole. Portés par des contextes urbains spécifiques à chacun, ils disposent de caractéristiques communes permettant de les regrouper dans une même logique.

Ils présentent ainsi :

- des enjeux d'interface cœur d'agglomération / première couronne,
- des enjeux de qualification de leur image puisque ces sites se placent dans une logique d'entrée de ville,
- des enjeux de renouvellement urbain et économique, de part la présence d'un potentiel foncier conséquent ou d'un tissu urbain (résidentiel, économique, etc) qui ne répond plus à l'espace dans lequel il s'insère,
- des enjeux d'intermodalité, puisqu'ils sont au croisement de plusieurs infrastructures de transports d'échelle métropolitaine ou d'agglomération,
- des enjeux paysagers et environnementaux, de part l'impact visuel de ces sites et la prise en compte des nuisances liées aux infrastructures de transport et au trafic automobile en particulier.

Des lieux d'intensification urbaine autour des pôles d'échanges ou des centralités de quartier

Les lieux d'intensification urbaine autour des pôles d'échanges ou des centralités de quartier, qui font partie des 15 sites pilotes du projet des 50 000 logements autour des transports collectifs de Bordeaux Métropole, sont au nombre de sept :

- 6 | Bordeaux Cracovie / Petit Bruges
- 7 | Bruges gare
- 8 | Le Bouscat Libération
- 9 | Eysines lisières de Jalles
- 10 | Pessac centre / Pin Vert / Talence Médoquine
- 11 | Saint-Médard-en-Jalles
- 12 | Gradignan centre

Des lieux d'intensification urbaine autour des portes du cœur d'agglomération

Les lieux correspondant aux portes du cœur d'agglomération, dont certains intègrent les sites pilotes du projet des 50 000 logements localisés sur la carte, sont au nombre de huit :

- 13 | Porte Est – RN 89 – Av. Carnot
Cenon Palmer / Lormont Buttinière / Quatre Pavillons
- 14 | Porte Est – Feydeau
Floirac Canon – Floirac Dravemont
- 15 | Porte Sud – Garonne
- 16 | Porte Sud – Pont de la Maye
- 17 | Porte Ouest – Pessac Alouette
- 18 | Porte Ouest – Aéroport – Mérignac Soleil – Mérignac Yser Pichey
- 19 | Porte Ouest – Eysines Le Vigean
- 20 | Porte Nord – Bordeaux Maritime – Bordeaux Lac

Tout comme les lieux d'intensification urbaine, ces sites incluent pour certains, des sites pilotes du projet des 50 000 logements autour des transports collectifs de Bordeaux Métropole.

Enfin, les grandes emprises mono-fonctionnelles sont au nombre de deux – le Campus (21) et Bordeaux Pellegrin (22) – sachant que les sites de l'aéroport et de Mérignac Soleil sont déjà inclus dans les précédents lieux.

La couronne des centralités : des lieux de structuration urbaine

Les lieux de projets identifiés ici, constituent un ensemble de sites potentiellement structurants pour la consolidation de l'armature urbaine et paysagère de la première couronne, mais restent pour la très grande majorité aujourd'hui à révéler, à impulser, à développer.

De part la singularité des contextes et la pluralité des problématiques qui se posent, ils sont appréhendés à une échelle spatiale plus large que les lieux de projet du cœur d'agglomération et concernent généralement plusieurs communes intéressées par le développement de leur territoire.

Ces lieux, marqués par un contexte démographique dynamique, se positionnent dans une logique de structuration urbaine et paysagère forte. Ils sont en outre concernées par un certain nombre de problématiques communes :

- l'articulation couronne/bassin de vie,
- l'interface ville-nature puisqu'ils sont localisés autour/au sein de la couronne de projets et des parcs agricoles portés par le projet paysager du SCoT,
- le croisement de plusieurs thématiques qui forment des enjeux sur ces lieux et accentuent la nécessaire structuration de ces espaces soumis à une pression urbaine importante,
- l'intermodalité et les liens vers le cœur d'agglomération puisque l'ensemble des sites sont concernés par des orientations visant le renforcement des transports collectifs.

Ces lieux, localisés sur la carte, sont au nombre de sept :

- 23 | Ambarès et Lagrave – Gare de la Gorp
- 24 | Saint Loubès – Saint Eulalie
- 25 | Fargues Saint Hilaire
- 26 | Latresne – Camblanes et Meynac – Cénac
- 27 | Saint Jean d'Illac – Martignas-sur-Jalle
- 28 | Saint Médard en Jalles
- 29 | Blanquefort – Gare

Les bassins de vie : des lieux de projet support de développement local

Les lieux de projet relatifs aux bassins de vie s'inscrivent dans une logique territoriale différente. Les dynamiques à l'œuvre sur ces espaces supposent de travailler à une échelle beaucoup plus large et tendent à révéler des « territoires de projets » s'inscrivant dans une logique inter-SCoT puisqu'elles interrogent les relations entre les territoires situés aux franges du SCoT.

Ces « territoires de projets » sont concernés par deux types d'enjeux, parfois associés :

- l'enjeu de structuration autour de centralités relais locales d'une part, dans une logique intercommunale, où se manifestent l'organisation des territoires, leurs interactions, et l'évolution de leurs espaces urbains. Il s'agit notamment d'interroger la mise en réseau de communes dans le fonctionnement du territoire, la gestion des déplacements en transports collectifs notamment, la constitution de bassin d'emplois répondant aux besoins des bassins de vie.

Au nombre de sept, ces lieux de projet se placent tous dans une logique « InterSCoT »

30 | Créon

31 | Beautiran/Castres – Portets – Langoiran

32 | Saint Médard/La Brède – La Prade

33 | Saint Médard d'Eyrans/Cadaujac - L'usine

34 | Le Pian Médoc

35 | Montesquieu

- l'enjeu paysager et environnemental d'autre part. S'appuyant sur les grands espaces naturels, il permet de faire ressortir un projet « rural » pour des territoires ne se plaçant pas dans la même dynamique urbaine, économique et démographique que le cœur d'agglomération ou la première couronne.

Cette valorisation des atouts et aménités naturelles, met en avant le potentiel touristique de ces lieux. Ils se situeront à la fois dans une logique de développement touristique et de préservation des qualités environnementales et paysagères.

Au nombre de cinq, il s'agit de

35 | La presqu'île d'Ambès

36 | Rions – Paillet – île Raymond

37 | Bouliac / Latresne

38 | Médoc Estuaire

39 | Bocages de Garonne

40. La couronne de sites de projets agricoles

Conformément au chapitre D, un chapelet de sites de projets agricoles a été identifié dans le D2O. Des préconisations et des recommandations encadrent et encouragent leur mise en œuvre. Voici la liste des sites par grands secteurs :

Secteur des fleuves et des Jalles

- Presqu'île d'Ambès
- Parc intercommunal des Jalles / Vallée maraîchère du Parc des Jalles
- Parc des gravières (Parempuyre/Blanquefort)
- Espace boisé de l'Eau Bourde (Cestas, Canéjan)
- Site de l'Eau Blanche (Villenave d'Ornon/Cadaujac)
- Bocages humides de Cadaujac
- Delta Vert de Bègles

Secteur du plateau landais

- Parc de Tanaïs (Blanquefort)
- Bois du Taillan-Médoc
- Zone de loisirs du Hiou et de Marcelon (Saint-Aubin-de-Médoc)
- Espace boisé de la Jalle et Poudrierie (Saint-Médard-en-Jalles)
- Plaine Colette Besson (Martignas-sur-Jalle)
- Bois de Nigès (Martignas-sur-Jalle)
- Espace de loisirs et de découverte du domaine Laugey de Mongran
- Centre aéré de Marchegay (Mérignac)
- Grandes cultures (Saint-Jean-d'Illac) dans la continuité de la coulée verte de Mérignac
- Bois des sources du Peugue / Plaine des sports (Pessac)
- Parc de Montsalut / Forêt des Sources (Cestas)
- Lande de Malores (Canéjan) et domaine du Ch. Lestonnat (Canéjan/Gradignan) et Parc de Catoy (Gradignan)
- Domaine du Ch. Olivier (Léognan)

Secteurs de l'Entre-deux- Mers

- Site de projet agricole Quinsac - Camblanes- Cénac
- Site de projet agricole Cénac - Lignan
- Site de projet agricole Carignan - Fargues
- Site de projet agricole Tresses - Pompignac
- Site de projet agricole Artigues - Tresses
- Site de projet agricole Yvrac - Sainte Eulalie
- Site de projet agricole Sainte Eulalie - Yvrac - Montussan - Saint Loubès

TERRITOIRES DE PROJET	PROBLEMATIQUES COMMUNES	
L'HYPERCENTRE METROPOLITAIN <i>"Des lieux d'intérêt métropolitain"</i>	Revitalisation et requalification urbaine de grands territoires Développement urbain mixte Impulsion de nouvelles dynamiques métropolitaines	
LE CŒUR D'AGGLOMERATION <i>"Des lieux d'intensification urbaine"</i>	Interface cœur d'agglomération/ première couronne Reconfiguration entrée de ville Renouvellement urbain et économique Intermodalité Paysage et environnement	
LA COURONNE DES CENTRALITES <i>"Des lieux de structuration urbaine forte"</i>	Articulation Couronne-Bassins de vie Interface/Imbrication ville-nature Mise en tension et cohérence des espaces Intermodalité et échanges avec le cœur d'agglomération	
LES BASSINS DE VIE <i>"Des lieux de projet support de développement local"</i>	Connexions territoriales interSCoT Structuration et interactions autour de centralités relais Préservation des qualités paysagères et environnementales	

LIEUX DE PROJET	ENJEUX SPECIFIQUES AUX LIEUX (à préciser dans le cadre des démarches particulières de projet engagées)
<ul style="list-style-type: none"> - OIN Bordeaux-Euratlantique - Plaine de Garonne - rive droite - Grand Projet de Ville - Bordeaux Nord - PNRQAD / (Re)Centres 	
<ul style="list-style-type: none"> - Grandes emprises monofonctionnelles : - Campus - CHU Pellegrin 	
<ul style="list-style-type: none"> - Les sites pilote des 50 000 logements autour des corridors de transports 	Développement et intensification urbaine, accueil de nouveaux habitants
<ul style="list-style-type: none"> - Les portes du cœur d'agglomération : 	
<ul style="list-style-type: none"> - Porte Est - RN89 (Carnot) / Feydeau - Floirac Canon - Floirac Dravemont 	
<ul style="list-style-type: none"> - Porte Sud - Garonne 	Mixité fonctionnelle - Logistique
<ul style="list-style-type: none"> - Porte Sud - Pont de la Maye 	Redistribution des flux
<ul style="list-style-type: none"> - Porte Ouest - Pessac Alouette / Aéroport - Mérignac Soleil - Mérignac Yser Pichey / Eysines Le Vigean 	
<ul style="list-style-type: none"> - Porte Nord - Bordeaux Maritime - Bordeaux Lac 	
<ul style="list-style-type: none"> - Ambarès et Lagrave - Gare de la Gorp 	
<ul style="list-style-type: none"> - Saint Loubès - Sainte Eulalie 	Site économique à restructurer, lien parcs agricoles - vallée de la Dordogne
<ul style="list-style-type: none"> - Fargues Saint Hilaire 	
<ul style="list-style-type: none"> - Latresne - Camblanes et Meynac - Cénac 	Liaisons de parcs agricoles, mise en relation entre vallons, rabattement en transports en commun en site propre
<ul style="list-style-type: none"> - Saint Jean d'Illac - Martignas sur Jalle 	Continuités économiques, désenclaver, desserte de la zone d'activités
<ul style="list-style-type: none"> - Saint Médard en Jalles 	Développement autour des infrastructures (échangeur), interconnexion gare, continuité plaine alluviale, continuité économique
<ul style="list-style-type: none"> - Blanquefort - Gare 	
<ul style="list-style-type: none"> - Créon 	Redistributions des flux intercommunaux, pôle de rabattement transports en commun, bassin d'emploi
<ul style="list-style-type: none"> - Beautiran / Castres - Portets - Langoiran 	Mise en relation des villes de part et d'autre de la Garonne, traitement fil de l'eau - plaine alluviale, connexion des centralités urbaines
<ul style="list-style-type: none"> - Saint Médard d'Eyrans - La Prade / Ayguemortes / La Brède 	
<ul style="list-style-type: none"> - Saint Médard d'Eyrans / Cadaujac - L'usine 	
<ul style="list-style-type: none"> - Le Pian Médoc 	Développement d'un bassin d'emplois - Développement de services et du tourisme de loisirs (académie du golf)
<ul style="list-style-type: none"> - Montesquieu 	
<ul style="list-style-type: none"> - La presqu'île d'Ambès 	Reconquête naturelle - projet de nature industrielle
<ul style="list-style-type: none"> - Rions - Paillet - île Raymond 	
<ul style="list-style-type: none"> - Bouliac / Latresne 	
<ul style="list-style-type: none"> - Médoc Estuaire 	Tourisme nature, continuités paysagères le long du fleuve

Le dispositif évaluatif

Le dispositif évaluatif de mise en œuvre est placé sous la présidence du comité syndical du Sysdau, l'instance de gouvernance.

La mise en place du suivi « bornes et balises en une vingtaine d'indicateurs » décliné par territoire

Le suivi du SCoT a pour but de s'assurer de la mise en œuvre des préconisations détaillées dans les différentes parties du D2O.

Les indicateurs de suivi, dans l'objectif de mesurer les impacts des orientations générales et des prescriptions du D2O, permettent le suivi en continu du SCoT considéré comme nécessaire à l'analyse des résultats d'application du SCoT. Les indicateurs sélectionnés relatifs à l'observation territoriale en continu ont pour objet d'apprécier globalement les évolutions du territoire et des bassins de vie. Les indicateurs sont hiérarchisés dans le cadre d'une focalisation « stratégique » sur des questions clés.

Une démarche qui s'inscrit dans le temps

La démarche de suivi-évaluation s'inscrit forcément dans le temps.

L'évaluation de l'efficacité du SCoT à 6 ans (T0+6 ans : 2020)

Conformément à l'article L.143-28 du Code de l'urbanisme, le Sysdau procédera à une analyse des résultats de l'application du SCoT sur les territoires, au plus tard à l'expiration d'un délai de 6 ans à compter de la date de délibération portant approbation du SCoT.

Le Sysdau procédera à une analyse des résultats de l'application du SCoT en matière « d'environnement, de transports et déplacements, de maîtrise de la consommation d'espaces et d'implantation commerciale ». À l'issue de cette évaluation, le Sysdau délibérera sur le maintien en vigueur du SCoT ou sur sa révision partielle ou complète.

Cette analyse sera communiquée au public et à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement.

Le bilan intermédiaire à mi-parcours (T0+3 ans : 2017)

Le bilan intermédiaire à mi-parcours à l'horizon T0+3ans correspond au délai maximal de mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux, PLU et PLUi.

L'observation territoriale en continu, année par année

L'observation territoriale en continu, qui sert « au quotidien » dans le dialogue avec les territoires, en particulier sur la compatibilité des documents d'urbanisme locaux avec le SCoT et qui a pour objet d'apprécier de façon plus globale les évolutions des territoires.

Cette observation territoriale en continu fera l'objet d'une publication annuelle sous forme d'un tableau de bord, qui sera présentée aux quatre commissions de suivi, puis validée par le comité syndical.

Une démarche partenariale

La démarche nécessite des « regards croisés » des acteurs locaux, riches d'approches sectorielles sur la lecture des tendances dégagées par les différents indicateurs. Ainsi les quatre commissions de suivi de la mise en œuvre associent les acteurs locaux, les personnes publiques associées, les partenaires institutionnels, les représentants professionnels, etc.

Ces commissions de suivi de la mise en œuvre du SCoT sont des lieux de débats sur la définition d'indicateurs, de mobilisation des données et de restitution des résultats du suivi-évaluation.

Par convention de partenariat, cette démarche facilite le recueil d'indicateurs fiables et de données mobilisables, gérés par nos partenaires (Chambre de commerce et d'industrie, Chambre d'agriculture de la Gironde, ONF, CRPF, SAFER, FGVB, CIVB, ERDF, ADEME, ALEC, etc.) ce qui permet ainsi de mutualiser les données et partager les analyses territoriales.

D'autres moyens partenariaux seront mobilisés dans le cadre du programme partenarial de l'a-urba en utilisant les données des observatoires urbains existants : habitat-déplacements-économie-évolution sociale-équipements et services.

Une démarche associée à l'évaluation environnementale

Le suivi d'indicateurs associés à l'évaluation environnementale du SCoT qui ont pour objectifs de surveiller les pressions induites par les orientations du SCoT sur les données environnementales.

Les implications de la mise en œuvre du schéma en termes d'incidences notables favorables ou défavorables du projet sur l'environnement (protection et valorisation du patrimoine et des ressources, vulnérabilité des biens et des personnes, etc.) nécessitent des éclairages spécifiques en lien avec cette évaluation environnementale.

Outre le rapport de présentation qui comprend une partie relative à l'évaluation environnementale dans laquelle sont détaillées l'ensemble des indicateurs environnementaux, il s'agit d'identifier les changements opérés grâce à la mise en œuvre du SCoT par rapport aux pratiques qui prévalaient avant son approbation.

L'organisation du suivi des grandes orientations et prescriptions thématiques par l'intermédiaire des commissions « [métropole] »

Sous la responsabilité du comité syndical qui constitue l'instance de pilotage du suivi d'ensemble de la mise en œuvre, chacune des commissions « [Métropole] » fera le bilan dans la limite de son champ de compétences et en lien entre elles de certaines thématiques ».

Le travail réalisé par ces commissions constituera la base principale du suivi de la mise en œuvre des préconisations du SCoT. En effet, il constituera la preuve tangible des projets et réflexions en cours sur l'aire métropolitaine bordelaise. En outre, ce suivi permettra d'avoir une vision qualitative des différentes thématiques.

Sont reportés ci-après, par [Métropole], la liste indicative des thématiques sur lesquelles porteront leurs principales observations. Etant donnée la nature transversale d'un grand nombre d'entre elles, des recoupements pourront être opérés dans un souci d'optimisation de l'effort de suivi.

Les indicateurs suivants s'appuient sur des données quantitatives mais également qualitatives. L'évaluation des impacts d'un SCoT ne peut s'analyser uniquement sous un angle numérique. Par exemple, la mise en œuvre de projets agricoles ou urbains, ou encore le développement de plans intercommunaux visant à améliorer les déplacements ou promouvoir une gestion économe des ressources (énergie, eau, ...) constituent des indicateurs identifiables d'une évolution et/ou d'une prise en considération d'un axe du SCoT.

Une sélection d'une vingtaine d'indicateurs, priorisés et hiérarchisés à partir des principaux enjeux du SCoT

Le choix a été fait d'une focalisation stratégique sur des questions clés sur la base d'une hiérarchisation d'indicateurs.

Ces indicateurs rassemblés en une vingtaine d'items sont organisés autour des quatre grandes parties du D2O : [Métropole nature] – [Métropole responsable] – [Métropole active] – [Métropole à haut niveau de services].

Sur cette base, un tableau de bord de suivi du SCoT, « outil de pilotage » sera établi, utilement pour mettre en place si nécessaire des actions correctives voire pour une aide à la révision du SCoT.

La définition d'un état de référence (ou état T0) est déterminée à T0 : 2014.

Les analyses seront conduites à différentes échelles : par communes, par EPCI, par grand secteur, SCoT, InterSCoT.

[Pour une métropole nature]

Les 5 indicateurs suivants constituent les points de focalisation pour une Métropole nature :

- 1 | Évolution du socle agricole, naturel et forestier notamment par rapport aux évolutions des pratiques et des attentes des acteurs locaux
- 2 | Évolution de la trame verte et bleue
- 3 | Mise en œuvre de la protection des territoires viticoles protégés
- 4 | Valorisation du territoire agricole (notamment des sites de projets agricoles)
- 5 | Évolution de la reconquête agricole (développement des filières)

Les paramètres suivants seront étudiés pour mesurer l'efficacité le degré d'atteinte de ces différents objectifs :

- Superficie de la tache urbaine à différentes dates selon la même méthode que celle employée pour réaliser celles de 2010 et 1996, en fonction des données disponibles ;
- Suivi des nouveaux PLU, pour recenser par le biais de leur bilan des surfaces, l'évolution des surfaces et de mesurer localement les tendances à l'œuvre par rapport aux précédents documents ;
- Étude sur la traduction dans les documents d'urbanisme des différentes coupures d'urbanisation identifiées par le SCoT (zonage, orientations d'aménagements et de programmation, etc.) ;
- Correspondance des zonages des PLU avec l'atlas des terroirs viticoles protégés ;
- Partage d'une base de réglementation commune sur des communes limitrophes pour des espaces identiques dans les PLU (terroirs viticoles, trame verte et bleue, espaces agricoles, etc.) ;
- Étude sur l'évolution des différents sites de projets étudiés ;
- Évolution des surfaces Agricoles Utiles et les affectations culturelles ;
- Évolution sur le développement de nouvelles filières et la mise en valeur de certaines parties du socle agricole, naturel et forestier, en lien avec la Chambre d'agriculture de la Gironde.

[Pour une métropole responsable]

Les 5 indicateurs suivants constituent les points de focalisation pour une Métropole responsable :

6 | Mise en œuvre des mesures d'économie d'espace

7 | Transition énergétique (évolution du bâti, réseaux, outils décentralisés de production)

8 | Mise en réseau et gestion des ressources du territoire (eau, déchets, matériaux, ...)

9 | Problématique de la thématique Inondation et sa prise en compte par les territoires

10 | Renforcement des centralités, des points d'interconnexion et les secteurs d'intensification urbaine

Les paramètres suivants seront étudiés pour mesurer l'efficacité le degré d'atteinte de ces différents objectifs :

- Suivi de la consommation foncière pour les nouvelles constructions (individuels, collectifs, etc.) ;
- Étude sur le bilan foncier des nouveaux PLU / PLUi ;
- Recensement des projets visant à produire ou économiser les ressources énergétiques ;
- Évolution de la consommation des ressources naturelles (eau, matériaux, etc.) et traitement des effluents (déchets, eaux usées, ...) sur le territoire du SCoT ;
- Intégration au bâti des moyens de production d'énergie renouvelable ;
- Localisation des nouveaux programmes immobiliers d'importance sur l'agglomération ou sur une intercommunalité ;
- Recensement des projets de revitalisation des centres-bourgs, des aménagements sur les points d'interconnexion ;
- Avancement réglementaire de la prise en compte du risque inondation (PPRI, etc.) et traduction dans les documents d'urbanisme ;
- Prise en compte des risques (sismiques, carrières, technologiques, ...) dans les documents d'urbanisme ;
- Gestion des zones de rétention temporaire des crues.

[Pour une métropole active]

Les 5 indicateurs suivants constituent les points de focalisation pour une Métropole active :

- 11 | Attractivité économique et économie des flux ;
- 12 | Évolution des usages de la voiture et le développement des pôles d'échanges et des infrastructures ;
- 13 | Développement du numérique et des projets de développements liés ;
- 14 | Optimisation des déplacements en lien avec l'urbanisation ;
- 15 | Développement des grands projets d'équipements touristiques.

Les paramètres suivants seront étudiés pour mesurer l'efficacité le degré d'atteinte de ces différents objectifs :

- Nombre de voyageurs transportés (Transports en commun, utilisateur du V3, etc.)
Accroissement du nombre de touristiques et de l'économie touristique sur l'aire métropolitaine bordelaise ;
- Classement de la métropole bordelaise dans le palmarès français et européen en matière d'attractivité (tourisme, économique, etc.) ;
- Évolution sur le développement des filières émergentes ;
- Étude sur la desserte numérique du territoire (Recensement du linéaire de fibres optiques, etc.) et son accessibilité par le plus grand nombre (médiathèques, etc.) ;
- Étude sur le développement des infrastructures touristiques et de loisirs (fréquentation, évolution de la capacité hôtelière, diversité de l'offre, etc.) ;
- Suivi du développement de la desserte des nouvelles opérations immobilières par un transport collectif ou un service de mobilités.

[Pour une métropole à haut niveau de services]

Les 7 indicateurs suivants constituent les points de focalisation pour une Métropole à haut niveau de services :

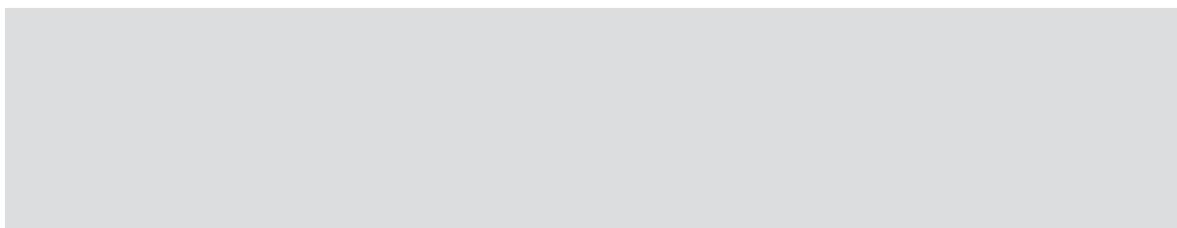
- 16 | Grands équilibres démographiques des territoires (InterSCoT/SCoT/EPCI) ;
- 17 | Évolution et localisation des projets de constructions des secteurs d'intensification urbaine ;
- 18 | Maillage du territoire en démarches locales intercommunales complémentaires (PLU/PLUi/PDU/PLH/PCET/etc.) ;
- 19 | Réseau des grandes allées métropolitaines ;
- 20 | Grands projets d'équipements métropolitains ;
- 21 | Évolution de l'appareil commercial métropolitain ;
- 22 | Projets de requalification ou d'aménagements de sites commerciaux.

Les paramètres suivants seront étudiés pour mesurer l'efficacité le degré d'atteinte de ces différents objectifs :

- Étude comparative, sur la base des chiffres INSEE disponibles, des évolutions des populations dans différentes structures et/ou territoires sur les dernières années ;
- Inventaire des travaux entrepris ou des études réalisées visant à faciliter l'intensification urbaine
- Localisation des derniers projets d'équipements métropolitains ;
- Suivi des autorisations délivrées en CDAC ;
- Étude sur le rapport entre nombre d'habitants et nombre de m² commerciaux existants ;
- Étude sur l'évolution de certaines zones commerciales ou sites commerciaux existants ;
- Décryptage des lignes de forces des nouveaux projets commerciaux.

L'ensemble de ces éléments constitue autant de bornes et de balises que les différents acteurs devront s'approprier pour évaluer la mise en œuvre du SCoT

L'ingénierie territoriale d'accompagnement des collectivités



L'équipe d'ingénierie territoriale du Sysdau est mise à disposition des collectivités dans la mise en œuvre des orientations et des prescriptions du SCoT.

Le nouveau rôle de Personne publique associée (PPA) du Sysdau

L'article L.132-9 a porté les établissements de SCoT au rang de personne publique associée de plein droit pour l'élaboration des documents d'urbanisme locaux. Cette nouvelle écriture légitime davantage la place du Sysdau dans le paysage institutionnel local et conforte ainsi son rôle dans sa mission de suivi.

La mise à disposition d'outils mode d'emploi du SCoT

En tant que personne publique associée à l'élaboration des documents d'urbanisme locaux, le Sysdau mettra à disposition des collectivités divers supports permettant de mieux appréhender les orientations du SCoT, via le site internet, fiches par thématiques, ambitions par secteurs géographiques. Des guides pédagogiques, guides mode d'emploi du SCoT seront réalisés à destination des élus et techniciens des collectivités afin d'explicitier les modalités d'application des règles du D2O.

Les divers indicateurs produits dans le SCoT permettant de suivre les évolutions seront communiqués sous forme de lettres d'information à destination des élus, des techniciens, des services de l'État.

L'accompagnement dans la traduction des orientations du SCoT dans les documents locaux

Le Sysdau propose d'accompagner les collectivités dans la traduction des orientations du SCoT :

- Dans les documents de coordination et de programmation de politiques sectorielles à l'échelle intercommunale, Plans de déplacements urbains, Programmes locaux d'habitat. La portée juridique du SCoT sur les PLH et les PDU entraîne une obligation de mise en compatibilité dans un délai de trois ans suivant l'approbation du SCoT. A leur tour, les PDU et les PLH doivent être traduits dans les documents d'urbanisme locaux.
- Dans les documents d'urbanisme locaux, PLU et PLUi. Une fois approuvé, les collectivités ont trois ans pour mettre leurs documents d'urbanisme locaux en compatibilité avec le SCoT. Pour éviter les erreurs d'appréciation et faciliter cette mise en compatibilité, des guides mode d'emploi du SCoT seront mis à disposition des collectivités membres du Sysdau.

La mise à disposition du SIG territorial aux collectivités membres du Sysdau

Dans le cadre de la mise en place d'une ingénierie territoriale pour assurer la mise en œuvre et le suivi du SCoT. L'objectif est d'accompagner les territoires ne disposant pas d'ingénierie technique par la mise à disposition de différents types de données :

- les données du SCoT comme la trame verte et bleue, les espaces agricoles, naturels et forestiers, les enveloppes urbaines, les secteurs de constructions isolées, la géographie prioritaire et les transports collectifs, etc.
- les données d'évolution du territoire telles que l'occupation du sol et l'ensemble des données liées à la croissance démographique (densité, nombre d'habitants, nombre de logements, etc.)
- les données des différents zonages du SCoT
- les données des différents protections : terroirs viticoles, espaces de nature urbains, espaces agricoles, etc.
- les données relatives à l'évolution de l'occupation des sols, 1996 – 2004 – 2009 – 2012 - etc.;
- les données relatives à la consommation des espaces agricoles et naturels ;
- les études spécifiques réalisées par le Sysdau.

La mise en œuvre d'études complémentaires

Dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT, le Sysdau peut accompagner les EPCI dans des études visant à répondre à des thématiques spécifiques décrites dans le D20 :

- Inventaire des zones potentiellement humides ;
- Étude sur les secteurs de densification et/ou de renouvellement urbain ;
- Schéma directeur d'accessibilité logistique ;
- Étude de faisabilité/ exemples sur le traitement des lisières ;
- Etc.



Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine
Hangar G2 - Bassin à flot n°1 BP 71 - F-33041 Bordeaux Cedex
tél.: 33 (0)5 56 99 86 33 | fax : 33 (0)5 56 99 89 22
www.aurba.org