

# trajectoire[s]

du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise

## 4 . métropole à haut niveau de services

métropole active

métropole responsable

métropole à haut niveau de services

métropole nature





Sous la direction de  
Sylvia Labèque

Équipe projet  
Ivan Bossavit  
Frédéric Brigant  
Luana Giunta

Conception graphique et rédaction  
Elise Bailacq



Equipe a'urba :

Leslie Acensio, géomaticienne  
Eléa Barjavel, urbaniste spécialiste environnement  
Lionel Bretin, urbaniste géographe  
Catherine Cassou-Mounat, infographiste-cartographe  
Bob Clément, urbaniste spécialiste environnement  
François Cougoule, urbaniste géographe  
Anne Delage, gestionnaire bases de données  
Antonio Gonzalez, urbaniste spécialiste mobilité  
Stella Manning, urbaniste spécialiste habitat et population  
Cécile Nassiet, urbaniste spécialiste environnement  
Margot Poirier, urbaniste spécialiste environnement  
Christine Primet, gestionnaire bases de données  
Vincent Schoenmakers, urbaniste spatialiste

décembre 2019

# L'évaluation, un exercice complexe et inévitablement incomplet, mais un exercice stratégique avant tout

Les documents de planification doivent dresser un bilan six ans après leur approbation. Cette obligation réglementaire se base sur des éléments objectifs et tangibles qui doivent être retranscrits dans l'évaluation.

L'évaluation se base donc sur des indicateurs : ceux d'effet, qui analysent la retranscription des préconisations du SCoT dans les documents de planification locale de type PLU et PLUi, ceux de mise en œuvre, qui présentent les outils développés pour l'application du SCoT et en précisent les conditions d'utilisation et enfin, les indicateurs de suivi.

Ces derniers répondent à un double objectif : celui d'actualiser les données renseignées dans le document de l'évaluation environnementale réalisé entre 2012 et 2014 (données foncières, environnementales, sur les risques, etc.) et celui de décrire les évolutions – trajectoires – d'autres composantes du territoire (développement des centralités, développement économique et commercial, etc.).

## **L'exercice de bilan-évaluation du SCoT est un exercice complexe**

L'exercice a pour ambition de mesurer de façon objective et quantifiable les dynamiques du territoire. Pour cela, il doit permettre de dégager des grandes tendances à partir des analyses thématiques d'une large batterie d'indicateurs. Il implique donc un véritable travail de transversalité. Aussi, c'est un travail technique nécessitant une grande rigueur mais qui doit aussi donner à voir, de façon lisible et accessible les informations pour permettre leur appropriation (d'où le travail important de représentation cartographique et de datavisualisation réalisé dans les différents cahiers du dossier).

## **L'exercice d'évaluation du SCoT est un exercice imparfait, inévitablement.**

La base de l'exercice est la recherche et le renseignement de données. Or, celles-ci ne sont pas toujours disponibles à la date souhaitée. Mesurer et analyser les évolutions nécessite des données pérennes, périodiques et actualisées. C'est un exercice imparfait aussi, parce qu'il n'est pas toujours possible de disposer des données chiffrées précises, du « bon indicateur » c'est-à-dire de l'indicateur pertinent, et ce malgré la mobilisation des sources diverses et des nombreux partenaires mobilisés (voir la liste des structures mobilisées). Enfin, parce que tout ne peut pas être suivi. Au regard du grand nombre d'indicateurs, une approche sélective et pragmatique est impérative.

## **L'évaluation ne se réduit pas à renseigner des indicateurs chiffrés.**

Au-delà de l'exercice réglementaire, l'évaluation a une dimension stratégique et partenariale. Elle permet de s'interroger sur le chemin réalisé et sur celui restant à parcourir pour la mise en œuvre effective des principes et orientations du SCoT. En cela, l'évaluation fait partie intégrante du dialogue stratégique qui est l'essence même de cet exercice de planification.

La réappropriation de l'évaluation technique par les élus est indispensable. Les commissions thématiques qui se sont tenues à l'automne 2019 sont en cela essentielles.

# L'évaluation du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise, un exercice détaillé en 5 cahiers thématiques

Si l'étape décisive d'évaluation de la mise en œuvre du SCoT constitue un caractère obligatoire et réglementaire, elle revêt donc aussi une dimension politique, partenariale, territoriale et temporelle, qui doit inscrire l'évaluation dans la vie du SCoT. Afin de garantir cet espace de débats à la fois politique, stratégique et partenarial, un dispositif spécifique a été proposé dans le cadre de l'évaluation du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise.

Quatre commissions de mise en œuvre du SCoT, réunissant élus et partenaires, ont été organisées, autour des quatre métropoles fers de lance du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise, permettant d'évaluer de la manière la plus complète possible toutes les thématiques du SCoT.

La commission [métropole nature] abordait les thèmes de l'évolution des espaces naturels, agricoles, forestiers et urbains, de la trame verte et bleue, de la protection des terroirs viticoles, du socle agricole, et des espaces forestiers. La commission [métropole responsable] traitait des thèmes de l'énergie, du climat, des pollutions et nuisances, des risques liés au changement climatique, de la ressource en eau et des ressources naturelles, de la consommation foncière. La commission [métropole active] détaillait les thèmes de la dynamique économique, de la formation et recherche, de l'accessibilité aux pôles d'emploi et de formation, de la logistique urbaine, de l'armature commerciale, et du tourisme. Et la commission [métropole à haut niveau de services] traitait des thèmes d'organisation urbaine et centralités, d'habitat et démographie, des déplacements et transports.

Suite à ces quatre commissions, les élus du Sysdau se sont réunis lors d'un Séminaire des élus, qui leur a permis de poursuivre les débats politiques et stratégiques.

**Sur la base des travaux d'évaluation du SCoT, et avec les amendements faits suite à ce dispositif partenarial bien spécifique, un document Trajectoire[s] est ainsi établi, organisé en cinq cahiers distincts :**

1. synthèse
2. métropole responsable
3. métropole nature
4. métropole à haut niveau de services
5. métropole active

**Ce cahier, [4. métropole à haut niveau de services], présente 4 items :**

- > Un recentrage en cours, mais encore insuffisant
- > L'habitat en quête de diversification
- > Des parts modales qui évoluent lentement
- > Une prise en compte progressive des modes alternatifs

# Sommaire

## Pour une métropole à haut niveau de services

Un recentrage en cours, mais encore insuffisant	6
L'habitat en quête de diversification	18
Des parts modales qui évoluent lentement	28
Une prise en compte progressive des modes alternatifs	44

## L'esprit du SCoT

- Redonner du poids à l'aire métropolitaine au sein du département et de la région : conforter le dynamisme démographique de la métropole pour limiter l'étalement urbain.
- Tendre vers 1,2 million d'habitants à l'horizon 2030 tout en respectant les équilibres démographiques entre les territoires

## Données clés

**967 099** habitants le 1<sup>er</sup> janvier 2016 sur l'aire métropolitaine

**+ 14 435** habitants par an entre 2011 et 2016,

soit **+ 72 173** habitants (dont **+ 55 825** sur la métro-

pole) contre **+ 5 822** par an entre 2006 et 2011.

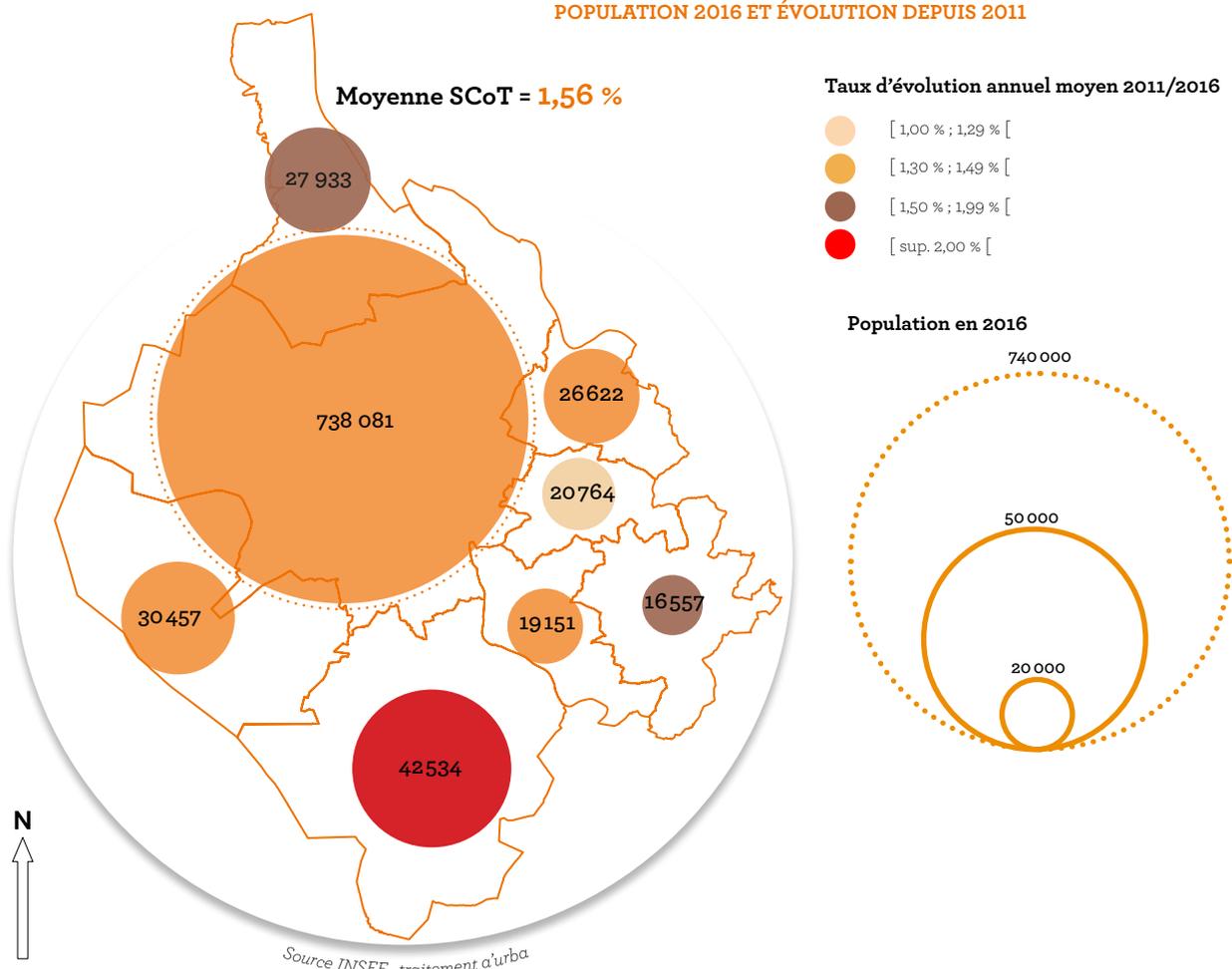
## LES ENJEUX EN 2020

Bien que présentant une croissance démographique continue, l'aire métropolitaine voyait depuis 1990 son poids décroître au sein de l'armature girondine du fait d'un phénomène croissant de périurbanisation au profit de territoires extérieurs à l'aire métropolitaine bordelaise. Cette périurbanisation était également à l'œuvre au sein même de son périmètre, avec un affaiblissement progressif de son hypercentre et de son cœur d'agglomération.

Le projet de SCoT porte au cœur de son projet une ambition démographique forte, aussi bien vis-à-vis du reste du département (ambition de recentrage de la population), qu'en son sein, avec le maintien des équilibres territoriaux.

Source : Insee, recensement 2016

## POPULATION 2016 ET ÉVOLUTION DEPUIS 2011

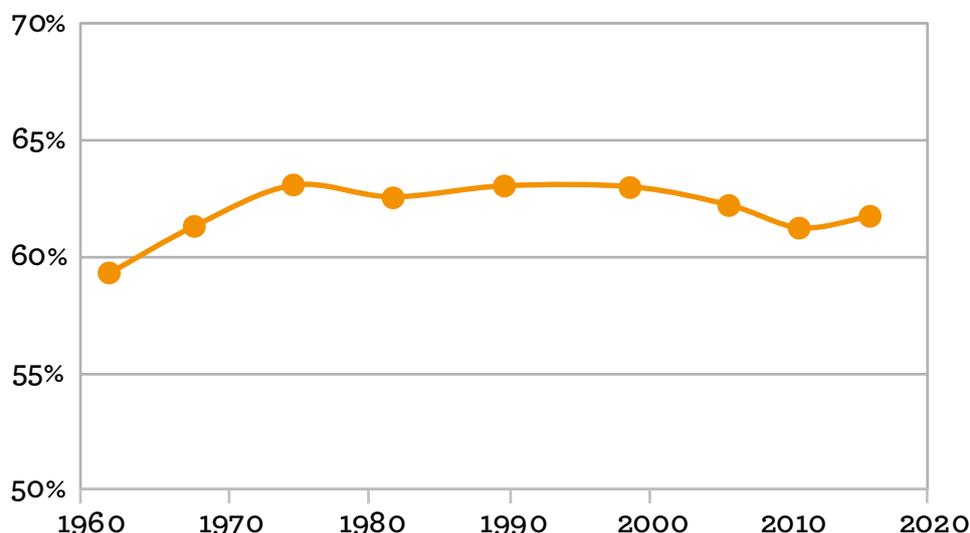


# Un recentrage en cours, mais encore insuffisant



DEPUIS 2011, L'AIRE MÉTROPOLITAINE REGAGNE DU POIDS AU SEIN DU DÉPARTEMENT

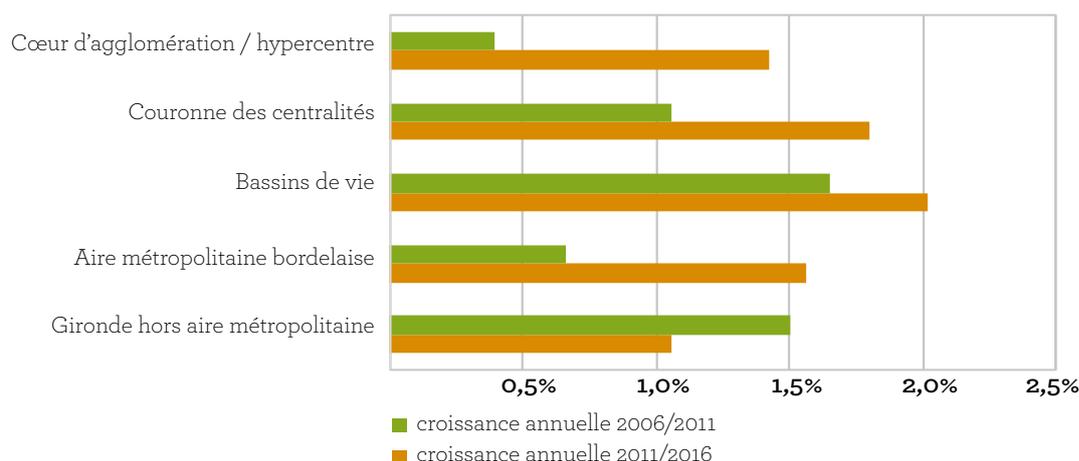
## ÉVOLUTION DU POIDS DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE EN GIRONDE



Source : Insee, recensement 2016

## UN FORT DYNAMISME DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE, MAIS DES BASSINS DE VIE QUI CONTINUENT DE PROGRESSER PLUS VITE QUE LE CŒUR D'AGGLOMÉRATION

### CROISSANCE ANNUELLE DE LA POPULATION



## Commentaire

La croissance démographique girondine présente un recentrage marqué entre 2011 et 2016 : la croissance est plus importante au sein de l'aire métropolitaine que dans le reste du territoire girondin.

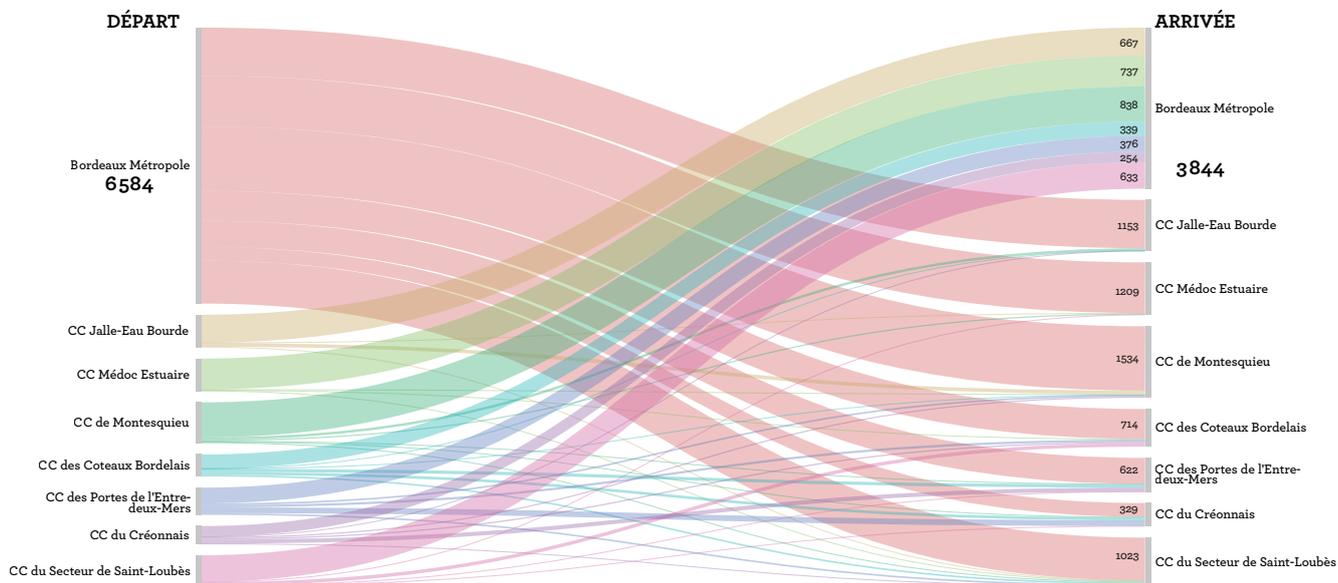
Toutefois, à l'échelle de l'aire métropolitaine, la croissance du cœur de l'agglomération reste moindre que celle des bassins de vie et de la couronne des centralités. Cette dernière connaît un très fort développement ces dernières années.

Au sein de l'aire métropolitaine, les mouvements centrifuges (du centre vers la périphérie) se poursuivent, avec de nombreux déménagements de ménages de Bordeaux Métropole vers les communautés de communes de l'aire métropolitaine, et en particulier vers celle de Montesquieu. Ce territoire est celui qui présente le taux de croissance le plus important (+2,5 % par an).

# Un recentrage en cours, mais encore insuffisant

## DES FLUX MAJORITAIREMENT CENTRIFUGES DEPUIS BORDEAUX MÉTROPOLE

Personnes ayant déménagé depuis moins d'un an entre les territoires de l'aire métropolitaine (entre 2015 et 2016).



Source : Insee, recensement 2016

## LES ENTRANTS SUR BORDEAUX MÉTROPOLE

Source: Métroscopie bordelaise, Chiffres-clés 2019, d'urba.

**+40 600 entrants** à Bordeaux Métropole entre 2014 et 2015.

Personnes d'un an ou plus qui résidaient hors Bordeaux Métropole un an auparavant.

- > 25% venant de Gironde
- > 25% du reste de la Nouvelle-Aquitaine
- > 17% d'île de France
- > 33% du reste de la France métropolitaine

# Un recentrage en cours, mais encore insuffisant



## NOUVEAUX OBJECTIFS DÉMOGRAPHIQUES PAR TERRITOIRE À FAIRE VALIDER SUITE AUX MODIFICATIONS DE PÉRIMÈTRES ADMINISTRATIFS

Source : Insee - RP 2018 - exploitation a'urba

	Population municipale 2011	Population légale 2016	Population 2020	Population 2030
Bordeaux Métropole	727 260	783 080	840 700	960 000
CC de Montesquieu	37 670	42 530	43 650	50 500
CC des Coteaux Bordelais	17 880	19 150	19 850	22 000
<b>CC des Portes de l'Entre-deux-Mers</b>	<b>19 570</b>	<b>20 760</b>	<b>22 050</b>	<b>24 500</b>
<b>CC du Créonnais</b>	<b>15 120</b>	<b>16 560</b>	<b>16 800</b>	<b>19 000</b>
CC du Secteur de Saint-Loubès	24 740	26 620	27 650	31 000
CC Jalle-Eau Bourde	28 550	30 460	32 450	36 500
CC Médoc Estuaire	25 470	27 930	29 250	33 500
Aire métropolitaine bordelaise	896 260	967 090	1 032 400	1 177 000

## Rappel des objectifs du SCoT

### 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.

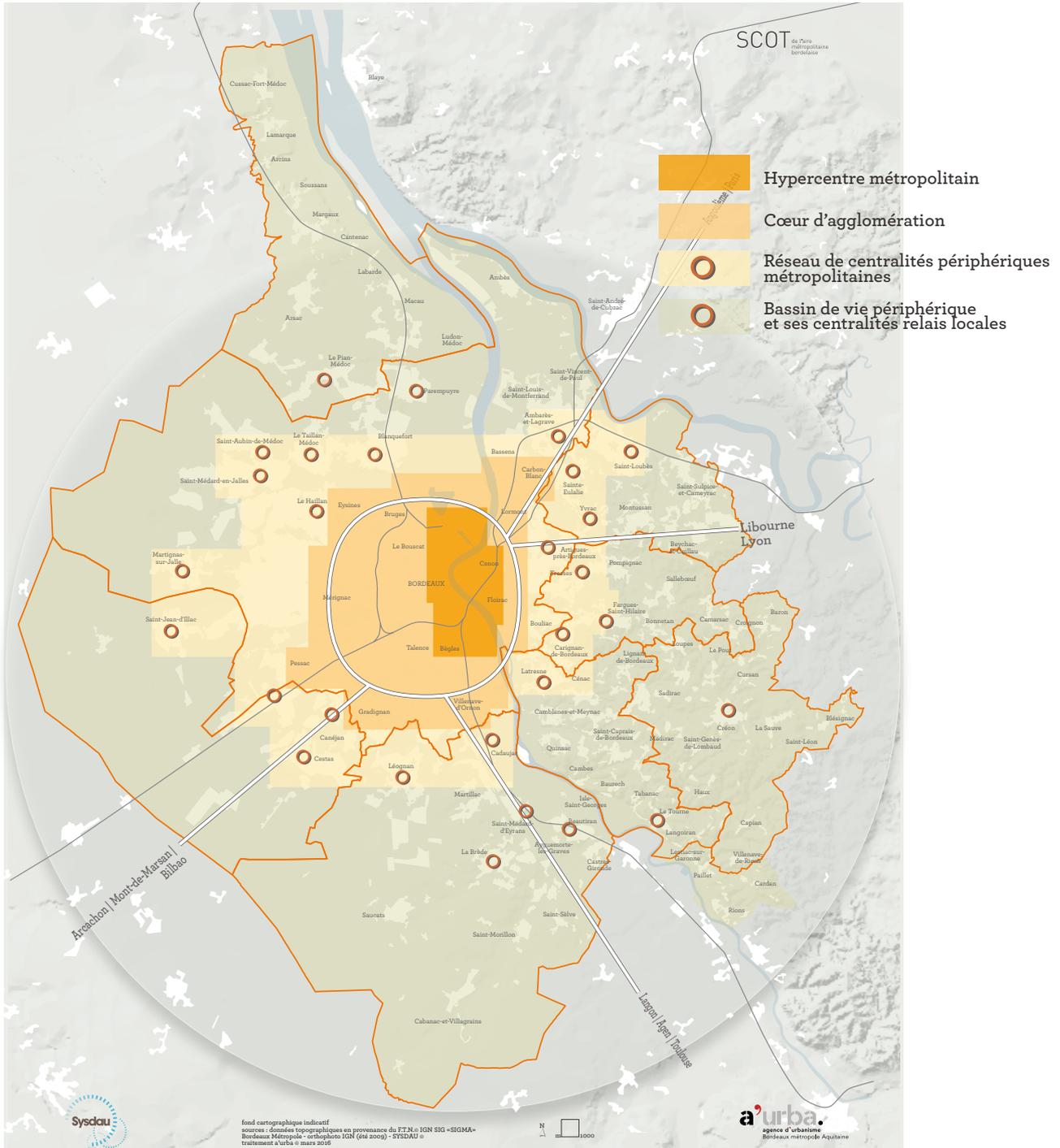
### Intensifier l'offre urbaine dans les espaces prioritaires de développement

- > Les lieux prioritaires de développement identifiés sont :
  - le cœur d'agglomération où l'objectif recherché est l'intensification de l'offre urbaine en lien avec l'offre de transport collectif.
  - les centralités périphériques principales identifiées qui doivent devenir des lieux d'intensification.
  - les nœuds d'interconnexion qui deviendront à terme de nouveaux lieux de centralité.
- > Renforcer le rôle structurant des gares et haltes ferroviaires dans le cœur de l'agglomération. Il est ici question de développer l'offre de services autour des gares et haltes ferroviaires périphériques et d'assurer le développement des nœuds d'interconnexion complémentaires sur l'ensemble du territoire.

### Garantir un développement urbain respectueux des principes de développement durable à l'échelle des territoires communaux

- > Rationaliser l'occupation des sols par une meilleure utilisation des espaces urbanisés et en permettant 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.
- > Promouvoir la densification des centres-villes, des centres-bourgs et des nœuds d'interconnexion.
- > Assurer un niveau de services de qualité dans les tissus urbains en développement en réalisant des études préalables de capacité dans le cadre des travaux du PLU.
- > Privilégier un développement en continuité des tissus existants et conditionner l'ouverture à l'urbanisation à la desserte en mode de transports collectifs ou services de mobilité.

# Un recentrage en cours, mais encore insuffisant



## Au regard des évolutions constatées et des objectifs du SCoT

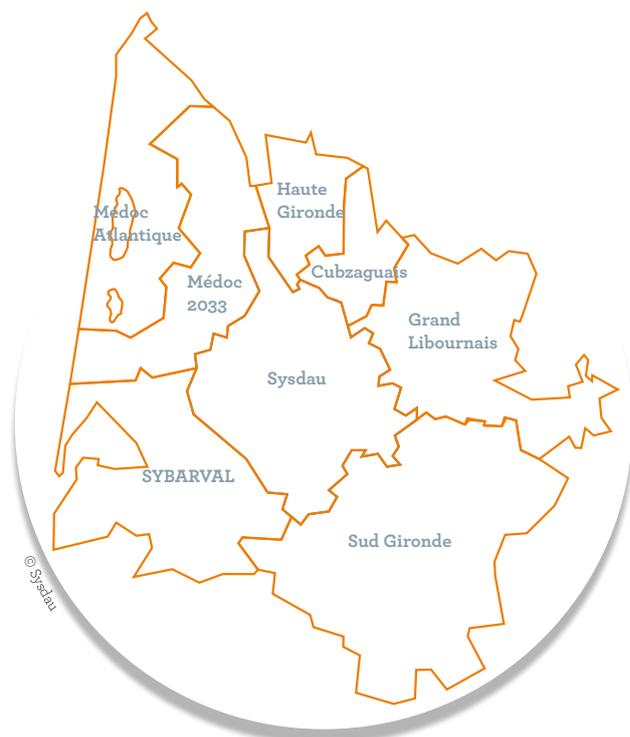


- Analyser les équilibres démographiques en fonction de la finalisation des grands projets bordelais

## Un recentrage en cours, mais encore insuffisant

### RÉPARTIR LA PRODUCTION DE LOGEMENTS À L'ÉCHELLE DE CHACUN DES TERRITOIRES

Il s'agit de répartir de façon hiérarchisée et équilibrée la production de logements à l'échelle de chacun des territoires en lien avec la géographie prioritaire.



	Population 2010	Population 2015	TVAM 2010-2015	Poids démographique	Ambitions démographiques SCoT	
					Date	Chiffre
Médoc Atlantique	24 460	25 620	0,9 %	1,6 %	X	X
Médoc 2033	46 430	49 930	1,5 %	3,2 %	2036	66 000
Haute Gironde	35 280	35 950	0,4 %	2,3 %	2040	43 500
Cubzaguais	48 200	53 160	2 %	3,4 %	X	X
Grand Libournais	150 210	154 790	0,6 %	10 %	2030	190 000
SCoT Sud Gironde	120 280	125 760	0,9 %	8,1 %	2035	175 000
SYBARVAL	136 240	148 870	1,8 %	9,6 %	X	X
Aire Métropolitaine Bordelaise	888 140	954 400	1,4 %	61,6 %	2030	1 182 000
Total Gironde	1 449 250	1 548 480	1,3 %	100 %		

# Un recentrage en cours, mais encore insuffisant



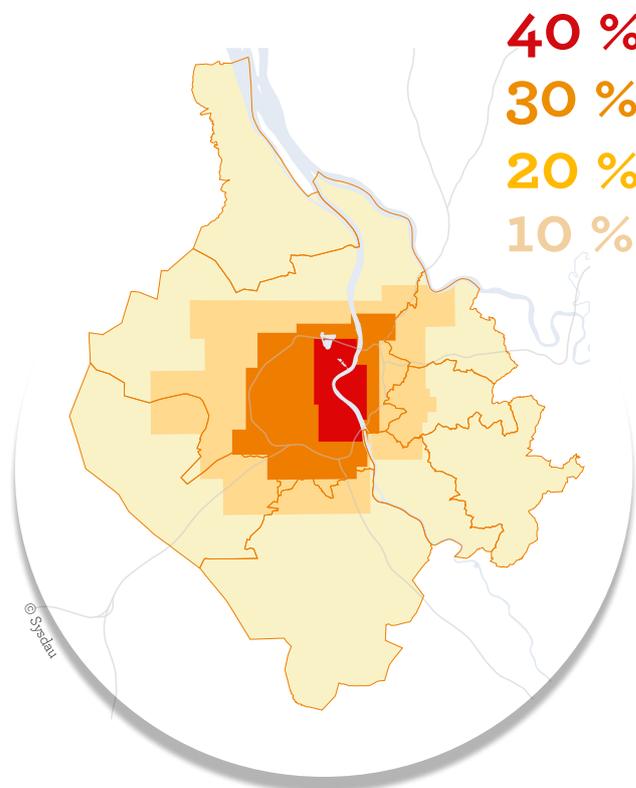
## RESPECTER LES ÉQUILIBRES DÉMOGRAPHIQUES DU PROJET ENTRE LES TERRITOIRES

Les objectifs démographiques définis dans le PADD se déclinent de la façon suivante :

- > Hypercentre : **40 %**, soit 5 500 habitants par an
- > Cœur d'agglomération : **30 %**, soit 5 000 habitants par an
- > Couronne des centralités périphériques : **20 %**, soit 2 500 habitants par an
- > Bassins de vie périphériques : **10 %**, soit 1 500 habitants par an



L'apport démographique des grands projets urbains (Bassins à Flots > 10 800 habitants, Bastide > 16 700 habitants, Euratlantique > 23 000 habitants...) n'apparaît pas encore dans les recensements de population.



	Hypercentre	Cœur d'agglomération	Couronne	Bassins de vie
2011	<b>37,4 %</b> 312 970	<b>31,3 %</b> 261 890	<b>18,2 %</b> 152 710	<b>13,1 %</b> 109 940
2016	<b>35,1 %</b> 339 340	<b>33,3 %</b> 322 250	<b>19,1 %</b> 184 810	<b>12,4 %</b> 120 110
2011-2016	<b>20,4 %</b> 26 370	<b>46,8 %</b> 60 360	<b>24,9 %</b> 32 100	<b>7,9 %</b> 10 170

Sources : population légale INSEE

### Hypercentre:

Bègles  
Bruges  
Bordeaux  
Cenon  
Florac  
Carbon-Blanc  
Lormont  
Bouliac

### Eysines

Villeneuve-d'Ornon  
Talence  
Bassens  
Gradignan  
Le Bouscat  
Mérignac  
Pessac

### Couronne des centralités:

Artigues-près-Bordeaux  
Saint-Aubin-de-Médoc  
Ambarès-et-Lagrave  
Saint-Médard-en-Jalles  
Le Taillan-Médoc  
Blanquefort  
Le Haillan  
Martignas-sur-Jalle  
Léognan

### Cadaujac

Fargues-Saint-Hilaire  
Carignan-de-Bordeaux  
Tresses  
Latresne  
Saint-Loubès

### Bassin de vie

Toutes les autres communes du Sysdau

Approuvé en février 2014, le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise définit des objectifs à 2020 et 2030, dont les estimations s'appuient à la fois sur les tendances de développement démographique constatées entre 2006 et 2011 et sur les perspectives de croissance fixées par les territoires.

Les objectifs démographiques sont globalement cohérents avec le dynamisme démographique constaté à l'échelle globale des territoires du SCoT. Les quelques écarts, mineurs, constatés à l'échelle des territoires sont liés à plusieurs facteurs qui sont à prendre en compte :

- > La loi ALUR du 27 mars 2014 a renforcé à 25 % les obligations d'équilibre en logements sociaux pour les communes soumises à l'article 55 de la loi SRU et a modifié les dispositifs de pénalités et de mise en carence,
- > L'attractivité de Bordeaux, de l'aire urbaine et de la Gironde, s'est fortement accrue à partir de 2013,
- > A l'exception de Bordeaux métropole, avant 2019, aucun EPCI de l'aire métropolitaine n'avait élaboré de document d'urbanisme intercommunal, PLUi et de programme local de l'habitat, PLH. Ces documents d'urbanisme intercommunaux sont considérés comme les outils adaptés pour la traduction quantitative et qualitative du projet d'accueil porté par le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise et pour la déclinaison dans le temps et à l'échelle communale de ces objectifs et des moyens nécessaires à leur mise en œuvre,
- > A partir de 2020, seront mis en œuvre le PLUi de la Communauté de communes du Créonnais et notamment son volet habitat et le PLH de la Communauté de communes de Montesquieu, permettant ainsi d'orienter les équilibres démographiques selon les dispositions du SCoT.

Compte tenu de la disponibilité des données de recensement à 2016, seulement deux années après l'approbation du SCoT, les équilibres démographiques ne doivent s'apprécier qu'à l'échelle globale sur l'ensemble du SCoT.

L'évaluation des équilibres démographiques infra-territoires (à l'échelle des EPCI) ne pourra s'apprécier qu'à l'horizon 2030, en tenant compte des rythmes de croissance différenciés, des dynamiques d'attractivité selon l'évolution des infrastructures, du développement économique, des services, des obligations de construction de logements sociaux, de la mise en œuvre des documents d'urbanisme intercommunaux, etc.

## 2014. DES DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES VARIABLES SELON LES TERRITOIRES

	Population 2014 tendance 2006-2011	Population 2014 INSEE	Différentiel estimation/ réalité
Bordeaux métropole	738 120	760 930	3,1%
Montesquieu	39 320	40 930	4,1%
Coteaux Bordelais	18 820	18 420	-2,2%
<b>Portes de l'Entre-deux-mers</b>	20 080	20 050	-0,1%
<b>Créonnais</b>	16 080	16 020	-0,3%
Secteur de Saint-Loubès	25 650	25 930	1,1%
Jalle-Eau Bourde	28 810	29 190	1,3%
Médoc Estuaire	26 970	26 890	-0,3%
Aire métrop. bordelaise	913 840	938 370	2,7%

L'estimation à 2014 de projections démographiques indiquées dans le SCoT s'appuie sur les évolutions connues lors de l'élaboration du SCoT sur la tendance 2006-2011.

La comparaison avec la population réellement recensée en 2014 indique un différentiel globalement supérieur avec des dynamiques internes variables.

La tendance 2006-2011 apparaît en-deça de la réalité constatée en 2014.

## Un recentrage en cours, mais encore insuffisant



### 2020. DES OBJECTIFS DÉMOGRAPHIQUES À 2020 COHÉRENTS AVEC LE DYNAMISME DÉMOGRAPHIQUE À L'ÉCHELLE DU SCOT ET DE LA MAJORITÉ DES TERRITOIRES

	Population 2016 INSEE	Population 2020 tendance 2011-2016	Objectifs 2020	Différentiel Tendance/ Objectif 2020
Bordeaux Métropole	783 080	827 740	<b>840 700</b>	-1,5%
Montesquieu	42 530	46 430	<b>43 650</b>	6,4%
Coteaux Bordelais	19 150	20 170	<b>19 850</b>	1,6%
<b>Portes de l'Entre-deux-Mers</b>	20 760	21 720	<b>22 050</b>	-1,5%
<b>Créonnais</b>	16 560	17 710	<b>16 800</b>	5,4%
Secteur de Saint-Loubès	26 620	28 130	<b>27 650</b>	1,7%
Jalle-Eau Bourde	30 460	31 980	<b>32 450</b>	-1,4%
Médoc Estuaire	27 930	29 910	<b>29 250</b>	2,2%
Aire métrop. bordelaise	967 090	1 023 780	<b>1 032 400</b>	-0,8%

Les projections démographiques fixées à 2020 calculées sur la base des tendances 2011-2016 font apparaître une croissance 2020 cohérente à l'échelle globale et sur la majorité des territoires. En suivant la tendance démographique 2011-2016, les objectifs de population à 2020 seront quasiment respectés.

### 2030. DES OBJECTIFS DÉMOGRAPHIQUES À 2030 COHÉRENTS AVEC LE DYNAMISME DÉMOGRAPHIQUE À L'ÉCHELLE DU SCOT ET DE LA MAJORITÉ DES TERRITOIRES

	Population 2030 tendance 2011-2016	Objectifs 2030	Différentiel tendance/objectif 2030
Bordeaux Métropole	939 390	<b>960 000</b>	-2,1%
Montesquieu	56 160	<b>50 500</b>	11,2%
Coteaux Bordelais	22 710	<b>22 000</b>	3,2%
<b>Portes de l'Entre-deux-Mers</b>	24 110	<b>24 500</b>	-1,6%
<b>Créonnais</b>	20 580	<b>19 000</b>	8,3%
Secteur de Saint-Loubès	31 800	<b>31 000</b>	2,9%
Jalle-Eau Bourde	34 840	<b>36 500</b>	-1,9%
Médoc Estuaire	34 840	<b>33 500</b>	4,0%
Aire métrop. bordelaise	1 165 470	<b>1 177 000</b>	-1,0%

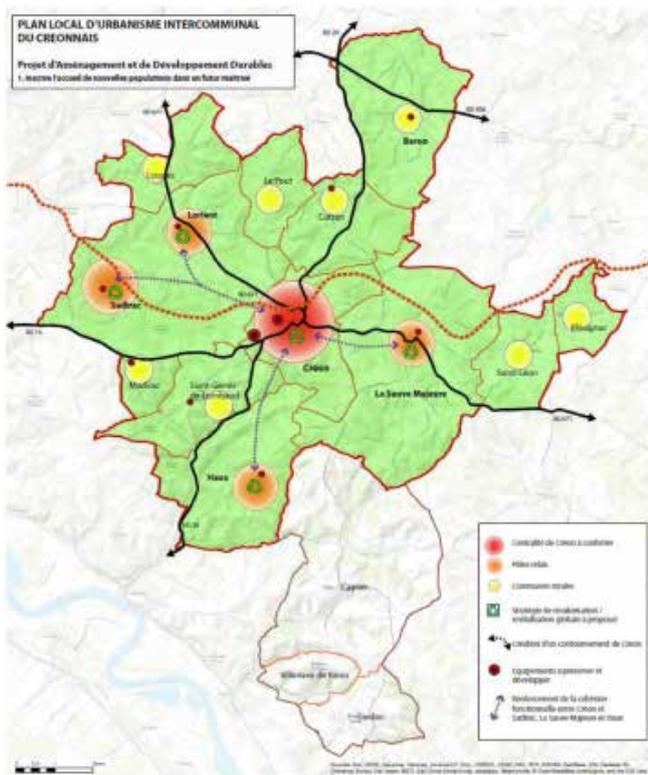
Les projections démographiques fixées à 2030 calculées sur la base des tendances 2011-2016 font apparaître une croissance 2030 cohérente à l'échelle globale et sur la majorité des territoires. Compte tenu des grands projets bordelais, à partir de 2020, les évolutions démographiques se rapprocheront des objectifs de recentrage fixés par le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise.

## RESPECTER LES ÉQUILIBRES DÉMOGRAPHIQUES DU PROJET ENTRE LES TERRITOIRES

Le développement urbain des bassins de vie doit être modéré afin de préserver le cadre de vie de qualité des communes plus « éloignées » du centre de l'agglomération. Ce développement doit s'appuyer en priorité sur les centralités relais locales telles que Créon sur le secteur Est de l'Entre-deux-mers et s'organiser en lien avec la géographie prioritaire de l'offre urbaine.

### Extrait du PLUi du Créonnais

Le PLUi du Créonnais répartit le développement urbain à partir d'une armature urbaine hiérarchisée en 3 niveaux.



## LES ENGAGEMENTS DES TERRITOIRES

Avec le PLUi de Bordeaux métropole, le projet de PLUi du Créonnais est le seul document d'urbanisme intercommunal de l'aire métropolitaine bordelaise.

Le projet de PLUi a établi une armature territoriale qui affine les orientations du SCoT en la matière et qui permet la définition d'objectifs quantitatifs et qualitatifs en termes de localisation et de production de logements. Cela doit permettre une mise en œuvre efficace des orientations du SCoT et assurer un développement urbain maîtrisé et raisonnable du territoire.

« La répartition de la croissance démographique vise ainsi à renforcer les centralités principales et relais en fonction de leur niveau dans l'armature territoriale (et donc de leur offre en équipements, services, réseaux, commerces...) toute en assurant un développement aux communes rurales et périurbaines et Créon doit produire plus du tiers de la production en logements (dents creuses, divisions parcellaires et extension urbaines), les pôles relais du Créonnais l'autre tiers et les communes rurales et périurbaines la part restante »

« Affirmer une dynamique démographique en tablant sur un taux de croissance annuel moyen de + 1,00% par an jusqu'en 2030 »

› Extrait du PADD du PLUi du Créonnais 2019

# Un recentrage en cours, mais encore insuffisant



## GARANTIR UN DÉVELOPPEMENT URBAIN RESPECTUEUX DES PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE À L'ÉCHELLE DES TERRITOIRES COMMUNAUX

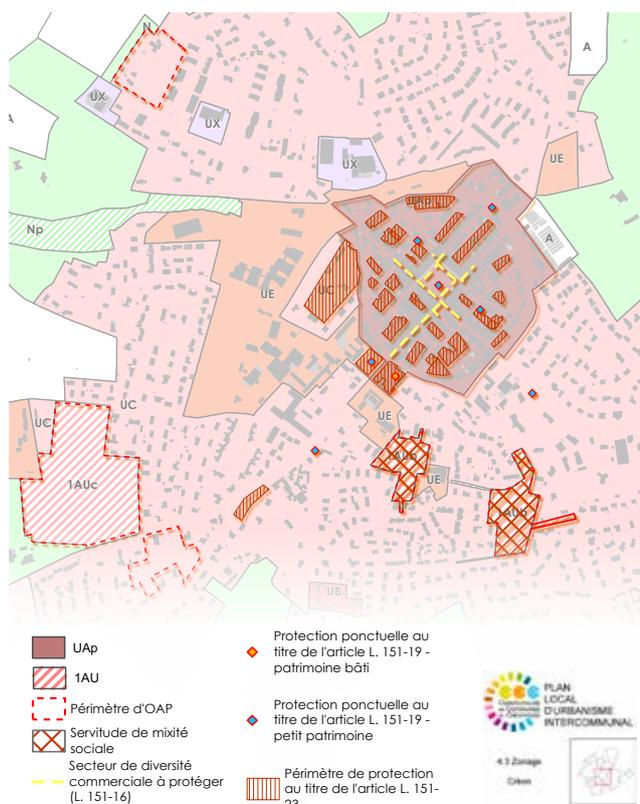
Le PLU peut imposer aux constructions neuves le raccordement à un réseau de chaleur. Le développement de ces installations est plus aisé dans les quartiers proposant une certaine densité. Pour autant, ces dispositifs sont également déployables dans les cœurs de village de la couronne métropolitaine comme le montrent de nombreux exemples dans le Sud Gironde.

### LES ENGAGEMENTS DES TERRITOIRES

Le projet de PLU du Créonnais porte la volonté et la traduction réglementaire de créer ou de recréer des bourgs et des entités urbaines spécifiques. Le développement urbain se localise en priorité dans les bourgs existants ou en continuité des bourgs existants et l'accueil de la population se fera essentiellement au sein des zones urbaines existantes et à proximité des équipements publics existants et des axes de transports collectifs.

### Extrait du PLU du Créonnais

La revitalisation des centres-bourgs est le principe majeur du parti d'aménagement communautaire.



« Il s'agit d'un principe fort dont la déclinaison prendra différentes formes dans le temps et dans l'espace pour remettre en cause la tendance progressive à la désertification résidentielle et économique des principaux bourgs du Créonnais. Pour le territoire, cette ambition doit se traduire par différentes actions :

- Maintenir et accompagner le développement des commerces, services et équipements en centrebourg
- Résorber le phénomène de la vacance des logements
- Requalifier, voire structurer, les espaces publics stratégiques
- Densifier les centralités urbaines »

> Extraits du plan de zonage du PLU du Créonnais 2019

# L'habitat en quête de diversification

## L'esprit du SCoT

- Construire des nouveaux logements à hauteur de l'ambition démographique, tout en garantissant à tous un parcours résidentiel choisi.
- Assurer une production de logements locatifs sociaux suffisante pour répondre aux obligations légales.

## Données clés

Une moyenne de **9560** logements commencés par an, légèrement au dessus des objectifs,

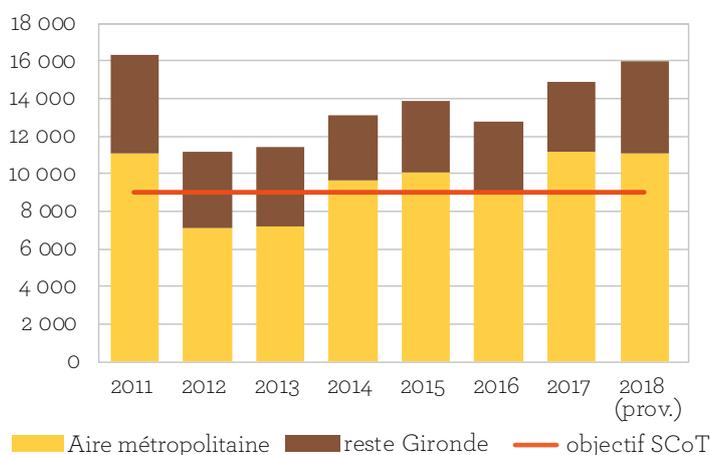
**91897** logements locatifs conventionnés publics le 1<sup>er</sup> janvier 2016,

soit **21,5 %** des résidences principales.

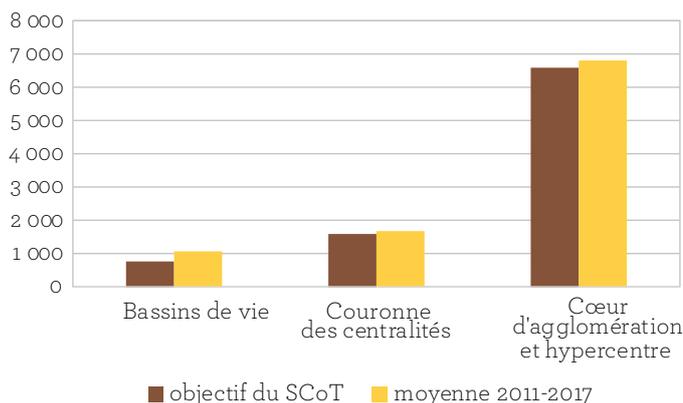
Source : Insee, recensement 2016

## LA CONSTRUCTION S'ÉTABLIT AU NIVEAU DES OBJECTIFS

### ÉVOLUTION DU NOMBRE DE LOGEMENTS COMMENCÉS



## UNE CONSTRUCTION TOUJOURS PLUS IMPORTANTE EN PÉRIPHÉRIE PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS



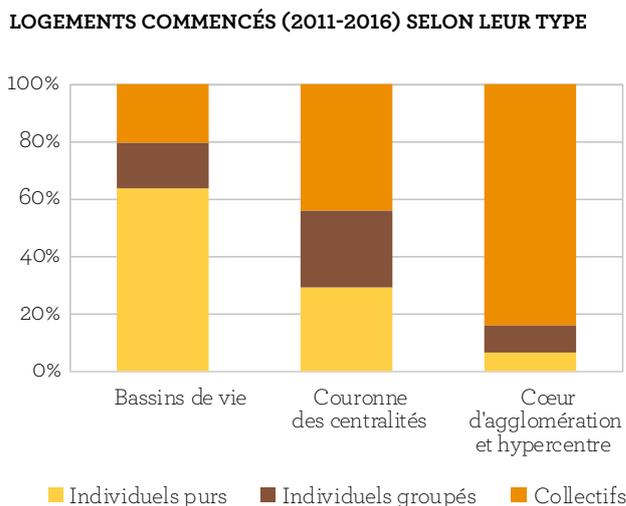
## LES ENJEUX EN 2020

L'histoire urbaine de l'aire métropolitaine a engendré une certaine spécialisation du territoire. La construction récente a contribué à la renforcer, avec un fort développement pavillonnaire en périphérie, limitant la diversité générationnelle et sociale. La forte augmentation des prix de l'immobilier, résultant pour partie de la forte pression démographique girondine, conduit les ménages à faire des arbitrages entre localisation et conditions de vie. 35 communes de l'aire métropolitaine ont des obligations en matière de logements locatifs sociaux et une dizaine d'autres pourraient également y être soumises à l'horizon de mise en œuvre du SCoT.

## Commentaire

La production de logements se maintient à hauteur des objectifs inscrits dans le SCoT. Comparée à la production girondine, sa part augmente, allant dans le sens d'un recentrage sur l'agglomération à l'échelle départementale. Toutefois, au sein de l'aire métropolitaine, les bassins de vie dépassent leurs objectifs de 37 %, soit environ 200 logements, les autres territoires ayant une production conforme aux objectifs.

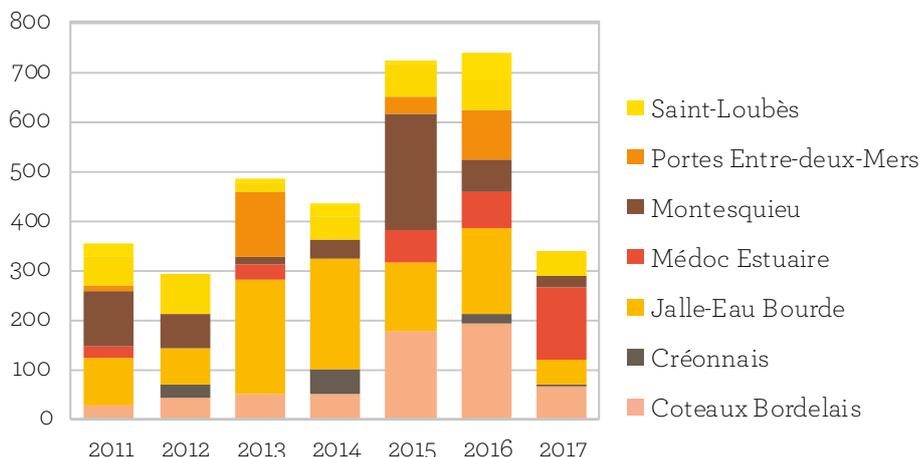
## UNE FAIBLE DIVERSIFICATION DES TYPES DE LOGEMENTS DANS LES TERRITOIRES





# L'habitat en quête de diversification

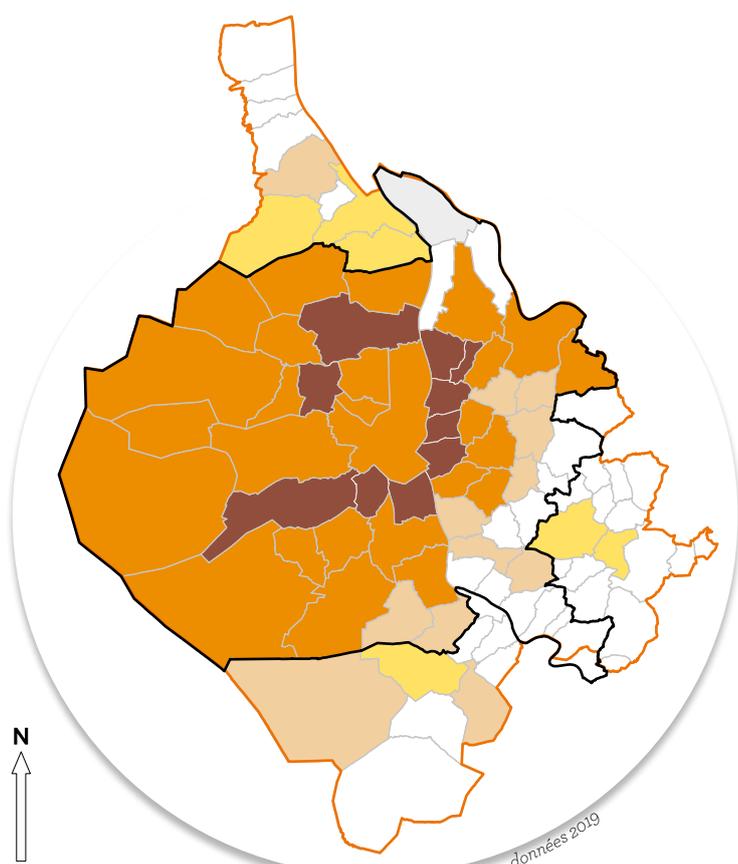
UN PIC DE PRODUCTION DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX HORS MÉTROPOLE EN 2015 ET 2016 ET UN INFLÉCHISSEMENT EN 2017



Source : Insee

**3620** nombre moyen de logements locatifs sociaux financés dans Bordeaux Métropole (2011-2016)

DES PROGRÈS À POURSUIVRE POUR SATISFAIRE LES EXIGENCES DE L'ARTICLE 55 DE LA LOI SRU



Source INSEE - traitement a'urba - données 2019

## Commentaire

L'aire métropolitaine compte en moyenne 21,5 % de logements locatifs sociaux. Toutefois, l'offre reste inégalement répartie et 25 communes doivent encore se mettre en conformité, ce qui représente un manque de plus de 23 800 logements sociaux.

Par ailleurs, la croissance démographique fait qu'un certain nombre de communes pourrait entrer dans le champ de la loi SRU à court ou moyen terme, ce qui nécessiterait de leur part une anticipation.

- déficitaire
- en conformité
- exemptée
- inférieure à 2500 habitants
- population comprise entre 2500 et 3500 habitants
- supérieure à 3500 habitants
- périmètre des communes soumises à la loi SRU

## Rappel des objectifs du SCoT

Assurer une production de logements à la hauteur de l'ambition démographique du projet

Aux 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 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 **8 980** nouveaux logements par an qu'il convient de produire, sur la base de la répartition suivante :- Hypercentre 3 400 logements / an

- Cœur d'agglomération 3 200 logements / an
- Centralités de première couronne 1 600 logements / an
- Bassins de vie périphériques **780** logements / an

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. 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 d'être 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.

> Anticiper le vieillissement et améliorer l'accessibilité aux logements.

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 : 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.

Prendre en compte les besoins très sociaux, les besoins en logements d'urgence et en hébergement.

Intensifier les efforts de réhabilitation du parc ancien

### NOUVEAUX OBJECTIFS TRIENNAUX DE PRODUCTION DE LOGEMENT À VALIDER SUITE AUX MODIFICATIONS DES PÉRIMÈTRES ADMINISTRATIFS

	Objectifs triennaux de production de logements (sur la période 2010-2030)
Bordeaux Métropole	22 800
CC de Montesquieu	1 140
CC des Coteaux Bordelais	390
CC des Portes de l'Entre-deux-Mers	390
CC du Créonnais	240
CC du Secteur de Saint-Loubès	600
CC Jalle-Eau Bourde	660
CC Médoc Estuaire	720
Aire métropolitaine bordelaise	26 940

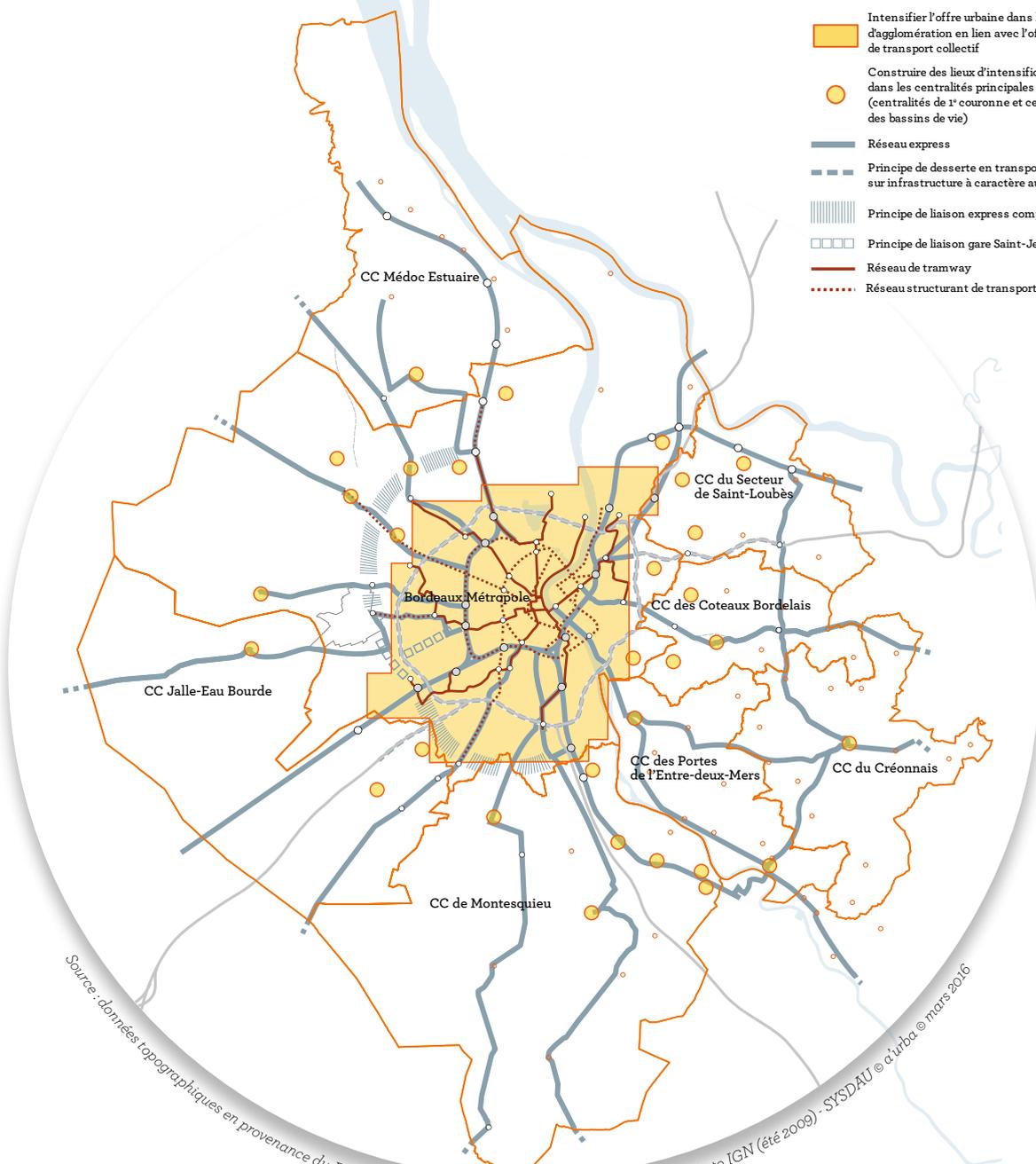
Ces nouveaux objectifs chiffrés prennent en compte le départ de Cardan, les changements d'EPCI de Capian, Villenave-de-Rions, Lignan, Langoiran, Tabanac et Le Tourne, ne prennent pas en compte Camiac-et-Saint-Denis et répartissent les objectifs du Vallon de l'Artolie entre les Portes de l'Entre-deux-Mers et le Créonnais.

# L'habitat en quête de diversification

## 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<sup>er</sup> couronne et centralités relais des bassins de vie)
-  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



Source : données topographiques en provenance du FTN © IGN SIG «SIGMA» Bordeaux Métropole - orthophoto IGN (été 2009) - SYSDAU © a'urba © mai 2016

## Au regard des évolutions constatées et des objectifs du SCoT



- Mettre en œuvre des PLUi à l'échelle de chaque EPCI, intégrant Programme Local de l'Habitat et Plan de Déplacements Urbains, déclinant et conjuguant objectifs quantitatifs et moyens de réalisation.

# L'habitat en quête de diversification

## ASSURER UNE PRODUCTION DE LOGEMENTS DIVERSIFIÉE ET AMBITIEUSE

Le Document d'Orientations et d'Objectifs fixe des objectifs triennaux à l'échelle de chaque EPCI.

C'est ensuite aux territoires de définir, par rapport à leur niveau de services et leur place dans l'armature territoriale, leurs perspectives en matière de construction de logements.

## LES ENGAGEMENTS DES TERRITOIRES

La définition d'objectifs fixés par EPCI dans le SCoT a conduit tous les PLUs mis en révision sur l'aire métropolitaine à se positionner par rapport à un référentiel commun et non plus uniquement sur des considérations communales.

Le SCoT a permis de fixer un cadre intercommunautaire sur la politique de construction de logements neufs.

## NOUVEAUX OBJECTIFS TRIENNAUX DE PRODUCTION DE LOGEMENT À VALIDER SUITE AUX MODIFICATIONS DES PÉRIMÈTRES ADMINISTRATIFS

	Objectifs triennaux de production de logements (sur la période 2010-2030)	Productions triennales sur la période 2010-2016
Bordeaux métropole	22 800	22 050
CC de Montesquieu	1 140	1 600
CC des Coteaux Bordelais	390	490
CC des Portes de l'Entre-deux-Mers	390	425
CC du Créonnais	240	425
CC du Secteur de Saint-Loubès	600	770
CC Jalle-Eau Bourde	660	810
CC Médoc Estuaire	720	770
Aire métropolitaine bordelaise	26 940	27 345

Ces nouveaux objectifs chiffrés prennent en compte le départ de la commune Cardan du périmètre du SCoT, les changements d'EPCI de Capian, Villenave-de-Rions, Lignan, Langoiran, Tabanac et Le Tourne. Ils ne prennent pas en compte Camiac-et-Saint-Denis et répartissent les objectifs du Vallon de l'Artolie entre les Portes de l'Entre-deux-mers et le Créonnais.



L'absence de données agrégées significatives depuis 2014 conduit, pour l'instant, à devoir intégrer des données de production de logements réalisés depuis 2010 (4 ans avant l'approbation du SCoT).

## UNE COHÉRENCE GLOBALE DE LA CONSTRUCTION SUR LE TERRITOIRE

L'enveloppe globale triennale des constructions définies par le SCoT est respectée autour de 27 000 logements. Les situations par EPCI peuvent varier par rapport aux rythmes prévus, mais elles ne pourront s'analyser qu'au regard de l'ensemble de la période 2010-2030. En effet, les spécificités locales et la complexité de montage des projets ont conduit certains territoires à retarder l'engagement des programmes, quand d'autres territoires seront plutôt contraints dans leurs futurs projets.



## L'habitat en quête de diversification

### GARANTIR LA PRODUCTION DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX PUBLICS OU PRIVÉS DANS UN SOUCI D'ÉQUILIBRE TERRITORIAL

Certaines communes périurbaines de Bordeaux métropole sont soumises à la loi SRU. Le respect de ces obligations est conséquent pour des territoires n'ayant pas, jusqu'alors, parfois faute de moyens, mis en œuvre des créations de logements sociaux. Le déficit à combler s'est encore accru avec la loi ALUR passant le seuil de 20 à 25 %.

#### LES ENGAGEMENTS DES TERRITOIRES

Les communes concernées par ces impératifs ont pris les dispositions nécessaires dans leurs PLU (emplacements réservés, pourcentage de logements sociaux dans les zones AU, ...) pour se mettre en capacité d'atteindre ces objectifs. Ces obligations de constructions entraînent un effort de construction qui peut parfois perturber l'équilibre démographique communal.

#### PLU de Saint-Sulpice et Cameyrac

La commune comptait en 2016 : 4 584 habitants pour 2067 logements. Son projet de PLU prévoit la construction d'environ 400 logements dans les 10 ans à venir, soit une augmentation de 20 % du parc existant.

#### PLU de Carignan de Bordeaux

La commune comptait en 2016 : 3 820 habitants pour 1 580 logements. Au 1er janvier 2018, le taux de logements sociaux était de 15,49 %, soit un manque de 145 logements locatifs sociaux (arrêté préfectoral). Pour réaliser ces logements dans des conditions optimales (mixités, temporalités, évolution du parc logements, équilibre financier des opérations...) et atteindre les objectifs d'ici 2025, la commune a dû démontrer dans son projet de PLU qu'elle devait permettre la réalisation de 490 logements d'ici à 2025. La commune a réalisé par ailleurs, une étude de densité qui démontre l'insuffisance des disponibilités foncières au sein des zones urbanisables du PLU opposable et des enveloppes urbaines du SCoT pour permettre la réalisation de son projet. Ce projet conduit à une augmentation de plus de 30% du parc de logements.

### DES PROJETS DE TERRITOIRE TOUJOURS EN COMPATIBILITÉ AVEC LES ORIENTATIONS DU SCOT

Ces impératifs forts en matière de constructions de logements sociaux, soumis à des pénalités financières de l'État en cas de non respect des engagements communaux, conduisent les communes concernées à solliciter le Sysdau pour pouvoir répondre à leurs obligations. Ces écarts à la marge sont autorisés par le Sysdau, dans un rapport de compatibilité, à la condition express que les secteurs retenus restent compatibles avec les autres orientations du SCoT (continuité avec les zones urbanisées, rationalisation de l'occupation des sols, respect des continuités écologiques et paysagères...).

# L'habitat en quête de diversification

## PERMETTRE À TOUS UN PARCOURS RÉSIDENTIEL CHOISI, DE QUALITÉ ET ADAPTÉ AUX BESOINS

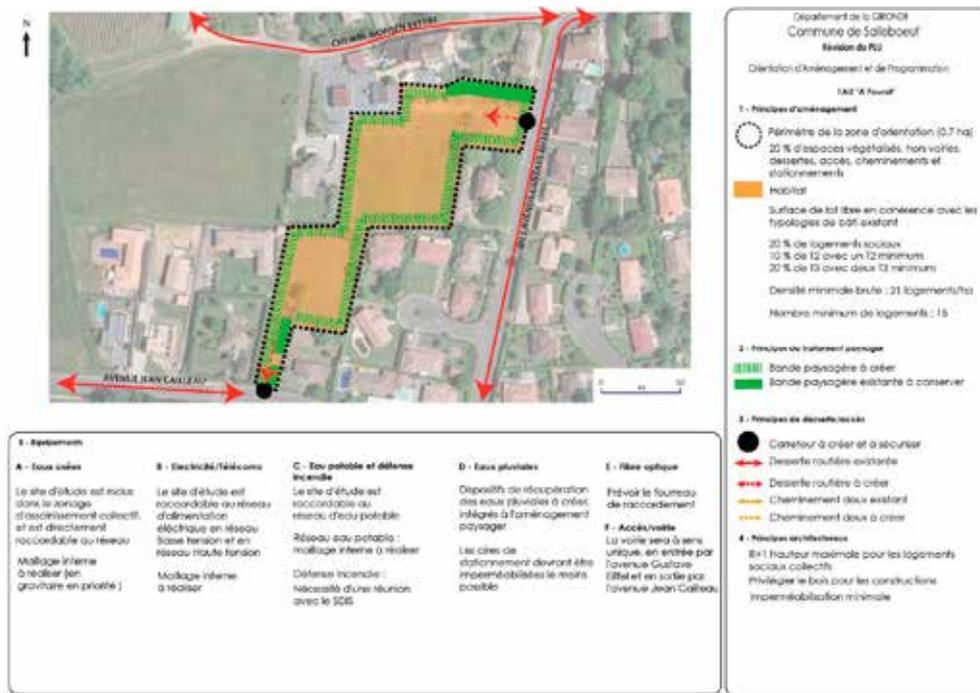
Outre l'aspect quantitatif de la satisfaction des besoins en logement, les collectivités doivent s'attacher à produire une offre diversifiée, tant en statut d'occupation (logements locatifs publics, privés, logements en accession), qu'en taille (nombre de pièces) et qu'en forme (individuel, collectif, formes intermédiaires), et à évaluer l'impact économique de ces logements sur le budget des ménages (niveaux de loyers et/ou prix de sortie des opérations).

## LES ENGAGEMENTS DES TERRITOIRES

La diversification de l'offre en logements est un point clé de l'ensemble des PLU arrêtés depuis 2014. Les communes, comme c'est le cas dans l'exemple de Sallebœuf, identifient les typologies de logements manquant sur leurs territoires et cherchent à palier ce manque via des programmations adaptées imposées à travers des OAP

### Extrait du PLU de Sallebœuf

Les OAP du PLU du Sallebœuf imposent des minimums de typologie de logements à réaliser



« 10 % de T2 avec un T2 minimum

20% de T3 avec deux T3 minimum »

> Extrait d'une OAP PLU de Sallebœuf 2019

# L'habitat en quête de diversification



## GARANTIR LA PRODUCTION DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX PUBLICS OU PRIVÉS DANS UN SOUCI D'ÉQUILIBRE TERRITORIAL

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.

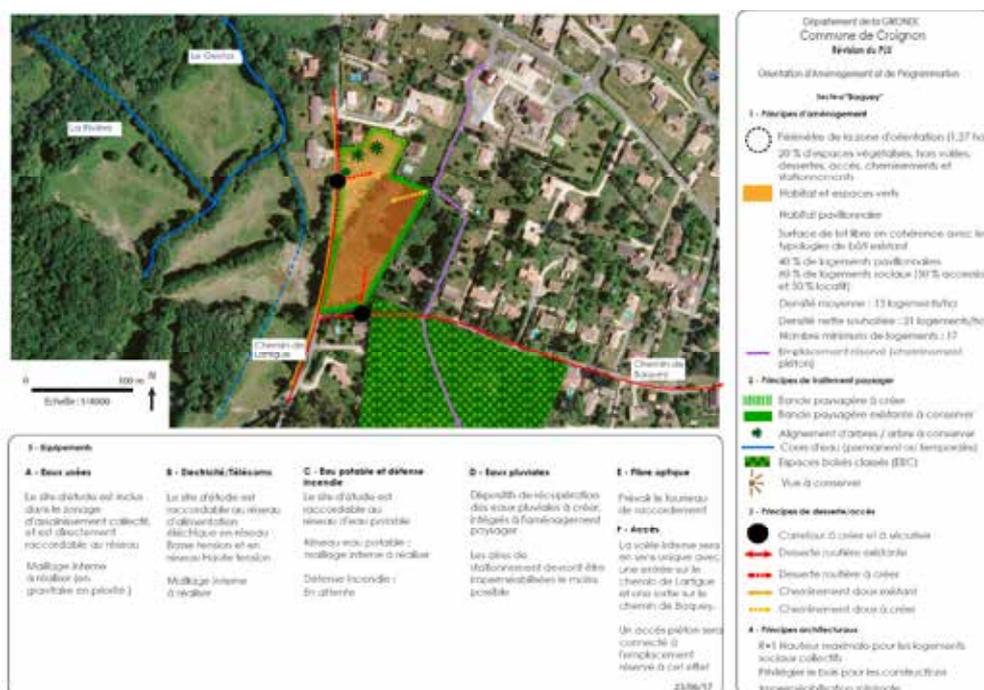
Parallèlement à la production de logements locatifs, il est important que les prix de l'accession restent en partie maîtrisés afin de rester accessibles aux ménages de ressources modestes et moyennes.

### LES ENGAGEMENTS DES TERRITOIRES

L'ensemble des communes du territoire, qu'elles aient à répondre aux obligations de l'article 55 de la loi SRU ou non, imposent via leurs PLU un minimum de logements locatifs sociaux à réaliser au sein de leurs zones de développement résidentielles. Sur de petite communes, qui n'ont pas pour obligation de répondre aux exigences de la loi SRU, on retrouve, comme c'est le cas à Croignon, des obligations de programmation comportant du locatif et de l'accession sociale.

### Extrait du PLU de Croignon

Une programmation mixte, libre, accession sociale, locatif social pour favoriser le parcours résidentiel au sein de la commune



« 40% de logements pavillonnaires

60 % de logements sociaux (50% accession et 50% locatif) »

↳ Extrait du plan de zonage du PLU du Créonnais 2019

## GARANTIR LA PRODUCTION DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX OU PRIVÉS

Le SCoT préconise dans ses orientations que les EPCI mettent en place des programmes locaux de l'habitat (PLH) afin de définir les objectifs de production d'une offre locative sociale publique et privée et des moyens à mettre en œuvre.

## LES ENGAGEMENTS DES TERRITOIRES

La Communauté de communes de Montesquieu s'est engagée en 2018 dans l'élaboration d'un PLH. Après le partage des enjeux en matière d'habitat, les élus ont travaillé avec intensité, sur les répartitions à mettre en place entre les différentes entités urbaines au regard de leurs contraintes (terroirs viticoles et/ou zones inondables) et obligations respectives (loi SRU).

### Le PLH de Montesquieu

Le PLH de Montesquieu devrait être le premier document de planification en matière d'habitat sur la couronne métropolitaine à être approuvé et mis en œuvre.

Les prochaines étapes prévues sont : un débat en conférence des maires fin novembre, puis un arrêt en Conseil communautaire en décembre, avant la consultation des personnes publiques associées et du Comité régional de l'habitat et de l'hébergement (CRHH).

La Communauté de communes du Créonnais s'est également lancée dans cette démarche structurante pour la définition d'une politique de l'habitat.



Elaboration du PLH  
de la CC de Montesquieu



Comité de Pilotage de validation du 03 juillet 2018

> Le PLH de Montesquieu est en cours de réalisation et devrait être approuvé en 2020



# L'habitat en quête de diversification

## REPARTIR DE FAÇON HIÉRARCHISÉE ET ÉQUILIBRÉE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS

Le SCoT préconise la réalisation de documents intercommunaux qui cadrent la répartition de la production de logements en fonction de la géographie prioritaire. Bordeaux métropole dispose d'une grande expérience en matière de politique de l'habitat

### LES ENGAGEMENTS DES TERRITOIRES

La métropole de Bordeaux a réalisé, dans le cadre de son PLU 3.1, un volet spécifique consacré à la thématique de l'habitat. Ces orientations spécifiques permettent de détailler et chiffrer les objectifs à atteindre sur le territoire de la métropole, et plus spécifiquement au niveau de chaque commune, notamment pour la production de logements sociaux.

## Le volet Habitat du PLUi de Bordeaux Métropole

Le programme d'orientations et d'actions est orienté autour de 5 axes :

- > Affirmer la dimension sociale de la politique locale de l'habitat
- > Favoriser la production de logements neufs
- > Agir en faveur du parc existant
- > Animer, suivre, évaluer
- > Déclinaisons communales



- > L'OAP Habitat de Bordeaux Métropole a été approuvé avec le PLUi en décembre 2016

# Des parts modales qui évoluent lentement

## L'esprit du SCoT

- Définir une stratégie de déplacements métropolitaine en lien avec l'organisation urbaine.
- Mettre en place une stratégie de déplacements partagée à l'horizon 2030 qui réponde aux spécificités du fonctionnement territorial girondin.

## Données clés

**80 000 à 140 000** véhicules/jour sur la rocade. *Source TMJA - DIRA 2018*

**63,2 km (+9,8 km)** de tramway et **132 000 voyageurs** par jour.

*Source: Keolis, 2018*

## LES ENJEUX EN 2020

Le système de mobilité de l'aire métropolitaine bordelaise est fragile malgré les investissements dans le réseau de voirie (élargissement à 2x3 voies de la rocade) et dans le réseau de transports en commun pendant cette dernière décennie. Les infrastructures routières sont souvent saturées dans les accès vers le cœur de la métropole bordelaise et la rocade connaît des périodes de congestion récurrentes.

Dans ce contexte, il convient de bâtir un réseau de transport véritablement métropolitain permettant l'articulation des différentes échelles, facilitant les correspondances entre les lignes des divers exploitants, encourageant au report modal de la voiture solo vers des modes alternatifs.

## LA ROCADE JOUE AVANT TOUT UN RÔLE DE VOIRIE MÉTROPOLITAINE

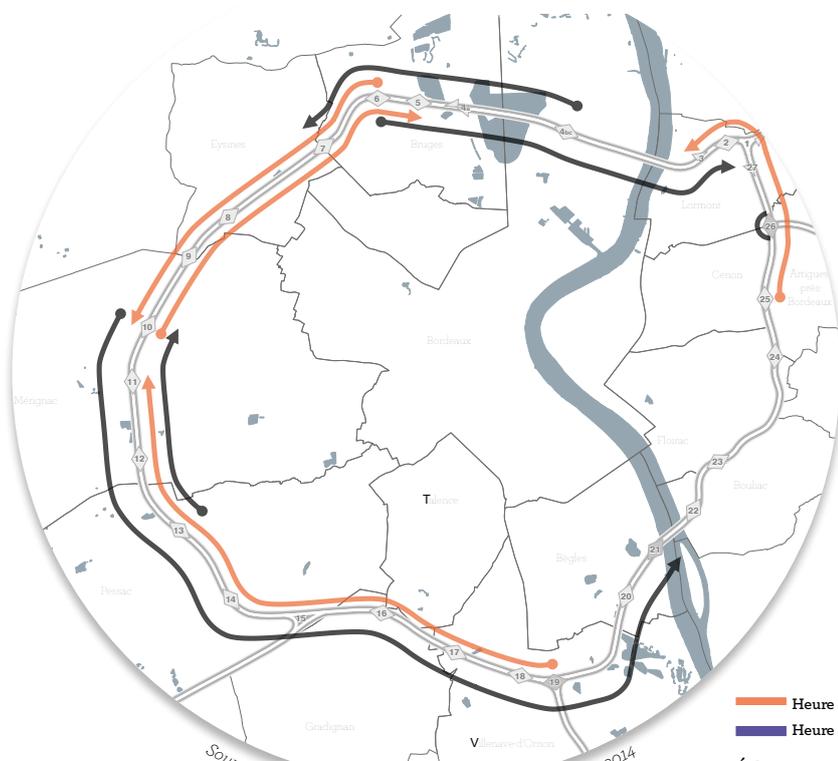
**65 %** des déplacements en heure de pointe du matin (7h-9h) sont des trajets entre le domicile et le lieu de travail (41 % en journée en moyenne).

Trois types de trajets autour de la rocade montrent l'influence du territoire périurbain :

**55 %** des trajets en baïonnette soit suivant un schéma extérieur - rocade - intérieur

**33 %** des trajets extérieur - rocade - extérieur

**12 %** des trajets intérieur - rocade - intérieur



Source : EMD, enquête cordon 2009 - traitement a'urba 2014

- Heure de pointe du matin
- Heure de pointe du soir
- Échangeurs
- ◆ Nœud de bifurcation
- ◆ Diffuseur

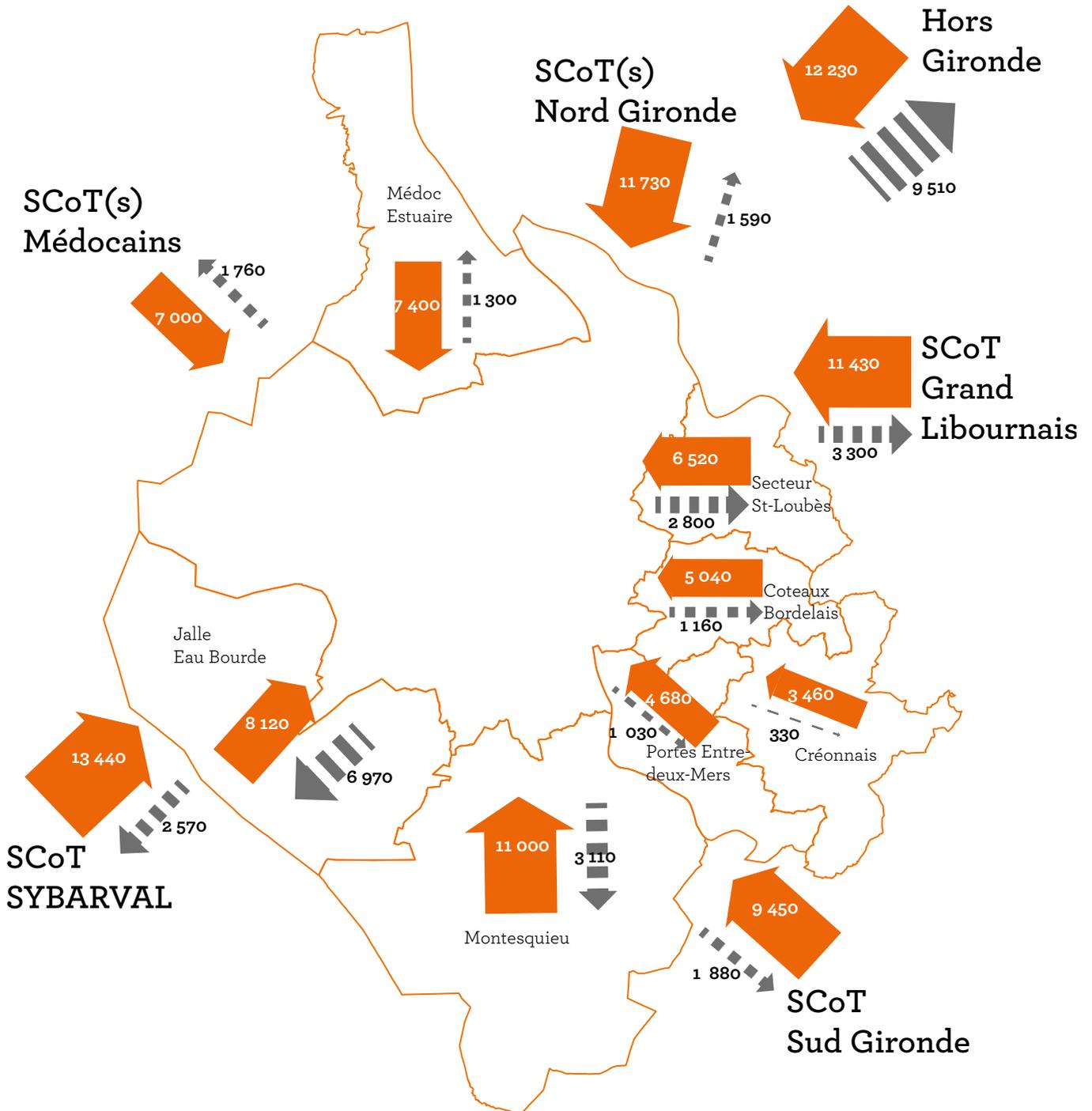


Les données présentées proviennent de l'enquête-cordon réalisée en 2009. De récents comptages réalisés par les services de l'État devraient permettre d'actualiser les données et d'analyser les évolutions.

# Des parts modales qui évoluent lentement



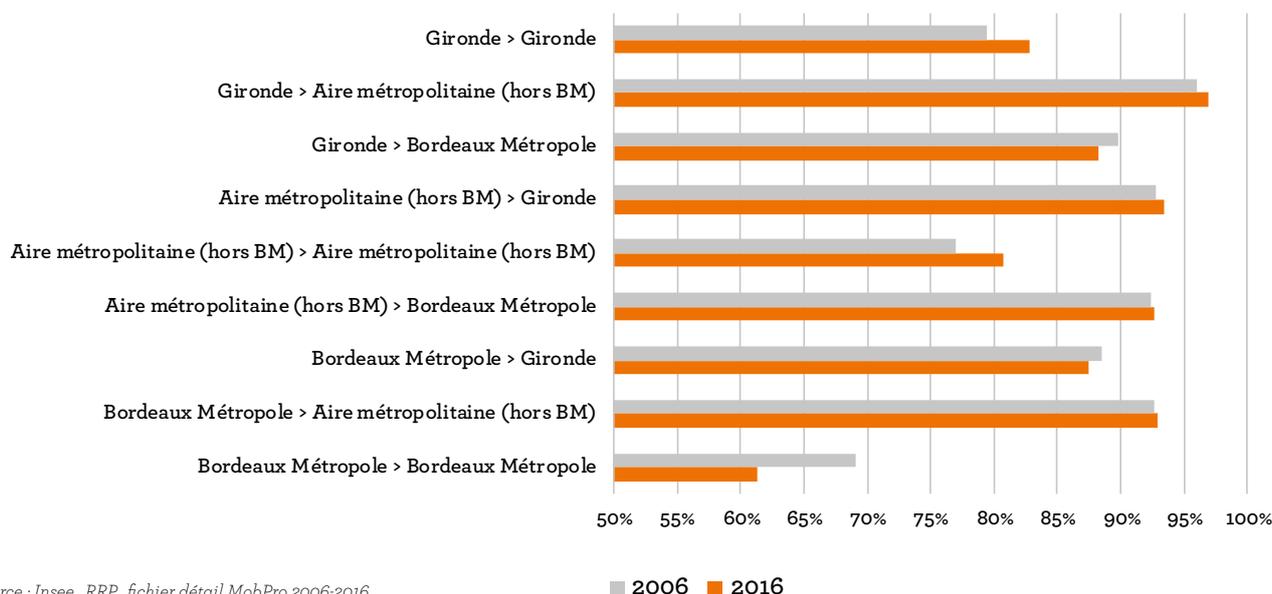
## LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL LIÉS À LA MÉTROPOLE



Source : Migrations professionnelles, INSEE, 2014

## Des parts modales qui évoluent lentement

### ÉVOLUTION DE LA PART DE LA VOITURE (ET DES CAMIONS) DANS LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN ENTRE 2006 ET 2016



Source : Insee, RRP, fichier détail MobPro 2006-2016

### ÉVOLUTION DES PARTS MODALES DANS LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

Lieu de résidence > lieu de travail	Transports en commun	Deux-roues (vélo et deux-roues motorisées)	A pied	Sans transport
Bordeaux Métropole > Bordeaux Métropole	8%	2%	-8%	-1%
Bordeaux Métropole > Aire métropolitaine (hors BM)	9%	-7%	-1%	0%
Bordeaux Métropole > Gironde	10%	-7%	-4%	1%
Aire métropolitaine (hors BM) > Bordeaux Métropole	5%	-3%	-2%	0%
Aire métropolitaine (hors BM) > Aire métropolitaine (hors BM)	2%	-4%	-6%	9%
Aire métropolitaine (hors BM) > Gironde	29%	-22%	-5%	-2%
Gironde > Bordeaux Métropole	6%	-2%	-3%	-2%
Gironde > Aire métropolitaine (hors BM)	5%	-12%	4%	3%
Gironde > Gironde	1%	-3%	-3%	5%

Source : Insee, RRP, fichier détail MobPro 2006-2016

### Commentaire

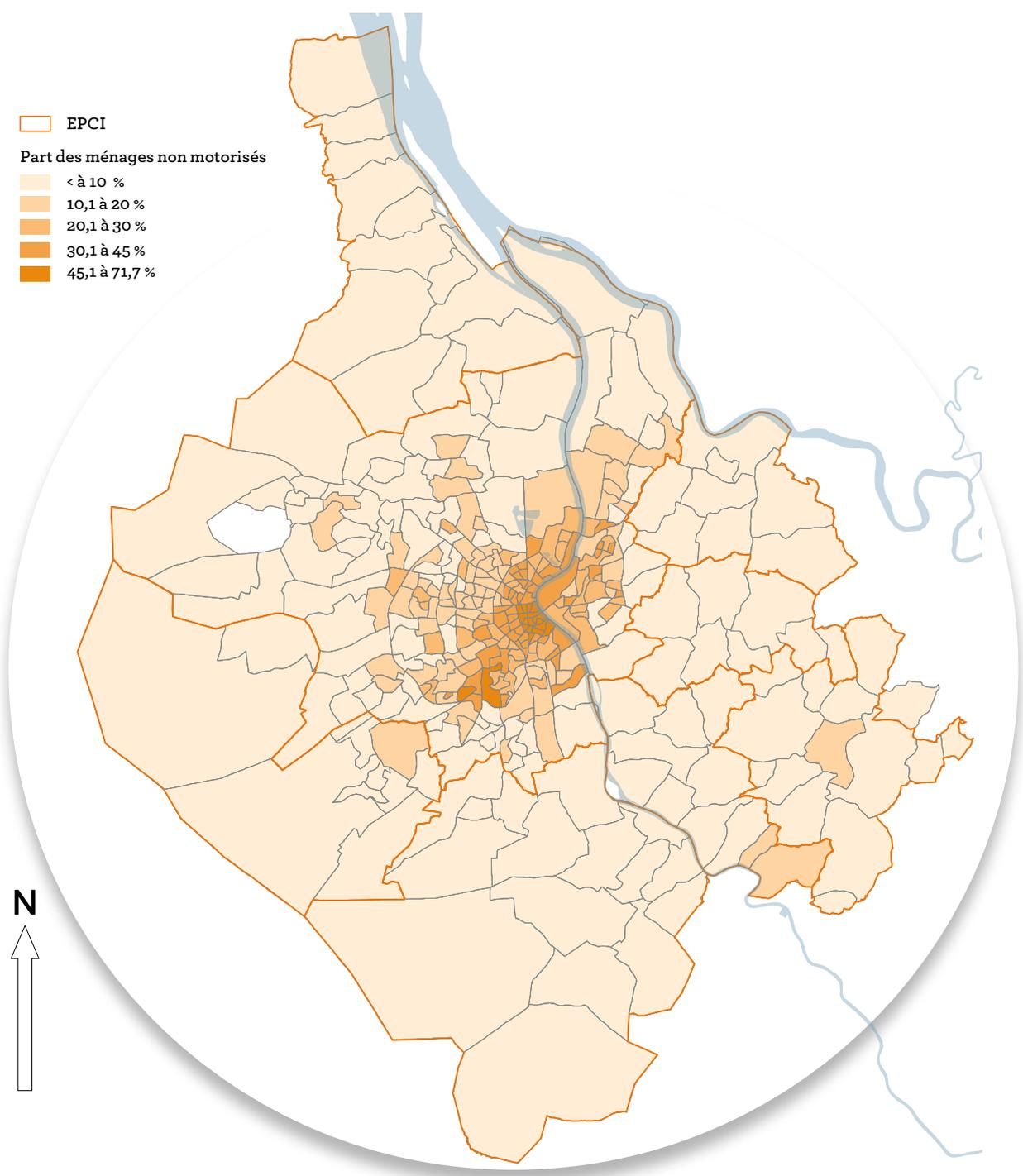
Les principaux flux domicile-travail qui structurent l'aire métropolitaine sont stables entre 2006 et 2016 et continuent d'être très majoritairement réalisés en voiture.

En effet, si l'offre de transports en commun est dense dans le cœur de la métropole, elle reste insuffisante pour répondre aux besoins de mobilité des territoires périphériques, et particulièrement pour les déplacements de périphérie à périphérie. Ainsi, entre 2006 et 2016, la voiture perd 8 points de part modale pour les flux internes à Bordeaux Métropole, principalement au profit des transports collectifs (+6pts) et des deux-roues (+3pts) mais reste stable, voire augmente pour les autres origines-destinations.



# Des parts modales qui évoluent lentement

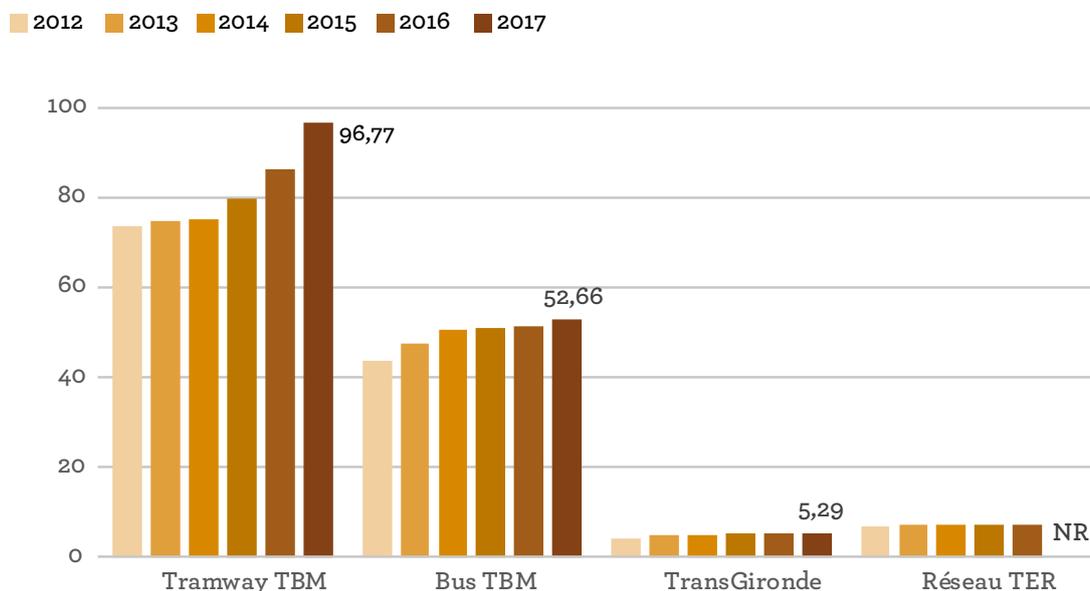
## PART DES MÉNAGES NON MOTORISÉS EN 2016



Source : Insee - recensement 2016 - exploitation d'urba

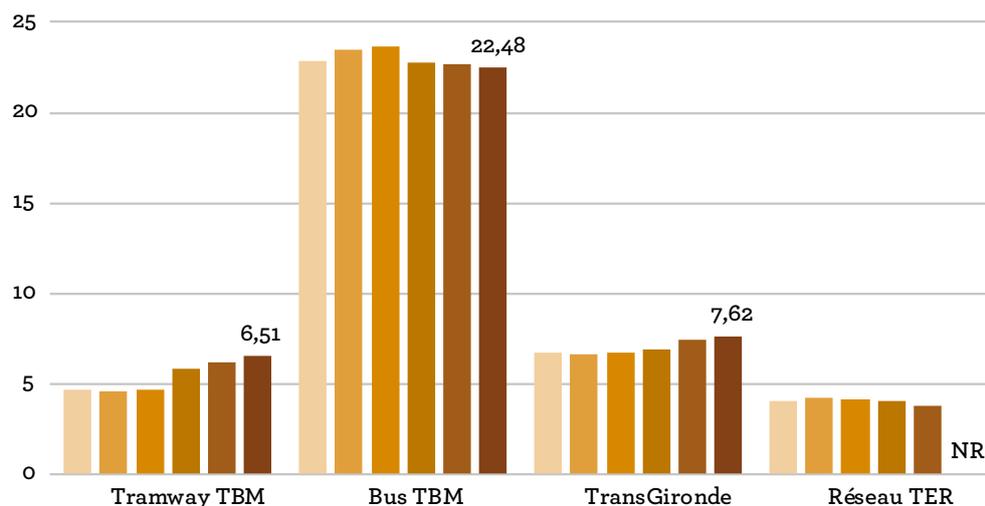
## Des parts modales qui évoluent lentement

### ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION COMMERCIALE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN DE 2012 À 2017, EN MILLIONS DE VOYAGES



Source : Bordeaux Métropole, Conseil départemental de la Gironde, Conseil régional Nouvelle-Aquitaine - 2018

### ÉVOLUTION DES KILOMÈTRES COMMERCIAUX OFFERTS (EN MILLIONS DE KILOMÈTRES)

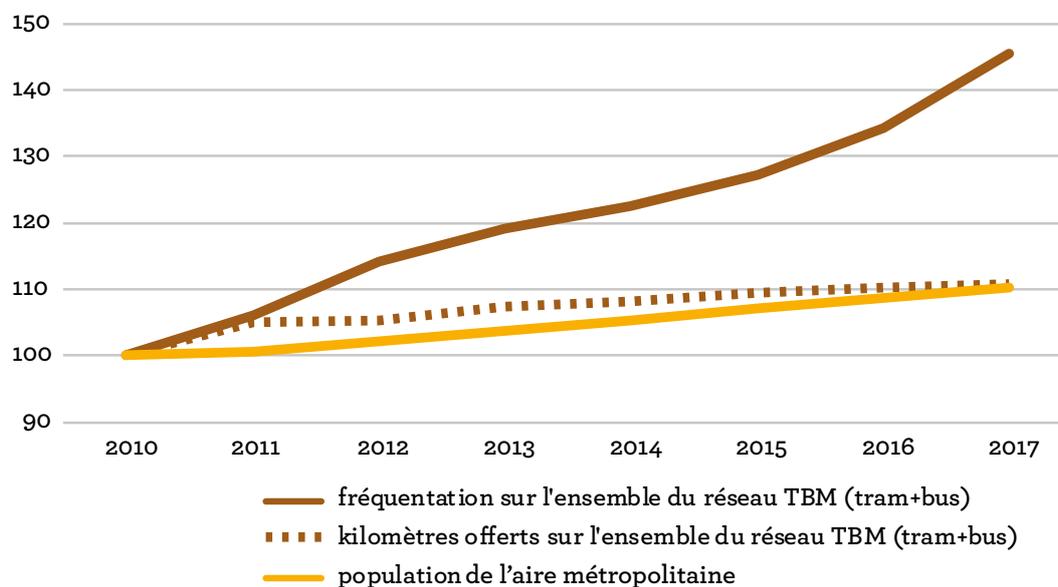


Source : Bordeaux Métropole, Conseil départemental de la Gironde, Conseil régional Nouvelle-Aquitaine - 2018



## Des parts modales qui évoluent lentement

### LA FRÉQUENTATION DU RÉSEAU TBM CROIT PLUS VITE QUE L'OFFRE ET L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE



### Commentaire

La fréquentation du réseau de transport a augmenté de 27 % entre 2012 et 2017, avec une augmentation de 31 % pour le réseau de Tram, 21 % pour le réseau de bus TBM et de 37 % pour le TransGironde. Dans le même temps, alors que la population augmentait de 8 % sur le périmètre de l'aire métropolitaine, l'offre en kilomètres commerciaux n'a augmenté que de 5 %, la hausse de l'offre de Tram étant en partie compensée par la suppression des lignes de bus sur les mêmes parcours. Ce développement très rapide de l'usage des transports n'est donc pas simplement dû à la hausse de la population et de l'offre, mais bien à un changement des pratiques. Il génère en revanche à terme un risque de saturation et de dégradation de la qualité de l'offre.

## Rappel des objectifs du SCoT

### 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
- > Déterminer les conditions de mise en œuvre d'un transport collectif performant sur la ceinture ferroviaire
- > Mettre en place un réseau métropolitain structurant de liaisons à haut niveau de services sur voirie existante

### 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.

- > Desservir les zones d'emploi à l'ouest de la métropole par une liaison circulaire périphérique complémentaire en transport collectif rapide
- > Relier rapidement la gare Saint-Jean de Bordeaux à la plate-forme aéroportuaire de Mérignac

#### 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 : 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

#### Organiser le rabattement autour des lieux privilégiés de desserte

- Par un réseau de parcs de rabattement sur une offre à haut niveau de services
- Par un réseau de parcs complémentaires

#### Permettre une diversification des usages routiers sur les voies à caractère autoroutier

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.

#### Permettre une évolution dans leurs usages des autres voies de liaison principales dans une logique de maillage urbain

#### Assurer la requalification paysagère du réseau de voirie principal et la reconquête urbaine de ses abords

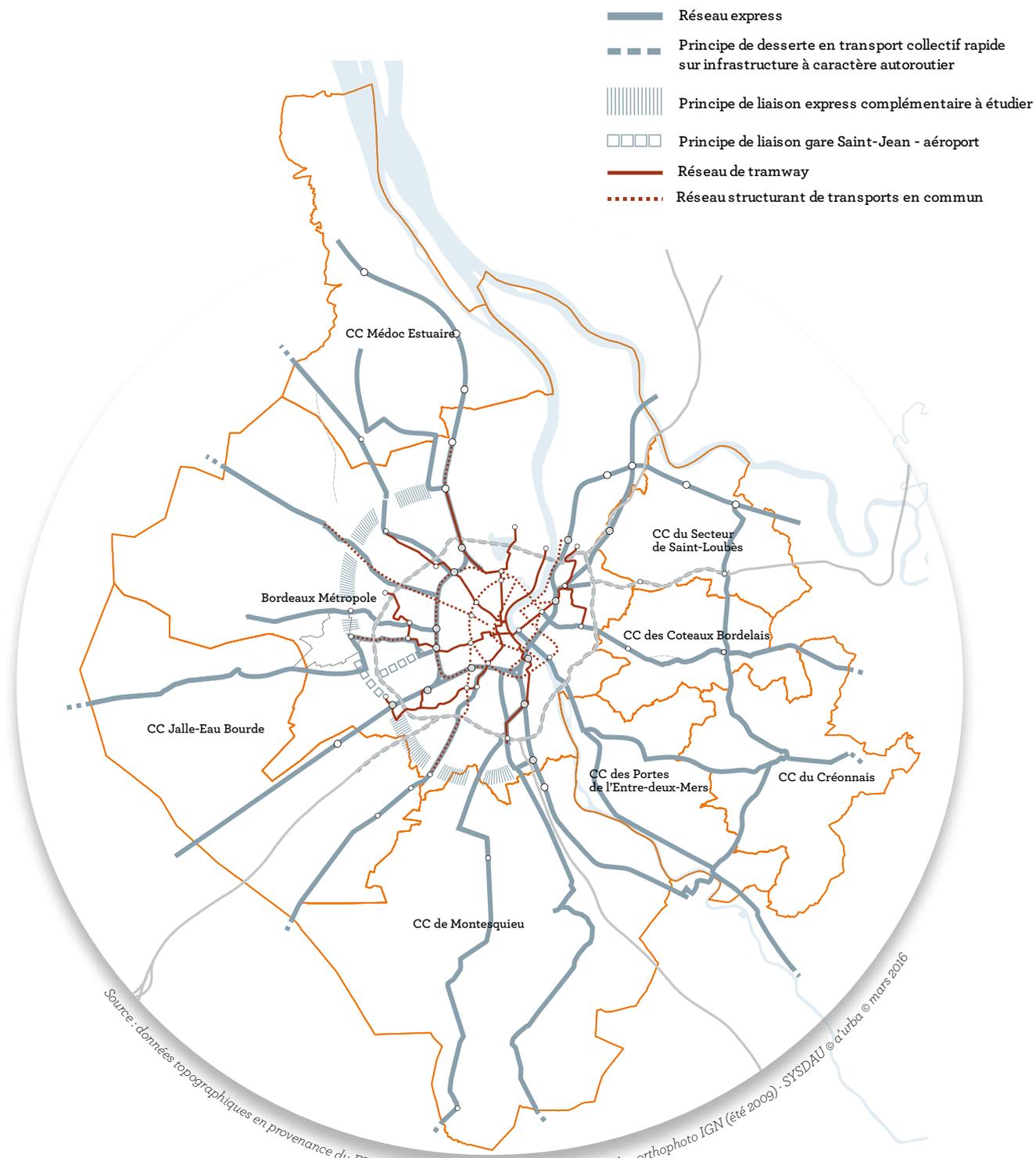


- S'appuyer sur le nouveau syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités pour développer de manière opérationnelle de meilleures liaisons entre la métropole et les territoires voisins.



# Des parts modales qui évoluent lentement

## VERS UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF PERFORMANT À L'ÉCHELLE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE



Source : données topographiques en provenance du F.T.N. © IGN SIG «SIGMA» Bordeaux Métropole - orthophoto IGN (été 2009) - SYSDAU © d'urba © mers 2016

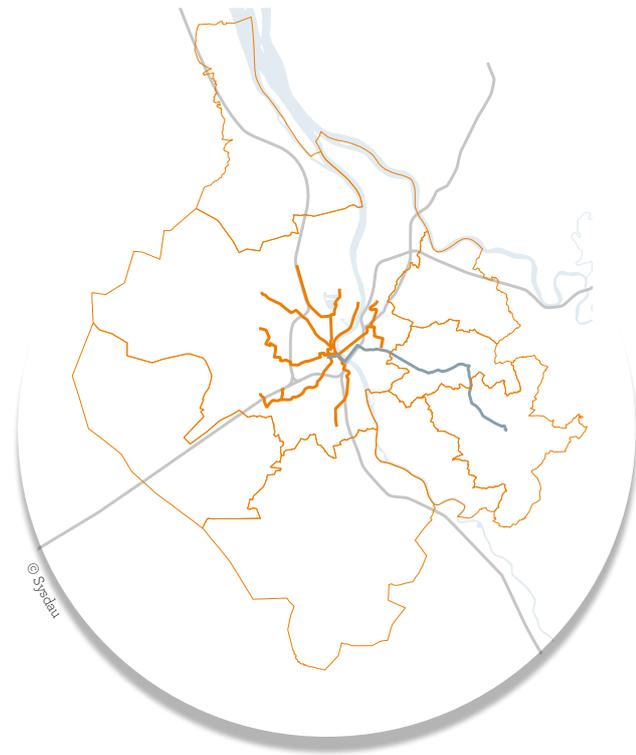
## Des parts modales qui évoluent lentement

### DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS MÉTROPOLITAIN UNITAIRE

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.

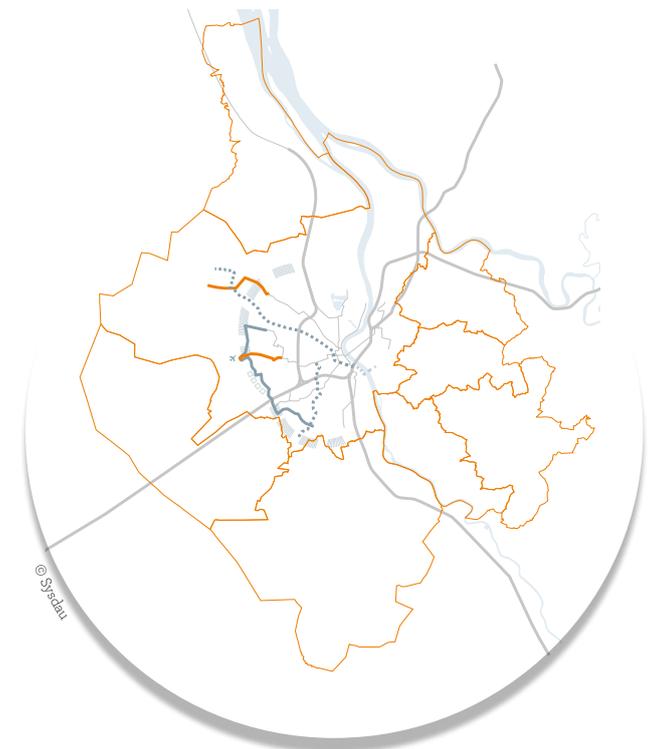
Entre 2014 et 2019, peu d'axes de projets ont été mis en œuvre sur l'aire métropolitaine bordelaise. Cela devrait changer avec, notamment, la création du Syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités.

#### RÉSEAU EXISTANT AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2020



- > Ligne de Tram A,B,C ainsi que ligne D entre Bordeaux et Eysines qui sera ouverte début 2020
- > Ligne de car à haut niveau de services Créon<> Bordeaux active depuis septembre 2019

#### TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT ET/OU D'INGÉNIERIE ENGAGÉS



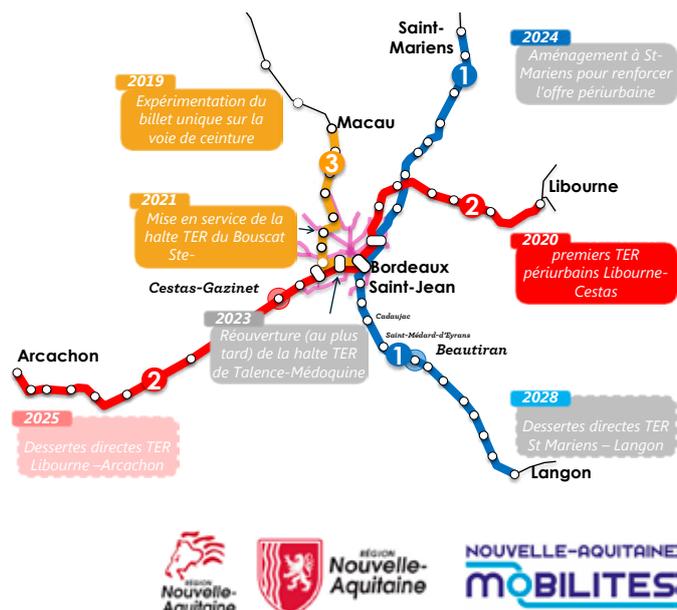
- > Ligne de bus en site performant Gradignan<>Aéroport<>Le Haillan
- > Ligne de bus à haut niveau de service Saint-Aubin-du-Médoc <> Bordeaux
- > Nouvelle antenne de la ligne A vers l'aéroport
- > Extension de la ligne D vers Saint-médard-en-jalles
- > Ligne de transport collectif en site propre Bordeaux<>Campus<>Talence<>Gradignan

# Des parts modales qui évoluent lentement

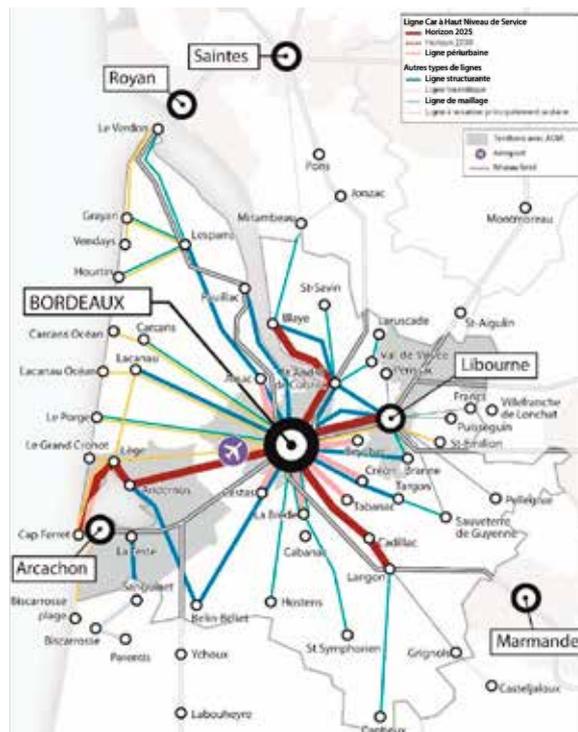


## DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS MÉTROPOLITAIN UNITAIRE

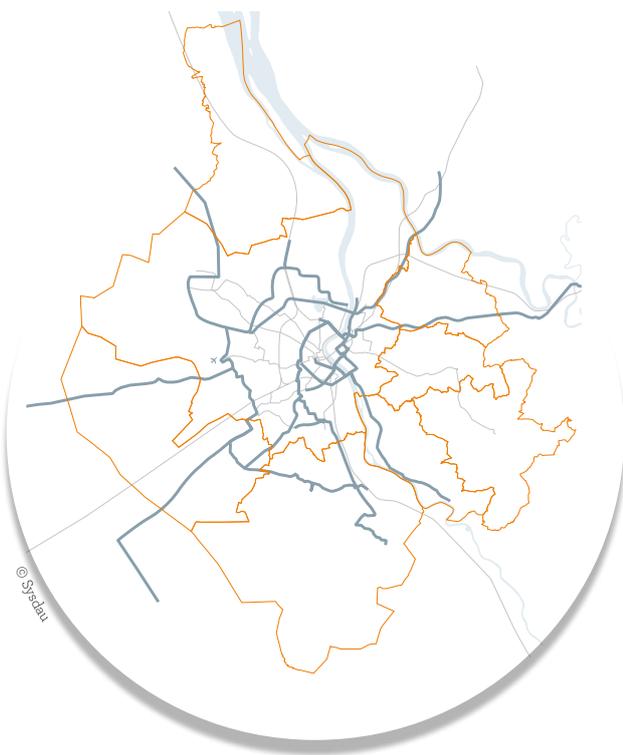
### RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN [RERM] FEUILLE DE ROUTE 2019-2028



### PLAN RÉGIONAL DES SERVICES DE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS 2020-2025



### HYPOTHÈSES DE LIGNE À HAUT NIVEAU DE SERVICES ÉTUDIÉES



### LE SDODM, SCHÉMA DIRECTEUR OPÉRATIONNEL DES DÉPLACEMENTS MÉTROPOLITAINS



# Des parts modales qui évoluent lentement

## DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS MÉTROPOLITAIN UNITAIRE

Le [REIAM] est un document stratégique et évolutif qui permet de mettre en œuvre les orientations du SCoT approuvé en 2014, mais aussi d'aller au-delà en prenant en compte les nouveaux projets, l'évolution des mobilités et les changements de comportements.

Faisant le lien entre les actions locales et la stratégie globale, le document décline un plan d'actions mobilités sur tous les territoires de l'aire métropolitaine bordelaise. Via une actualisation régulière de sa cartographie, les itinéraires de ces axes peuvent évoluer et de nouveaux axes peuvent être imaginés en concertation avec les territoires.



## Réseau express d'intermodalités de l'aire métropolitaine bordelaise

### Les objectifs du plan mobilité[s]

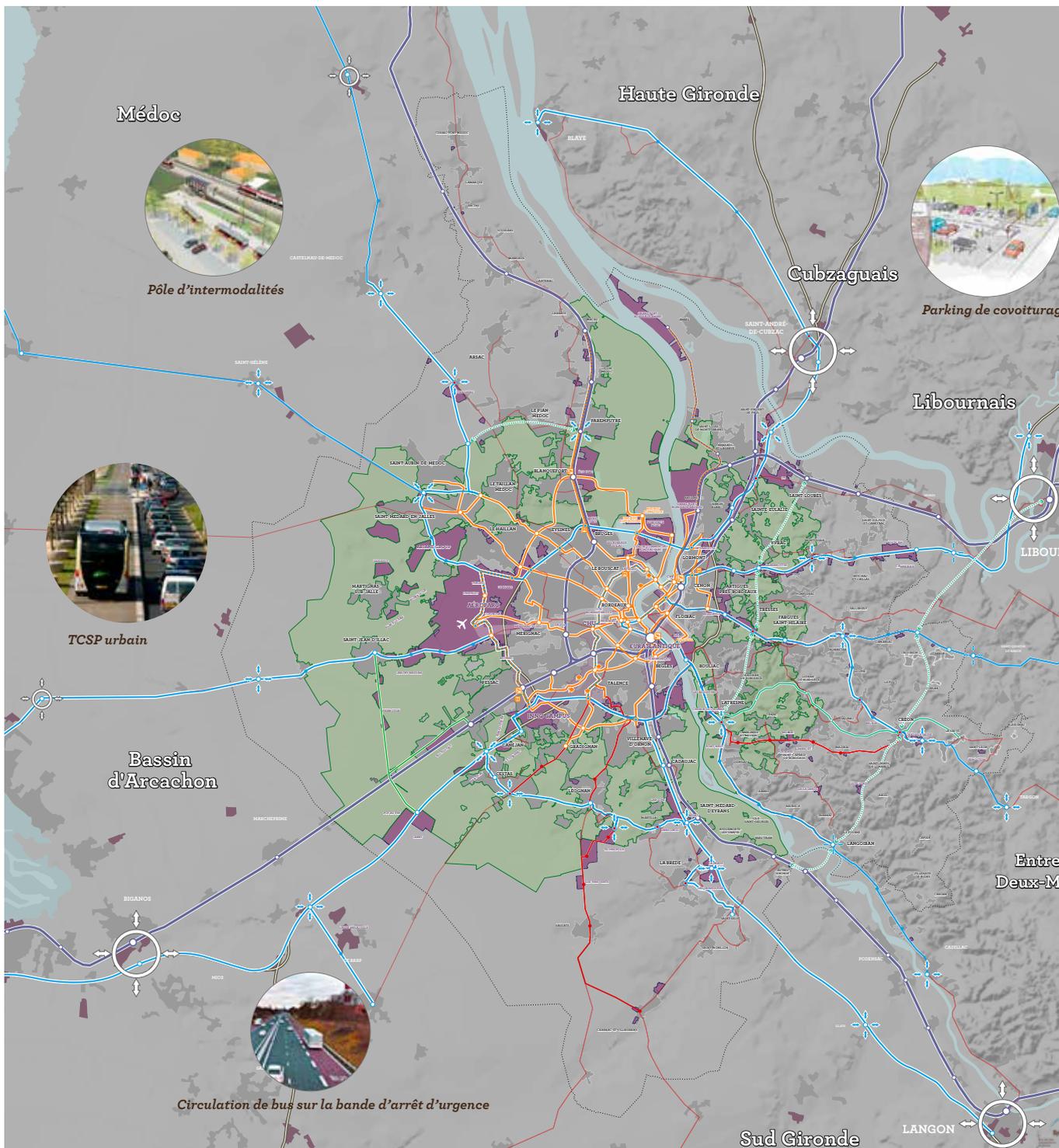
Faire de l'accès aux lieux d'emploi, de formation et de services une priorité	Améliorer l'accessibilité à l'hypercentre métropolitain et aux grandes zones d'emploi ouest extra-nocde via le déploiement d'une nouvelle offre de transport collectif express
	Améliorer l'accessibilité aux zones économiques périphériques, en les desservant également depuis le cœur d'agglomération, par la nouvelle offre de transport collectif express
Assurer une mobilité rapide et fluide afin de garantir des temps de parcours concurrentiels à la voiture individuelle	Promouvoir une intermodalité efficace et économe en ruptures de charges et proposer des itinéraires plus directs
	Réaliser des aménagements d'espace public et de voirie permettant d'assurer la fluidité des transports collectifs (voies en site propre, détection de véhicule et priorité aux lieux...)
Optimiser les infrastructures existantes dans une logique de sobriété	Adapter les bandes d'arrêts d'urgence des infrastructures autoroutières pour permettre aux transports collectifs d'y circuler en cas de congestion
	Réaliser, dans le cœur d'agglomération, des voies en sites propres à l'usage mutualisé entre les transports collectifs à haut niveau urbain, les cars express interurbains et les services d'urgences
Prendre en compte les nouveaux modes de mobilités et les changements de comportements	Anticiper les nouveaux modes de mobilités (navette autonomes, cycle à assistance électrique...) et les intégrer à tout moment à la démarche
	S'appuyer sur les nouvelles technologies de communication et d'échanges numériques pour proposer des modes de mobilités adaptés à tous les territoires
Développer des mobilités sobres et décarbonnées pour une transition énergétique	Aménager des voies express vélo vers les pôles d'emplois et des cheminements doux vers les pôles multimodaux de proximité
	Constituer un réseau de stations GNV et de bio éthanol avancé au service des transports collectifs et à proximité des unités de méthanisation ou des distilleries viticoles

### Légende

Les axes d'intermodalités	Les lieux d'intermodalités
Ligne TER Offre optimisée	Gare TER
TCSP Offre TBM à horizon 2025	Pôle multimodale urbain
TC express Offre nouvelle	Pôle multimodale interurbain
Ligne TransGironde Offre améliorée	Correspondance majeure TC express/TEM
Ligne TransGironde Offre actuelle	Correspondance majeure TG/TC express
	Desserte stratégique par TG ou TC express
	Parc relais structurant interurbain
	Interface périmétropolitaine



# Des parts modales qui évoluent lentement



# Des parts modales qui évoluent lentement

## DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS MÉTROPOLITAIN UNITAIRE



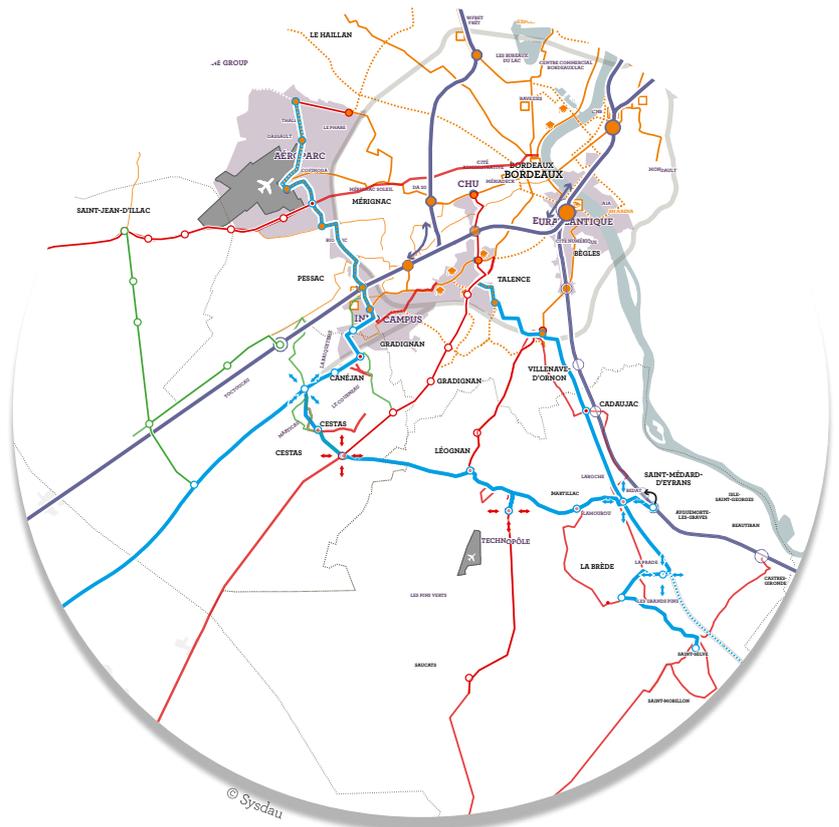
PLAN D' ACTIONS MOBILITÉS  
DU SECTEUR MÉDOC

Communauté de communes Mèdoc Estuaire

## PLAN D' ACTIONS MOBILITÉS DU SECTEUR LANDES ET GRAVES

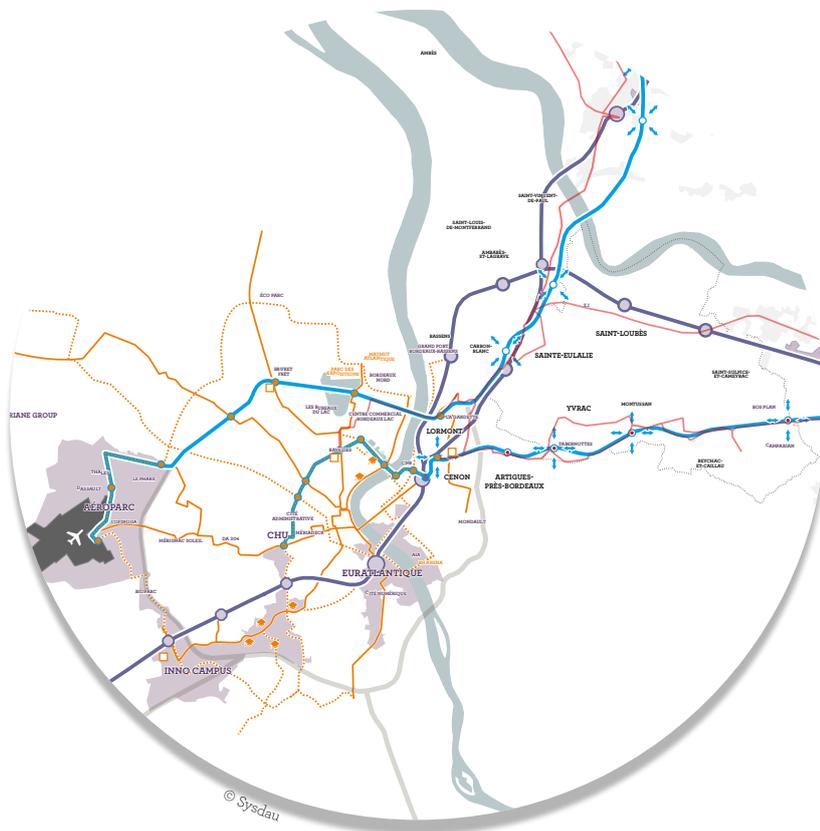
Communauté de communes Jalle Eau Bourde

Communauté de communes Montesquieu



© Sysdau

# Des parts modales qui évoluent lentement

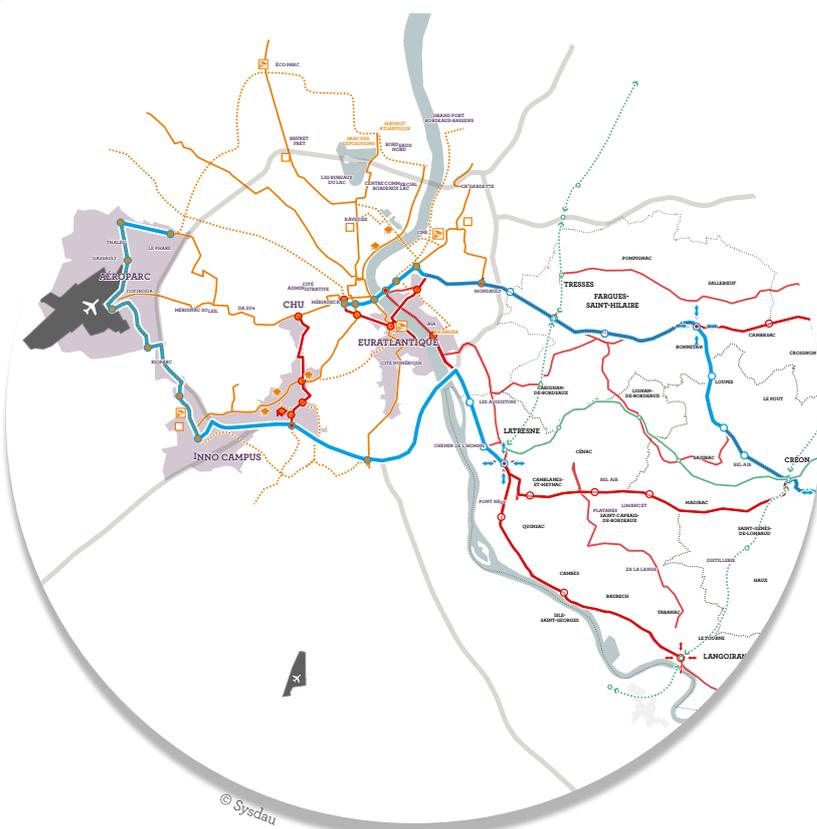


**PLAN D'ACTIONS MOBILITÉS  
DU SECTEUR NORD-EST**

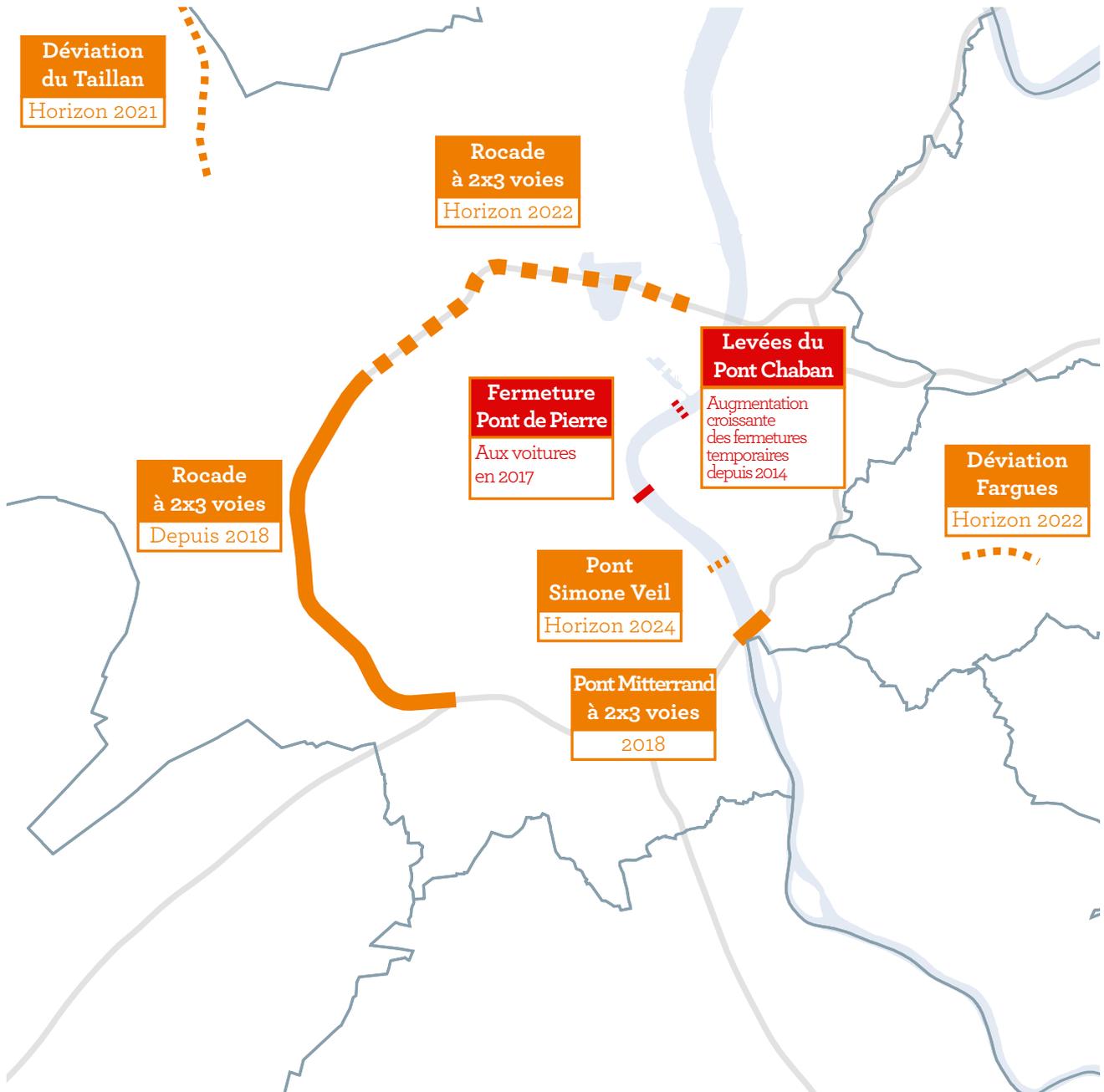
Communauté de communes Secteur  
Saint-Loubès

**PLAN D'ACTIONS MOBILITÉS  
DU SECTEUR ENTRE-DEUX-MERS**

- Communauté de communes Coteaux bordelais
- Communauté de communes Portes-Entre-deux-mers
- Communauté de communes Créonnais



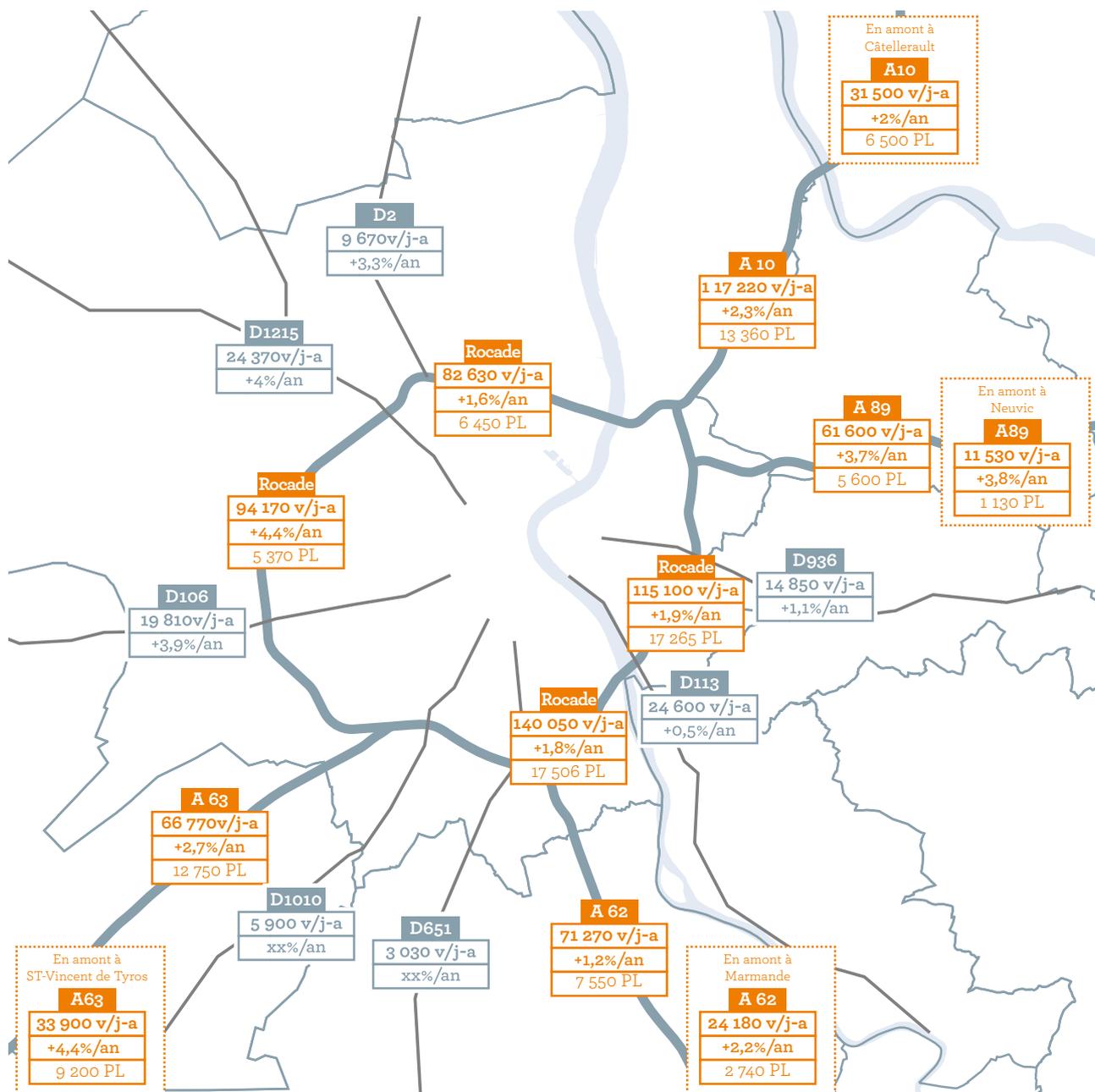
## LES GRANDES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES RÉALISÉES DEPUIS 2014



# Des parts modales qui évoluent lentement



## COMPTAGE ROUTIER DES PRINCIPALES INFRASTRUCTURES



Source : Direction interdépartementale des routes (DIR) Atlantique, Conseil Départemental de la Gironde

# Une prise en compte progressive des modes alternatifs

## L'esprit du SCoT

- Organiser un double tempo urbain entre fluidité lente et fluidité rapide.
- Promouvoir et faciliter les modes de déplacements alternatifs dans les territoires.
- Redéfinir et optimiser les fonctions du réseau de voirie existant.

## Données clés

**+10,5 %** évolution de la pratique du vélo sur Bordeaux métropole entre 2017 et 2018

**+50%** évolution de la pratique du vélo sur les cinq dernières années

Source Observatoire vélo Bordeaux Métropole 2018

## LES ENJEUX EN 2020

Le constat d'aujourd'hui est que les principaux axes pénétrants de l'aire métropolitaine ainsi que la rocade sont saturés de façon récurrente. Aux vues des prévisions démographiques de l'aire métropolitaine bordelaise, des mesures innovantes doivent être prises pour réguler la circulation et la congestion routière.

Parmi toutes les mesures à prendre, les modes de déplacements actifs et innovants doivent faire l'objet d'une attention particulière. Ces mesures doivent évidemment s'accompagner de politiques liées aux stationnements, aux transports communs et à l'intégration paysagère de ces aménagements.

Si des efforts ont été réalisés pour la mise en œuvre progressive du REVE (réseau cyclable de l'aire métropolitaine) qui a permis de développer la part des déplacements à vélo (dont une partie grandissant de la part des vélos à assistance électrique), la prise en compte des autres modes doit aussi faire l'objet d'une attention spécifique pour les déplacements locaux.

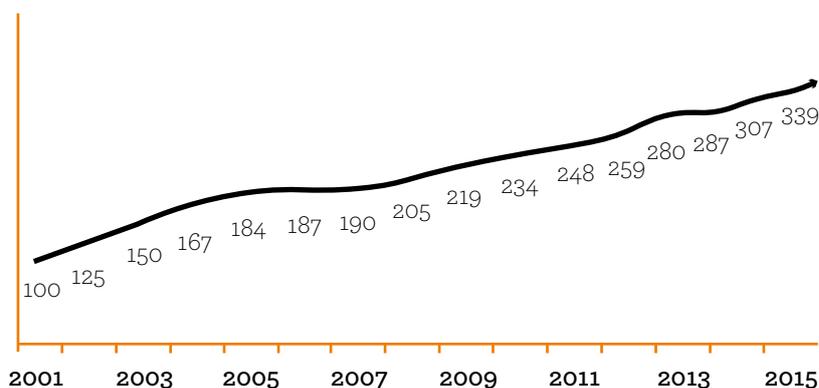
## NOMBRE DE CYCLISTES QUOTIDIENS AUX 130 POINTS DE COMPTAGE DE LA MÉTROPOLE BORDELAISE

Source : observatoire des vélos 2015-2016



## ÉVOLUTION DE LA PRATIQUE DU VÉLO SUR BORDEAUX MÉTROPOLE BASE 100 EN 2001

Source : observatoire des vélos : 145 points d'enquêtes ponctuelles et 24 compteurs permanents.

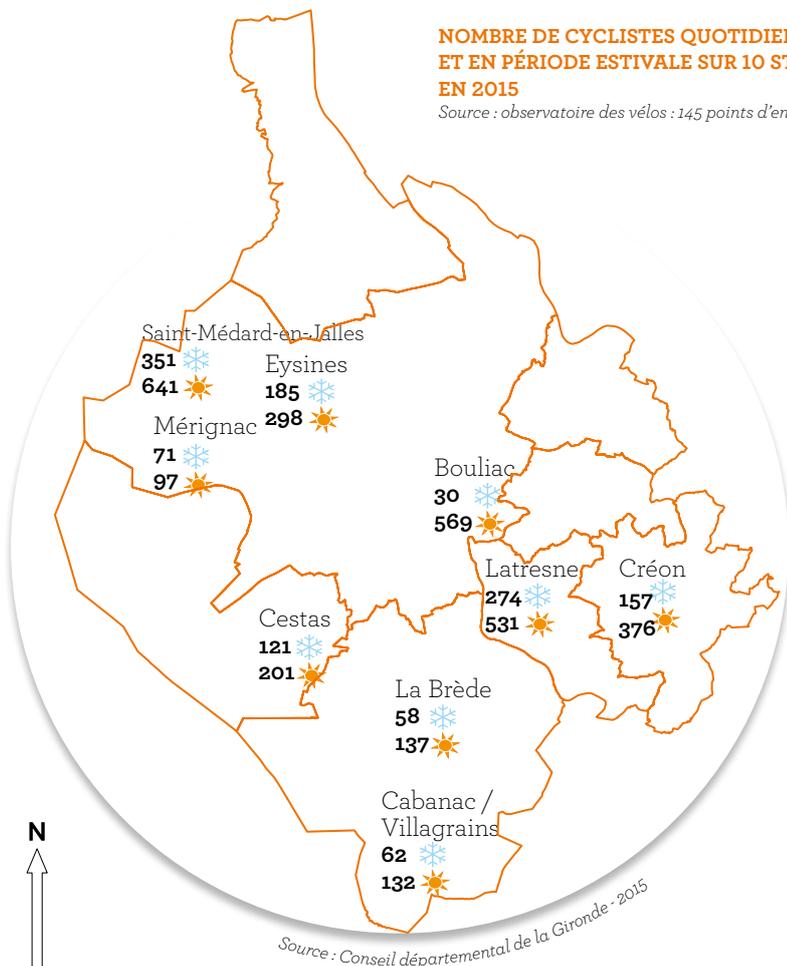


# Une prise en compte progressive des modes alternatifs



## NOMBRE DE CYCLISTES QUOTIDIENS HORS PÉRIODE ESTIVALE ET EN PÉRIODE ESTIVALE SUR 10 STATIONS DE COMPTAGE EXTRA-ROCADE EN 2015

Source : observatoire des vélos : 145 points d'enquêtes ponctuelles et 24 compteurs permanents.



### Etudes et références

- > Le vélo, une innovation périurbaine ?  
Observatoire des mobilités

## Zoom sur...

### La pratique du vélo dans les territoires périphériques

Les enquêtes de déplacements récentes montrent un développement de la pratique du vélo dans les centres urbains des agglomérations. En revanche, en périphérie et dans le périurbain, son usage est moins répandu. Dans ces territoires façonnés par et pour l'automobile, le potentiel du vélo n'est pas encore perçu. Il y demeure un objet pour les loisirs ou la pratique sportive, peu considéré comme mode de déplacement du quotidien.

Le vélo peut toutefois constituer une réelle alternative à la voiture, notamment pour des déplacements de proximité. Les résultats de la dernière enquête menée en Gironde montrent que dans les territoires hors Métropole, près de la moitié des trajets sont inférieurs ou égaux à 5 kilomètres. Les itinéraires vers les pôles intermodaux (gare, gare routière...) pourraient également s'effectuer à vélo.

Enfin, le vélo à assistance électrique qui permet des déplacements plus longs pourrait en augmenter l'utilisation.

### Quelques idées pour aller plus loin...

Créer des « lignes vélo » à l'échelle de l'agglomération

Créer des stations-service pour les cyclistes, le long des « lignes vélo »

Déployer des stationnements sécurisés dans les principaux arrêts de transport en commun.

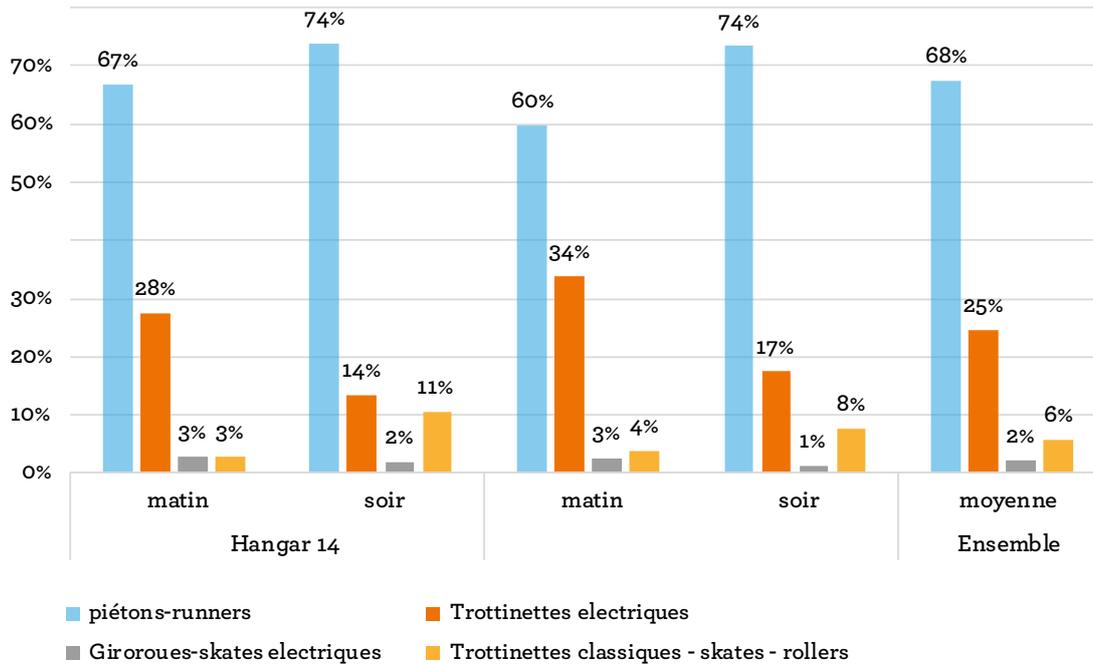
Penser les « micro-aménagements » qui améliorent le confort et la sécurité du cycliste

Penser la communication autour des dimensions « pratique » et « bon pour la santé » à destination des nouveaux arrivants dans le périurbain.

## Une prise en compte progressive des modes alternatifs

### 8% DE TROTINETTES ÉLECTRIQUES SUR LES QUAIS DE BORDEAUX

Source : observatoire des mobilités, a'urba 2019



### Commentaire

Dans le cadre de l'Observatoire des mobilités, une enquête expérimentale a été réalisée par l'a-urba sur l'aire piétonne des quais de Bordeaux au niveau du miroir d'eau et du Hangar 14 afin de mesurer le poids des nouveaux engins de déplacements personnels, entre 8h30-9h et 17h30-18h.

Il passe en moyenne, en 30 minutes, entre 35 et 70 trottinettes électriques, giropodes et autres engins de déplacements électriques, entre 300 et 640 vélo et entre 110 et 210 piétons et runners. Si ces données doivent être considérées avec un certain recul méthodologique, elle révèlent néanmoins la montée en puissance des nouveaux moyens de mobilité.

# Une prise en compte progressive des modes alternatifs



## LE COVOITURAGE, UNE PRATIQUE EN PLEIN ESSOR

Source : CD33 - 2019

Année de mise en service et capacité des parkings de covoiturages sur l'aire métropolitaine bordelaise

Mise en service	Commune	Nom de l'aire de covoiturage	Capacité
2012	Artigues-près-Bordeaux	Nelson Paillou	38
	Fargues-Saint-Hilaire	Place Docteur Dejean	20
2013	Cestas	Aire de Cantelande	8
		Aire de Choisy	8
		Centre Commercial Gazinet Nord Cestas	6
	Créon	Carrefour Market Créon	22
	Ludon-Médoc	Parking de la Gare	5
2014	Parempuyre	Parking intermodale	174
	Saint-Jean-d'Ilac	Collège de l'Estey	20
	Arsac	Aire de covoiturage des Tennis	6
	Baron	Aire de Baron Bariac	20
	Canéjan	Centre Commercial La House	10
	Capian	Parking de la Route de Créon	5
	Le Taillan-Médoc	Aire Carrefour Market	5
	Le Tourne	Parking Petite Enfance	5
	Léognan	Centre Commercial E.Leclerc	10
		Place du Marché	10
	Pompignac	Parking Allée des Pins	11
	Saint-Médard-en-Jalles	Aire Intermarché Picot	5
	Ayguemorte-les-Graves	Aire du Thion	37
	Cestas	Aire de Jarry	20
	2015	Eysines	Centre commercial Super U
Parking Allée Limancet			2
Parking Grand Louis			2
Parking rue des Jasmins			5
Parking rue des Papillons			2
Parking rue des Treytins			4
Lormont		Centre commercial Carrefour	5
Mérignac		Décathlon Oxylane	5
		Parking Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny	5
		Parking rue Ariane	5
	Place du Général Gouraud	5	
	Place Mondésir	5	
Pessac	Aire Géant Casino Pessac	5	
Saint-Louis-de-Montferrand	Aire Supermarché Spar	5	
Saint-Médard-en-Jalles	Gare routière	5	
	Parking Jean Duperrier	4	
	Parking Feydit	5	
	Place Georges Blanc	5	
2016	Bruges	Parking Chemin de Bacchus	5
	Cadaujac	Aire des Marguerites	19
	Latresne	Aire de Latresne	30
2017	Mérignac	Aire du Crématorium	38
	Saint-Aubin-du-Médoc	Aire EuroMédoc	5
	Ambarès-et-Lagrave	Parc cimetière	
	Ambès	Place Escarraguel	
	Blanquedort	Réserve naturelle de Bruges	
	Bouliac	Centre commercial giratoire du Drive	
	Canéjan	Aire du Courneau	
	Le Taillan-Médoc	Place Voltaire	
	Martignas-sur-Jalles	Centre commercial Intermarché	
	Mérignac	Beutre BA 106	
NR	Quinsac	Aire Excute	
	Saint-Aubin-du-Médoc	Aire de la Plaine des Sports	
			NR

## Une prise en compte progressive des modes alternatifs

### Rappel des objectifs du SCoT

Construire un maillage de modes actifs performants

> Développer un Réseau express vélo (REVE) structurant à l'échelle de l'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.

> Développer 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. 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

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.

Maîtriser le stationnement pour faire évoluer les pratiques de déplacement

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.



- Prendre en compte les déplacements actifs dans les déplacements intra-centralités en travaillant notamment sur la qualité des espaces publics.
- Déployer davantage (ou imaginer des méthodes de recueil de données) de compteurs permanents pour assurer un bon suivi des mobilités alternatives, notamment concernant la marche à pied.

# Une prise en compte progressive des modes alternatifs



## LE RÉSEAU CYCLABLE

### La métropole autour d'un réseau de modes alternatifs et complémentaires

#### Construire un maillage de modes actifs performants

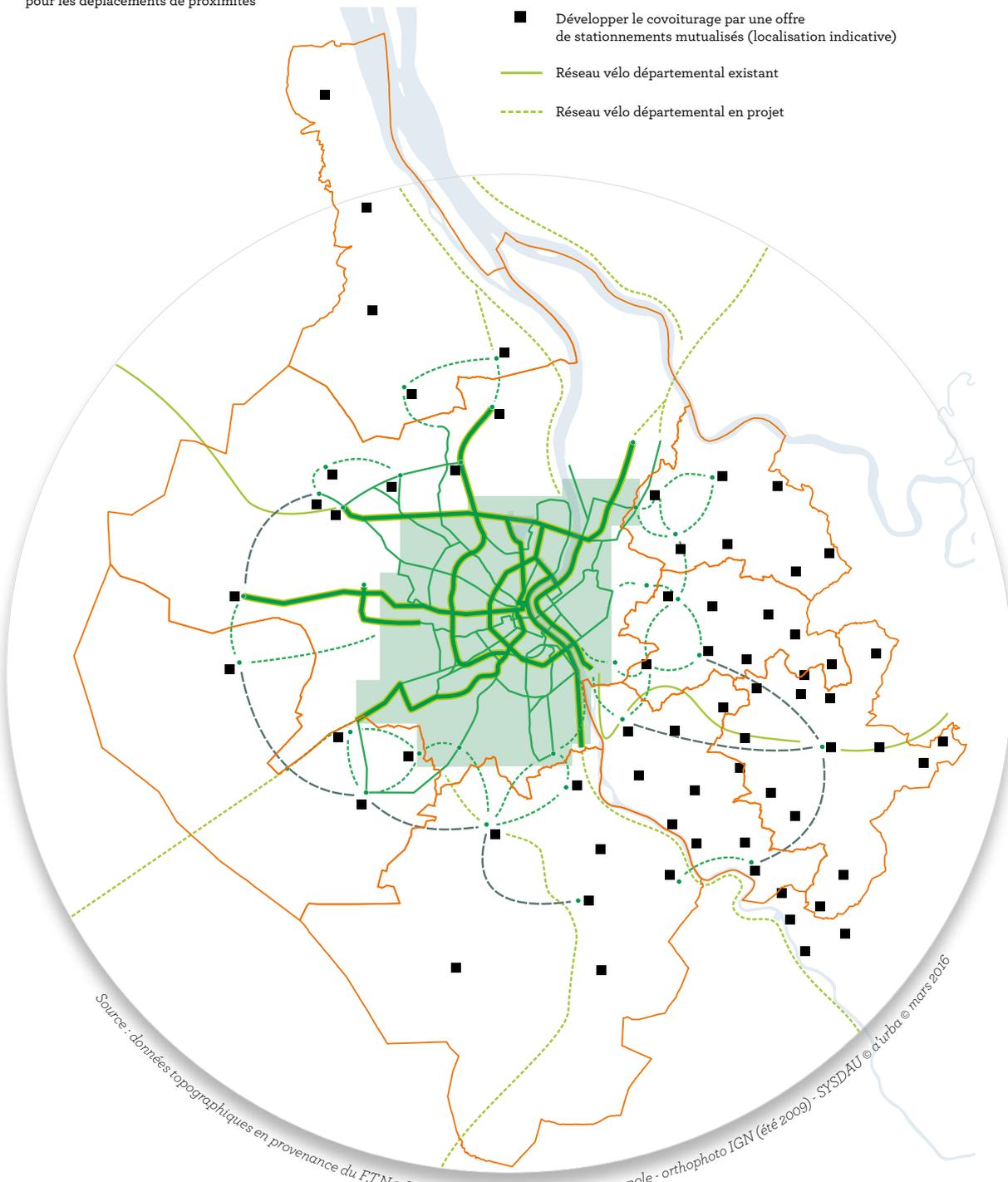
- Développer un Réseau express vélo (REVE)
- Développer des réseaux de mode actif très maillés pour les déplacements de proximité

#### 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

- Développer le covoiturage par une offre de stationnements mutualisés (localisation indicative)
- Réseau vélo départemental existant
- - - Réseau vélo départemental en projet



Source : données topographiques en provenance du FT.N. © IGN SIG «SIGMA» Bordeaux Métropole - orthophoto IGN (été 2009) - SYSDAU © cluba © mars 2016

# Une prise en compte progressive des modes alternatifs

## CONSTRUIRE UN MAILLAGE DE MODES ACTIFS PERFORMANTS

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.

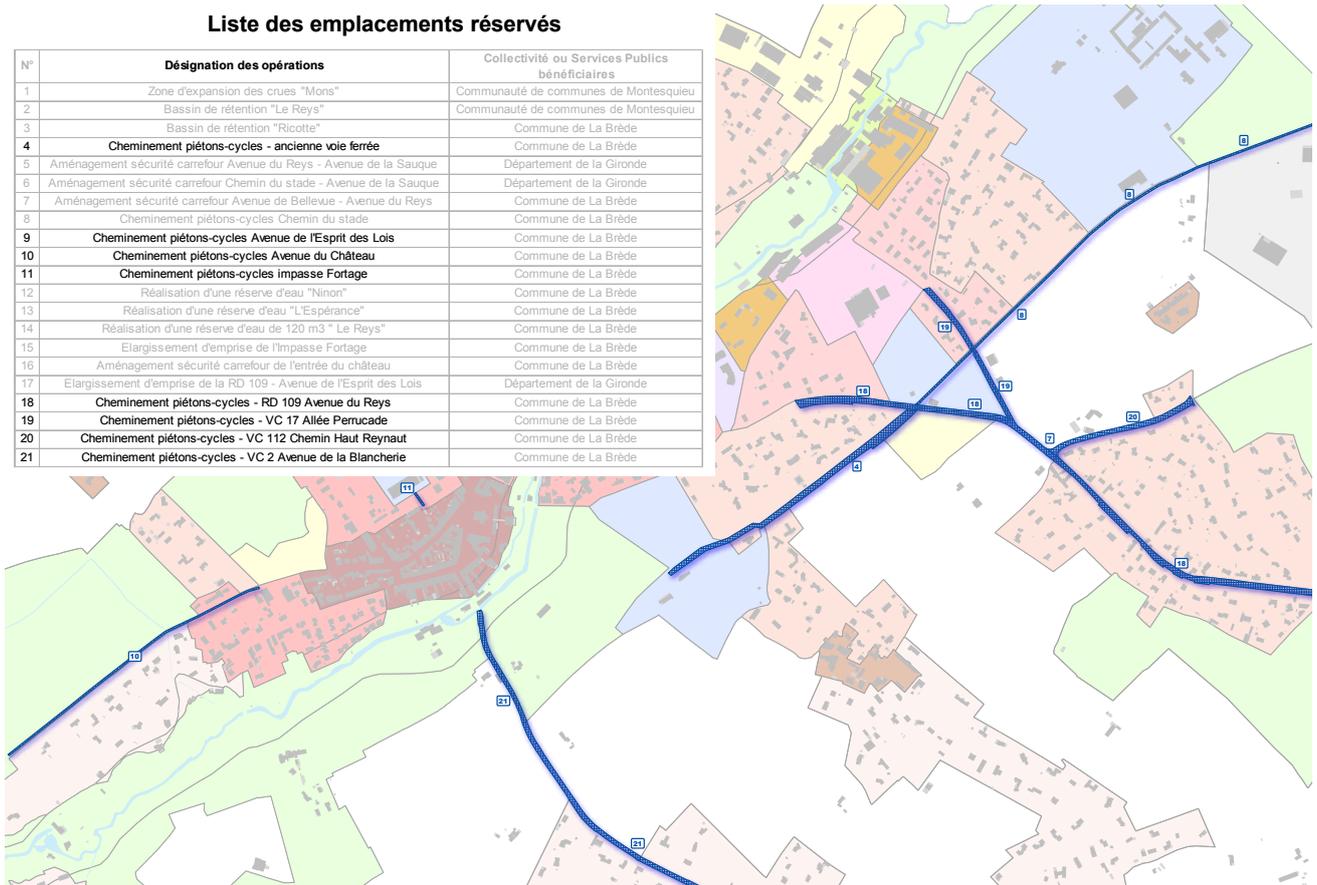
## LES ENGAGEMENTS DES TERRITOIRES

Plusieurs communes ont engagé la réalisation de cheminements doux. C'est le cas de la commune de La Brède qui a inscrit dans son document d'urbanisme 9 emplacements réservés pour réaliser les aménagements nécessaires à la constitution d'un réseau de cheminements doux. Ceux-ci doivent permettre de limiter la dépendance à la voiture individuelle pour les déplacements vers les principaux sites de services et d'équipement de la commune ainsi que vers la grande zone économique proche de l'échangeur autoroutier de l'A62.

### Extrait du PLU de La Brède

Liste des emplacements réservés

N°	Désignation des opérations	Collectivité ou Services Publics bénéficiaires
1	Zone d'expansion des crues "Mons"	Communauté de communes de Montesquieu
2	Bassin de rétention "Le Reys"	Communauté de communes de Montesquieu
3	Bassin de rétention "Ricotte"	Commune de La Brède
4	Cheminement piétons-cycles - ancienne voie ferrée	Commune de La Brède
5	Aménagement sécurité carrefour Avenue du Reys - Avenue de la Sauque	Département de la Gironde
6	Aménagement sécurité carrefour Chemin du stade - Avenue de la Sauque	Département de la Gironde
7	Aménagement sécurité carrefour Avenue de Bellevue - Avenue du Reys	Commune de La Brède
8	Cheminement piétons-cycles Chemin du stade	Commune de La Brède
9	Cheminement piétons-cycles Avenue de l'Esprit des Lois	Commune de La Brède
10	Cheminement piétons-cycles Avenue du Château	Commune de La Brède
11	Cheminement piétons-cycles impasse Fortage	Commune de La Brède
12	Réalisation d'une réserve d'eau "Ninon"	Commune de La Brède
13	Réalisation d'une réserve d'eau "L'Espérance"	Commune de La Brède
14	Réalisation d'une réserve d'eau de 120 m <sup>3</sup> "Le Reys"	Commune de La Brède
15	Élargissement d'emprise de l'impasse Fortage	Commune de La Brède
16	Aménagement sécurité carrefour de l'entrée du château	Commune de La Brède
17	Élargissement d'emprise de la RD 109 - Avenue de l'Esprit des Lois	Département de la Gironde
18	Cheminement piétons-cycles - RD 109 Avenue du Reys	Commune de La Brède
19	Cheminement piétons-cycles - VC 17 Allée Perrucade	Commune de La Brède
20	Cheminement piétons-cycles - VC 112 Chemin Haut Reynaut	Commune de La Brède
21	Cheminement piétons-cycles - VC 2 Avenue de la Blancherie	Commune de La Brède



« Permettre des liaisons alternatives aux déplacements automobiles

- Développer le maillage des cheminements doux piétons-cyclistes, des cheminements alternatifs pour permettre aux brédois d'accéder à tous les points du centre utile de la commune : le centre-bourg, les établissements scolaires, le stade, les commerces et services, le château de La Brède, ...

- Relier les différents quartiers sud et ouest au centre-bourg (Picaut-Roman, Armingas), et les relier à la piste départementale Hostens-La Brède

- Remettre en fonctionnement la boucle de circuit de randonnées dite boucle de La Brède »

# Une prise en compte progressive des modes alternatifs



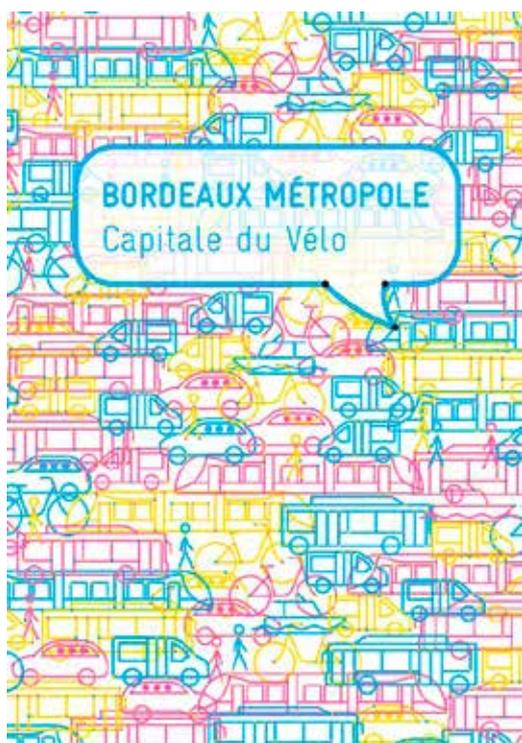
## GARANTIR LA PRODUCTION DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX OU PRIVÉS

Le SCoT préconise la constitution d'un réseau express vélo structurant à l'échelle de l'agglomération, et au delà, il insiste également sur le développement d'une offre de services dédiés pour favoriser la pratique du vélo (lieux de services, parkings dédiés et sécurisés, ...).

## LES ENGAGEMENTS DES TERRITOIRES

La Métropole de Bordeaux s'est dotée en décembre 2016 d'un plan vélo pour la période 2017-2020 d'un montant de 70 millions d'euros. L'effort d'investissement par habitant, en faveur du vélo, place ainsi le territoire en haut du podium français en la matière.

## Le plan vélo Métropolitain



> Le Plan Vélo métropolitain (2016-2020) accorde des moyens dédiés pour renforcer cette pratique

Les principaux axes de ce plan sont les suivants :

- > La Maison du vélo de Bordeaux est transformée en Maison métropolitaine des mobilités alternatives pour constituer la tête de réseau des différents acteurs du territoire. Il est également prévu de lancer un appel à candidatures pour créer ou soutenir la mise en place de deux nouvelles maisons des mobilités, qui s'ajouteraient aux structures existantes de Bègles et Blanquefort.
- > Bordeaux métropole propose de développer un événement annuel, d'envergure métropolitaine, sur le thème du vélo et de promouvoir son usage en affectant 50 000 € / an à une campagne de communication dédiée. Les associations locales seront également soutenues, avec un effort annoncé à hauteur de 100 000 € / an.
- > Le réseau V3 sera étendu au rythme de 10 nouvelles stations par an, en privilégiant les lieux à fort potentiel ou la complémentarité avec des stations déjà saturées (18,5 millions d'euros sur la période 2016 - 2020).
- > La qualité du réseau constitue le pilier du développement de toute politique cyclable. Ainsi, l'accent va être mis sur le développement du réseau express « REVE » et du réseau structurant, pour constituer de véritables autoroutes vélos et améliorer la qualité des aménagements : 2,5 millions d'euros de travaux prévus en 2017 et 9 millions d'euros sur les années suivantes. L'objectif est de favoriser les trajets atteignant la dizaine de kilomètres, de la périphérie vers Bordeaux et de périphérie à périphérie. Une enveloppe de 3 millions d'euros est par ailleurs réservée au traitement du secteur des boulevards et la création de deux territoires « vitrines » en matière de pratique du vélo également actée (secteur plaine rive droite et campus).
- > Le stationnement vélo sera également favorisé : 100 000 € / an pour l'installation d'arceaux classiques, 100 000 € en 2017 puis 200 000 € à partir de 2018 dédiés au déploiement de dispositifs innovants de stationnement dans les quartiers.

### TRANSPORT : VERS DES MOBILITÉS DÉCARBONNÉES

#### Réduire de 50 % les consommations énergétiques liées aux transports et convertir les flottes des professionnels et des particuliers

L'objectif de diminution des consommations énergétiques liées aux transports se fera principalement par l'amélioration des performances des moteurs et de la conduite, par la proposition d'alternatives aux déplacements automobiles, afin de faire baisser le nombre de véhicules en circulation. En 2015, les consommations du secteur du transport sur la couronne métropolitaine représentent 2 177 GWh soit 47 % des consommations totales.

#### LES ENGAGEMENTS DES TERRITOIRES

Les sept communautés de communes de l'aire métropolitaine bordelaise se sont engagées dans la réalisation de PCAET[s], Plans Climat Energie Territorial.

Le Sysdau assure la réalisation et la coordination de cette démarche pour l'ensemble de la couronne en lien avec Bordeaux métropole. Les orientations ci-dessous sont extraites des documents en cours d'élaboration par les territoires de la couronne métropolitaine.

#### Objectifs

- > Réduire de 50 % les consommations en diminuant la part modale de la voiture et en procédant aux changements de motorisation des véhicules
- > S'affranchir de la dépendance énergétique aux énergies fossiles importées, pour les véhicules professionnels et des particuliers
- > Faire passer la part modale des transports en commun et des modes actifs de 9 % à 14 % en 2030, concernant les trajets domicile / travail

#### Moyens d'actions

##### Offrir des alternatives

- > Déployer un réseau d'aires multimodales autour des nœuds d'interconnexion et de centralités : covoiturage, recharges électriques, arceaux vélos...
- > Développer la prise en compte des modes doux dans l'aménagement du tissu urbanisé existant et dans l'organisation de nouvelles opérations urbaines
- > Diminuer le recours au véhicule personnel en densifiant et dynamisant les centre-bourgs et en limitant l'étalement urbain
- > Développer les pratiques mutualisées (plateformes de covoiturage, pistes cyclables, voitures et vélos en auto-partage...)
- > Encourager ou initier des démarches sur le territoire visant la création d'activités artisanales ou tertiaires type « coworking-tiers lieux »

##### Modifier les consommations

- > Convertir les flottes de véhicules des collectivités vers une énergie alternative
- > Suivre les consommations et optimiser l'énergie des flottes de véhicules intercommunaux et communaux (formation à l'éco-conduite)





avec la contribution de

