

# SCoT

de l'aire  
métropolitaine  
bordelaise



## Projet d'aménagement et de développement durables

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  
Ayguemorte-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-Majeure  
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  
Salleboeuf  
Saucats  
Soussans  
Tabanac  
Talence  
Tresses  
Villenave-d'Ornon  
Villenave-de-Rions  
Yvrac

## Rappel du cadre réglementaire

### 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.141-4 du Code de l'urbanisme

Le projet d'aménagement et de développement durables fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement.

Lorsque le périmètre d'un schéma de cohérence territoriale recouvre en tout ou partie celui d'un pays ayant fait l'objet d'une publication par arrêté préfectoral, le projet d'aménagement et de développement durables du schéma de cohérence territoriale prend en compte la charte de développement du pays.

## Préambule

Près de dix ans après l'approbation du Schéma directeur en 2001, de nombreux projets se sont concrétisés sur l'ensemble du territoire métropolitain, donnant réalité à une métamorphose urbaine active, rapide, inventive. Cette transformation évidente donne aujourd'hui la direction d'une nouvelle configuration d'un territoire organisé et équilibré dans un assemblage de multiples pôles, pouvant contribuer chacun à la naissance d'une métropole européenne.

De vastes chantiers vont se concrétiser dans les prochaines années et poursuivre cette entreprise de régénération urbaine et d'émergence métropolitaine : les deux nouveaux franchissements (Jacques-Chaban-Delmas et Jean-Jacques-Bosc), les lignes ferroviaires à grande vitesse, la troisième phase du tramway, les réaménagements de la rocade, les grandes opérations urbaines (l'arc de développement durable et les grands projets de l'écocité, OIN Bordeaux Euratlantique, plaine rive droite et Bordeaux maritime, le grand projet des villes de Bassens, Cenon, Floirac et Lormont, le projet aggro-campus, le programme national de requalification des quartiers anciens dégradés, etc.), les grands équipements (grand stade, campus universitaire, pôle de La Prade, etc.), les grands sites économiques (Aéroparc, Bioparc, Euratlantique, Technopôle de Montesquieu, pôle d'excellence rural du Médoc, etc.) et les grands parcs urbains d'envergure métropolitaine (parc des Jalles, coulée verte de Mérignac, vallée de l'Eau Blanche, parc de l'Eau-Bourde, parc des Coteaux, vallée du Gât-Mort, vallée de la Pimpine, etc.).

Rien ne permet d'imaginer un ralentissement à court terme de cette dynamique de croissance et de transformation notable. À partir d'un capital d'identités diversifiées et de marqueurs forts qui forment le socle naturel, ce territoire a la possibilité de mettre en avant une qualité de vie et une qualité environnementale de haut niveau, qui constituent autant d'attracteurs métropolitains.

Pour autant, cette croissance urbaine va de pair avec une organisation territoriale optimisée, accueillante, performante, en harmonie avec la qualité de vie, équilibrée et axée sur les économies : économie des sols, des mobilités, des ressources.

Si l'aire métropolitaine, portée par cet essor d'attractivité, bénéficie d'une situation plutôt enviable, elle se trouve aujourd'hui à un tournant, un changement de cap. Parce que l'aire métropolitaine renoue avec une vitalité qui stimule initiatives et créativité et renforce la qualité de vie et de ville pour ses habitants et ses acteurs économiques, elle est invitée aujourd'hui à repréciser ses vecteurs locaux de développement, d'innovation, de recherche, d'équilibre.

L'importance des équilibres environnementaux rappelle combien les territoires naturels sont essentiels et fragiles en termes de ressources. Le fleuve, ses affluents et ses fils d'eau, les vallées, les coteaux, les milieux humides, la vaste forêt landaise, les vignes, le marais apparaissent comme autant d'éléments essentiels à la biodiversité, à la santé, au bien-être et au confort urbain. Ils sont aussi les piliers pour qualifier le territoire et signer sa personnalité dans un rapport à la modernité.



# Sommaire

## Introduction

### 1 Faire métropole..... 11 Un changement d'échelle

*Pourquoi « faire métropole » ?*

<b>Une ambition démographique au service d'un projet commun .....</b>	<b>14</b>
<b>Un rayonnement économique, scientifique et culturel à l'échelle européenne.....</b>	<b>16</b>
<b>Un parti d'aménagement qui intègre et anticipe les défis environnementaux .....</b>	<b>18</b>
<b>Des coopérations territoriales et des solidarités à consolider et à diversifier .....</b>	<b>20</b>

### 2 Faire une métropole autrement..... 23 Un modèle de développement innovant et créatif

*Pourquoi « autrement » ?*

<b>Une métropole ancrée sur ses paysages .....</b>	<b>27</b>
Fonder le projet sur la géographie et les paysages .....	28
Pérenniser et compléter le patrimoine agricole, naturel et forestier de la métropole .....	29
Reconnaître les fonctionnalités et services rendus par le socle naturel .....	29
Affirmer le rôle des agricultures au sein du projet.....	30
<b>Une métropole responsable .....</b>	<b>33</b>
Assurer une sobriété énergétique et foncière .....	34
Préserver durablement les autres ressources dans l'anticipation du changement climatique.....	35
Réduire la vulnérabilité du territoire face aux risques et nuisances.....	37
<b>Une métropole active .....</b>	<b>39</b>
Développer la connectivité de l'aire métropolitaine pour une attractivité renforcée .....	40
Soutenir les filières ayant des effets d'entraînement sur le socle économique local .....	41
Améliorer les liens entre la recherche et les industries pour une métropole innovante .....	42
Diversifier l'activité économique et développer l'emploi dans tous les territoires .....	42
Offrir un cadre économique de qualité à la mesure des attentes des acteurs économiques ..	43
Mettre en place une véritable politique touristique au service du territoire.....	44
<b>Une métropole à haut niveau de services.....</b>	<b>47</b>
Définir une stratégie de déplacements métropolitaine en lien avec l'organisation urbaine ...	48
Optimiser l'investissement et l'effort d'aménagement au regard d'une géographie préférentielle ..	50
Assurer la solidarité par une production de logements suffisante et diversifiée .....	51
Favoriser une politique d'implantation d'équipements au plus près des habitants .....	52
Équilibrer l'économie de la consommation et maintenir la diversité commerciale.....	52

### 3 Faire des lieux de projets métropolitains ..... 55 Une métropole au service des territoires

<b>L'hypercentre métropolitain .....</b>	<b>59</b>
<b>Le cœur d'agglomération.....</b>	<b>63</b>
<b>La couronne des centralités périphériques métropolitaines.....</b>	<b>67</b>
<b>Les bassins de vie.....</b>	<b>71</b>



# Introduction

## Faire métropole : un changement d'échelle

---

L'aire métropolitaine bordelaise ne constitue pas aujourd'hui véritablement une métropole, tant du point de vue spatial qu'économique. Sans hinterland, sans relais de villes de taille importante au niveau régional, l'aire urbaine bordelaise n'a pas la forme de l'archipel métropolitain qui caractérise les bassins d'emploi de niveau européen. Et son propre poids démographique reste insuffisant pour pallier la faiblesse de cette armature urbaine.

Néanmoins, en Gironde, comme dans les autres territoires littoraux, la population augmente deux fois plus vite que la moyenne nationale, soit d'environ 1 % par an. Cette tendance lourde peut alors apparaître comme une chance dès lors que la métropolisation émergente est non seulement acceptée, mais aussi valorisée. Il convient alors que ces gains démographiques soient mis au service de projets territoriaux.

Ainsi, l'ambition démographique du SCoT vise, au-delà de l'aspect symbolique, un véritable saut quantitatif et qualitatif. Et ce d'autant que les lignes ferroviaires à grande vitesse programmées vont non seulement rapprocher Bordeaux de Paris, mais surtout étendre le réseau d'influence de l'aire métropolitaine de Bordeaux jusqu'au cercle des villes « à une demi-heure » et « à une heure », dont Toulouse. C'est aussi à la métrique LGV que se joueront les interdépendances croissantes entre Bordeaux et la péninsule ibérique.

En outre, la structure de l'emploi n'apparaît pas favorable à une forte intégration dans l'économie globale. La part importante de l'économie résidentielle comme des emplois publics peut certes constituer un atout face à la crise. Il n'en demeure pas moins que le faible pourcentage des emplois dits « métropolitains » obère les capacités d'innovation du tissu entrepreneurial local et freine de facto les velléités européennes.

Faire passer l'économie locale d'une notoriété traditionnelle à une attractivité européenne devient alors une ambition crédible. Le Plan campus de l'université de Bordeaux et les pôles de compétitivité joueront, pour ce faire, un rôle majeur.

Il s'agit ainsi de concrétiser les ambitions européennes de l'aire métropolitaine bordelaise en tirant parti, entre autres, de son accessibilité aérienne et de l'effet grande vitesse ferroviaire. Cela suppose de révéler les attracteurs métropolitains qui lui sont absolument nécessaires. Pour faire émerger ce nouveau statut, elle doit se donner la force d'un rayonnement culturel et universitaire et doit aussi se doter de grandes fonctions économiques directement créatives de valeur.

Esquisser la métropole bordelaise de demain suppose d'avoir une idée précise du contenu de la réalité métropolitaine actuelle et de tenir compte du mouvement d'internationalisation croissant de l'économie pour appréhender la place que Bordeaux peut tenir au sein de l'Europe.

L'échelle pertinente de la compétitivité de la capitale régionale s'appréhende alors désormais dans sa dimension interrégionale et transfrontalière. Ses liens avec les territoires voisins lui permettent de puiser son rayonnement et ses richesses dans son insertion aux réseaux de l'Eurorégion transpyrénéenne et dans la dynamique du système urbain européen dans son ensemble.

Au-delà de la croissance démographique, qui constitue un premier moteur pour son développement, elle doit pouvoir proposer de nombreux services à haute valeur ajoutée, développer ses capacités d'innovation, à la fois scientifique et technologique, entretenir ses « réseaux » locaux, nationaux, voire internationaux, offrir d'excellentes conditions d'accessibilité, d'accueil et d'hébergement, etc., tout en s'imposant une gestion environnementale exemplaire de son territoire.

La métropole bordelaise doit-elle inventer pour les prochaines décennies un modèle de développement inédit ? C'est en effet au moment où ses ambitions européennes s'affirment que les défis environnementaux, issus des engagements internationaux de la France notamment, s'imposent à ses territoires.

L'aire urbaine métropolitaine se doit de jouer aujourd'hui un rôle majeur en matière de structuration locale du développement en lien avec les territoires avec lesquels elle entretient des relations d'interdépendance.

En concentrant emplois, services aux entreprises, enseignement supérieur et recherche, mais aussi services et réseaux sociaux et culturels nécessaires à la qualité de vie des habitants et à la cohésion sociale, elle doit devenir un véritable lieu d'interaction entre les domaines économiques, sociaux et environnementaux.

Faire métropole marque ainsi une certaine mutation territoriale structurelle qui bouscule la perception traditionnelle que l'on peut avoir des territoires, souvent vécus comme des lieux de concentration et de stocks dont l'addition des performances en ferait la richesse. Faire métropole signifie plus. Faire métropole ne se réduit pas à la dimension démographique mais doit son ampleur à la convergence de fonctions et de dynamiques stratégiques : fonctions organisationnelles, foyers de l'innovation, accessibilités aux réseaux de communication virtuels ou physiques, attractivité et poids culturels, etc. Faire métropole impose aussi de promouvoir un modèle de développement qui intègre et anticipe les défis environnementaux présents ou émergents, comme notamment le changement climatique. Faire métropole implique enfin de dessiner un véritable espace de solidarité et de complémentarité permettant de mettre en œuvre ces changements.

## **Faire métropole autrement : un modèle de développement innovant et créatif**

---

### **Des conditions de développement de la métropole repensées**

Repenser les conditions de développement de la métropole apparaît comme une condition indispensable pour faire métropole et un défi face aux changements climatiques.

Profondément ancrée dans ses milieux naturels et ses paysages, l'aire métropolitaine bordelaise dispose d'un capital nature généreux mais qui réclame une attention toujours soutenue. La douceur des reliefs et du climat, la diversité des terroirs, l'abondance et la bonne qualité des ressources (eau, matériaux...) ont largement contribué à son développement économique et à son attractivité.

Conséquence de cette attractivité, la maîtrise du développement urbain est à poursuivre afin de ne pas remettre en cause le fonctionnement écologique, les capacités de régulation et le potentiel productif de ce territoire.

Épisodes climatiques extrêmes, élévation du niveau des eaux de l'estuaire, aggravation des étiages estivaux et augmentation de la salinité des eaux de l'estuaire sont parmi les conséquences déjà perceptibles des changements climatiques en cours sur le territoire. Les atteintes climatologiques portées à la sylviculture landaise par les deux tempêtes et à l'activité agricole (tempêtes, stress hydrique estival), l'aggravation des risques d'inondations et des feux de forêt, sont également susceptibles de remettre en question les équilibres et l'économie de ces espaces.

Les nappes profondes qui procurent l'intégralité de l'eau potable de l'aire métropolitaine sont aujourd'hui exposées à un risque de dégradation quantitative et qualitative. D'importants efforts d'économie d'eau et de mise en œuvre de ressources de substitution ont été engagés mais restent encore à réaliser afin de rétablir ces équilibres.

Le projet de développement et d'accueil doit donc aujourd'hui être pensé 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.

## **Un fonctionnement à double échelle, entre dynamisme métropolitain et douceur locale**

La qualité et la force d'une métropole s'évaluent à l'aune de son bassin d'emploi : diversité, accessibilité, fluidité, taille. Ainsi, seule la métropole se trouve en mesure de garantir aux entrepreneurs comme aux salariés les débouchés économiques nécessaires. Le rapprochement entre le domicile et le travail garde toute sa pertinence pour certains types d'emplois. Pour autant, c'est à l'échelle métropolitaine que se déploient les enjeux de spécialisation économique (Aéroparc, Écoparc, industries SEVESO, tertiaire supérieur, campus, technopôle de Montesquieu, etc.) comme les questions logistiques.

En superposition de cette couche métropolitaine, les territoires de la quotidienneté non professionnelle (écoles, achats, loisirs, démarches...) ont toute latitude pour s'organiser dans la proximité : courtes distances de la marche ou du vélo en ville ; du vélo électrique ou de l'automobile « raisonnée » dans les tissus moins denses. Car ces bassins de vie seront, selon les cas, infra ou supracommunaux. La carte des centralités communales n'est sans doute pas la meilleure grille d'analyse. Les usages, existants et à promouvoir, structurent mieux que la hiérarchie des équipements cette échelle intermédiaire à conforter.

Promotion des commerces de proximité et des marchés forains, localisation des équipements sportifs et culturels, multiplication des espaces verts, aménagements de la carte scolaire, développement de l'agriculture de proximité, diffusion des services de l'économie présenteielle, attention portée aux espaces collectifs participent de cette nécessaire stratégie de maillage. Un maillage établi non sur un égalitarisme territorial aussi irréaliste qu'infondé, mais sur la formalisation de complémentarités et d'interdépendances.

Ainsi se dessine un fonctionnement à double échelle, dont chacune possède ses principes d'organisation. Au niveau local, mixité fonctionnelle et proximité ; au niveau métropolitain, spécialisation et mises en réseaux.

## **Une mobilité à trois vitesses**

À budgets temps-transport des ménages à peu près constants, ce sont les vitesses de déplacement qui formatent la taille des espaces urbains. Pour bien fonctionner, l'économie métropolitaine a besoin de transports rapides. Par sa concentration, la situation des emplois dans l'aire métropolitaine bordelaise autorise une massification des flux propice aux transports collectifs. Par le mode automobile ou par les transports collectifs (TER, tram-train, bus express), les vitesses « commerciales » sont de l'ordre de 30 à 60 km/h. Les espaces de proximité, pour leur part, fonctionnent à la vitesse du vélo, du tramway ou de l'automobile urbaine, soit 15 à 20 km/h. Les 4 km/h de la marche à pied scandent, pour leur part, les pratiques de voisinage.

Parce qu'ils sont le premier vecteur d'urbanité et qu'ils construisent l'espace public, la marche à pied et le vélo méritent une attention soutenue. Ces deux modes doivent prendre davantage de place.

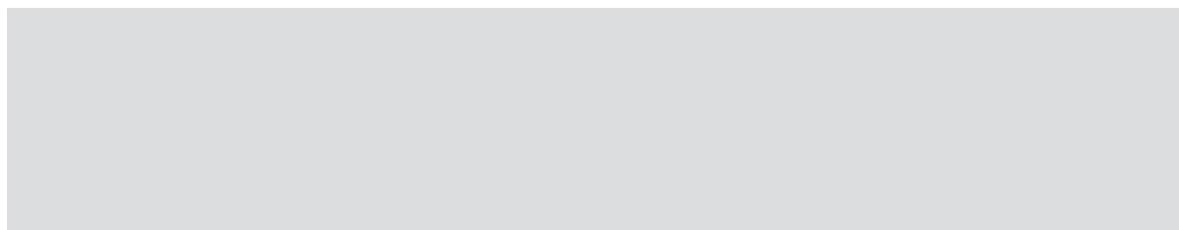
S'agissant des transports collectifs, il convient donc de bien différencier les territoires de cabotage, qui fonctionnent par la contiguïté, des liaisons supralocales, qui organisent les mises en réseaux et les échanges. Cela suppose une hiérarchisation du réseau. S'agissant de l'automobile, il convient de réguler les priorités – dans le temps et dans l'espace, par des mesures infrastructurelles et gestionnaires – entre trafic de transit, trafic local économique (déplacements domicile-travail, déplacements professionnels) et trafic local pour autres motifs.

La coexistence de ces mobilités multiples commande de porter une attention particulière aux lieux d'intermodalité, à la fois interfaces techniques (interconnexion) et « embrayeurs urbains » chargés d'articuler les échelles territoriales. Préserver la qualité de vie bordelaise tout en promouvant l'intensité métropolitaine, c'est trouver les bonnes manières de faire coexister lenteur et vitesse.

Par ailleurs, le souci de classement des utilités socio-économiques des diverses circulations doit prendre en compte le nouveau positionnement, à terme, de Bordeaux, dans les réseaux autoroutiers et ferroviaires nationaux et européens. La logique du Grand Sud-Ouest ne peut se passer de schémas et de projets. L'évolution du fret nord-sud, ferré, routier ou maritime, a des incidences majeures sur l'économie des déplacements locaux et régionaux. Si le futur logistique de la région dépend principalement de politiques nationales ou européennes, il n'en convient pas moins de préserver l'avenir au regard des divers scénarios envisageables.



# Faire métropole



*Un changement d'échelle*

## Qu'est-ce qu'une métropole ?

Une métropole est un pôle urbain qui, à la fois concentre une forte population, a des fonctions de commandement dans des domaines économiques et financiers, influence l'organisation des activités industrielles et tertiaires, est à la tête d'un réseau urbain, a un pouvoir d'impulsion et d'organisation et concentre des emplois stratégiques.

---

## Qu'est-ce que la métropolisation ?

La métropolisation est un processus complexe aux multiples facettes par lequel la circulation facilitée des personnes, des marchandises, des biens, des richesses et des informations s'accompagne d'une concentration d'échanges dans un nombre limité de pôles urbains connectés à des espaces sur lesquels ils ont une influence, tout en étant capable de s'insérer dans des réseaux internationaux grâce aux fonctions économiques, scientifiques, culturelles, et aux infrastructures. La métropolisation marque une véritable mutation territoriale structurelle qui bouscule la perception traditionnelle que l'on peut avoir des territoires, souvent vécus comme des lieux de concentration, de stocks, dont l'addition des performances ferait la richesse d'un territoire.

# Pourquoi faire métropole ?

## Faire métropole, c'est avant tout réunir trois conditions essentielles

« Faire métropole » revêt trois conditions essentielles : une grande masse, des connexions plus aisées et plus fortes, une organisation urbaine plus polycentrique.

### Une grande masse

Parce que la croissance démographique ne se dément pas, il s'agit pour la future métropole d'atteindre une dimension suffisante, une taille critique intéressante pour avoir des ambitions économiques fortes, en particulier pour attirer des emplois métropolitains et des fonctions stratégiques qui lui font peut-être défaut aujourd'hui. Cette grande masse offre également au territoire la possibilité de retrouver, voire d'accroître son poids relatif au sein du territoire girondin et au sein de l'aire régionale. Enfin, elle permet de rééquilibrer les dynamiques territoriales au profit de grands projets structurants et de nouvelles organisations urbaines et périurbaines.

### Des connexions plus aisées et plus fortes

Le deuxième aspect important dans le processus de métropolisation est celui de l'organisation des flux pour que ce territoire soit mieux connecté avec son environnement proche et lointain. Cet objectif introduit l'idée d'échelles multiples. L'intégration de l'aire métropolitaine dans un nouveau réseau de lignes à grande vitesse lui permet cette connexion au monde, à un hinterland plus lointain, avec des liens et connexions plus aisés et plus forts. Cela lui permet d'élargir son bassin d'emploi potentiel et de concrétiser de nouvelles coopérations aptes à attirer des emplois métropolitains.

### Une organisation urbaine plus polycentrique

Le troisième facteur nécessaire pour former une métropole est, du point de vue de la forme urbaine, de progressivement passer à un modèle d'organisation plus polycentrique. Par les transports et les télécommunications, la métropole s'affranchit du principe de continuité qui englobe l'espace urbain et l'agglomère, pour passer à une morphologie polycentrique, faite de pleins autant que de vides, intégrant des coupures urbaines importantes et s'organisant en réseau.

## Faire métropole, c'est aussi placer la croissance urbaine au service de stratégies territoriales et de projets sur le long terme

La croissance démographique, acquise et souhaitée, est considérée ici comme la principale ressource pour réorganiser le territoire, comme la matière première des futures politiques publiques locales. Placée au service de tous les territoires du SCoT, elle permet de faire évoluer les aménagements territoriaux, de réagencer les organisations urbaines actuelles et futures.

En même temps, le projet porte l'idée d'une construction métropolitaine progressive et itérative, où chaque territoire se construit dans une nouvelle approche de relations entre l'urbain et le rural. La démarche, aujourd'hui envisagée, conduit à conjuguer valorisation des paysages, maintien de la biodiversité, préservation des ressources et des espaces et prise en compte de la vulnérabilité du territoire au regard des risques naturels. Elle vise, à partir de la composante naturelle, à organiser de nouveaux agencements urbains et périurbains, et contribue à la réappropriation des espaces agricoles, naturels et forestiers pour structurer les territoires de demain.

# Une ambition démographique au service d'un projet commun

## 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

Même si la population de l'aire métropolitaine bordelaise est en constante progression, son poids diminue progressivement dans la population régionale et la population girondine depuis 1999. En 2006, la population de l'aire métropolitaine représente 28 % de la population régionale et 62 % de la population départementale (contre 27,5 % et 63 % en 1999).

Cette évolution résume le phénomène d'étalement urbain qui s'est essentiellement développé hors du périmètre du SCoT depuis le début des années 2000. Malgré une attractivité constante, elle traduit une certaine difficulté des territoires du Sysdau, de Bordeaux Métropole et du cœur de l'agglomération à accueillir et à retenir les populations, et révèle une insuffisante offre de logements à des conditions abordables pour les jeunes ménages des classes moyennes, qui partent s'installer de plus en plus loin. La poursuite de ce mouvement fragiliserait le cœur de l'agglomération dans de multiples dimensions : perte du dynamisme induit par les populations plus jeunes et les nouveaux résidents, sous-utilisation des équipements existants, dilution des flux de déplacements, gaspillages fonciers. Cette évolution a aussi des coûts sociaux, supportés pour l'essentiel par les populations modestes.

Face à ce constat, le SCoT affiche un renversement des tendances, afin de redonner du poids à l'aire métropolitaine, notamment au cœur de l'agglomération, au sein du département et de la région.

### Tendre vers 1,2 million d'habitants à l'horizon 2030 pour faire métropole

Dans ce contexte et en rupture avec le scénario « fil de l'eau », l'ambition démographique affichée est de tendre vers 1,2 million d'habitants d'ici à 2030. Il s'agit donc de développer une politique volontariste d'accueil de population afin de conforter le dynamisme démographique du cœur de la métropole et de contribuer au renforcement de l'efficacité métropolitaine par une meilleure utilisation des équipements centraux.

Cette politique suppose un relèvement significatif des objectifs de production de logements et doit s'accompagner de mesures volontaristes en termes de densité, intensification urbaine, stratégie foncière, stratégie de localisation des équipements et services, etc.

## Faire de la croissance démographique une ressource pour régénérer les territoires

---

### Mettre la croissance démographique au service de tous les territoires

Parallèlement à ce changement d'échelle, la croissance démographique constitue une ressource pour régénérer les territoires et réorganiser l'espace. Les nouveaux logements, emplois, services et équipements liés ne sont pas à localiser ni à agencer « au fil de l'eau ». Ils doivent être la matière première des politiques publiques d'aménagement.

Plus encore, cette ressource doit pouvoir bénéficier à l'ensemble des territoires du SCoT pour développer une métropole « à la carte ». Elle doit être l'occasion de diversifier les offres urbaines et promouvoir la qualité en tout point du territoire et permettre d'inventer des lieux de projets, au sein de Bordeaux Métropole et au dehors.

## **Développer des stratégies différenciées et complémentaires dans les territoires**

Pour autant, la croissance démographique doit faire l'objet de stratégies volontaristes, différenciées et complémentaires dans chacun des territoires de l'aire métropolitaine bordelaise, et proposer ainsi une organisation globale harmonieuse et cohérente, en favorisant prioritairement le développement des territoires urbains déjà structurés en matière de diversité et de mixité urbaine.

Tout en soutenant pleinement une maîtrise de l'étalement urbain et une gestion économe de l'espace, ces stratégies permettront parallèlement d'assurer la viabilité des espaces agricoles, la pérennité des sites naturels et l'efficacité de l'offre en équipements et services.

Concrètement, ces stratégies se déclinent selon trois grands territoires donnant cohérence spatialement aux grands axes du futur SCoT tout en se détachant de toute limite administrative ou institutionnelle : l'hypercentre métropolitain, le cœur d'agglomération et les territoires périphériques. Complémentaires dans la réussite du projet, ces territoires prennent chacun une place à part entière dans le futur projet métropolitain tout en affichant des objectifs différenciés et des orientations de développement qui leur sont propres :

- l'hypercentre métropolitain participe pleinement à la promotion d'une centralité d'agglomération d'échelle métropolitaine ancrée sur le fleuve accessible, lisible et rayonnante à différentes échelles de territoire (agglomération, département, région, Grand Sud-Ouest, etc.), et qui fédère l'ensemble des territoires ;
- le cœur d'agglomération, composé des espaces agglomérés de l'aire métropolitaine bordelaise, intensifie pour sa part les dynamiques urbaines et économiques existantes dans une perspective de territoire polarisé, performant et apaisé, et dans une logique de rentabilisation des investissements existants ou programmés, participant ainsi pleinement aux objectifs de recentrage dans l'aire métropolitaine bordelaise ;
- les territoires périphériques participent aussi pleinement à la construction métropolitaine et s'organisent autour d'un réseau de centralités urbaines hiérarchisées et d'une armature paysagère structurante.

# Un rayonnement économique, scientifique et culturel à l'échelle européenne

## Dessiner une nouvelle cartographie au bénéfice de la compétitivité économique

---

### Conforter le réseau des grandes villes du Sud-Ouest

L'évolution du système métropolitain bordelais au regard de l'effet grande vitesse ferroviaire permet d'imaginer une modification de la notion de bassins de vie et bassins d'emploi, puisque les pôles considérés aujourd'hui comme externes à la région métropolitaine comme Angoulême, Agen, Mont-de-Marsan, deviendront partie prenante du système urbain bordelais, étant situés à partir de 2020 à moins d'une demi-heure de Bordeaux en train. Ainsi le concept d'un nouveau système métropolitain bordelais « grande vitesse » à une demi-heure de Bordeaux, couvrant le sud de la Charente, les Landes et le Lot-et-Garonne, forme un grand territoire sous influence bordelaise rassemblant près de 2 millions d'habitants aujourd'hui.

Créer une influence positive à grande échelle est un des objectifs à mettre en évidence dans un processus de métropolisation. Ce qui oblige, pour offrir une nouvelle vision des réalités territoriales émergentes, de ne pas faire de l'agglomération la seule échelle à privilégier, mais d'apprécier, à plusieurs échelles, la formation de systèmes urbains, de réseaux urbains pouvant être générateurs de cohésion, de cohérence et de complémentarités (Pau, Mont-de-Marsan, Dax, Agen, Montauban...).

À l'échelle du grand territoire, les nouveaux liens que la réduction des temps de parcours est susceptible d'établir entre les grandes métropoles du Sud-Ouest (Bordeaux, Toulouse, Bayonne, Saint-Sébastien et Bilbao) font imaginer que ces métropoles ont tout à gagner à travailler ensemble, à faire émerger leurs complémentarités et les synergies, à mettre en œuvre et à bâtir un réseau d'échanges, de croisements, de coopérations, de connexions. Et cela, sur fond d'un axe de développement métropolitain rassemblant la vallée industrielle aéronautique (Aérospace Valley), les universités, et l'ouverture du seul espace européen ouvert à la fois sur l'Atlantique (Bordeaux et l'Aquitaine) et la Méditerranée (Toulouse et la Catalogne).

### S'intégrer au nouvel espace de cohérence économique : l'Eurorégion transpyrénéenne

Le troisième axe « Eurorégion » consiste à construire une culture commune entre les régions françaises, mais aussi espagnoles, donnant priorité à l'armature et à l'organisation du vaste territoire allant de la Catalogne à l'Aquitaine, en passant par le Midi-Pyrénées, le Languedoc-Roussillon, la Navarre, l'Aragon, La Rioja et le Pays basque, concerné par la nouvelle offre ferroviaire à grande vitesse.

C'est l'effet du dernier maillon de la chaîne qui vient donner corps au fameux corridor atlantique en tant que couloir d'échange de niveau européen. La mise en service du « Y aquitain », permettant de relier le réseau espagnol à l'axe Sud-Europe-Atlantique, concrétise la continuité d'un grand axe ferroviaire de transports de marchandises et de personnes mettant en lien l'ensemble de la péninsule ibérique, l'arc atlantique et le nord-est de l'Europe. Cet axe va connaître une nouvelle offre ferroviaire sans précédent et apparaît comme une voie alternative et complémentaire au sillon rhodanien, qui accueille aujourd'hui la plus grande partie du trafic nord-sud de l'ouest européen.

La mise en œuvre de projets d'envergure européenne ou transnationale s'impose alors : autoroute ferroviaire, plate-forme logistique basque, traversée des Pyrénées, cabotage maritime, contournement ferroviaire de Bordeaux.

## Faire de la métropole bordelaise l'un des piliers de l'innovation du Grand Sud-Ouest

---

### Miser sur l'innovation et le savoir-faire

Afin d'acquérir un tissu économique viable capable de soutenir une croissance démographique importante, les territoires de l'aire métropolitaine doivent être en mesure de conserver, voire

de développer un tissu économique productif lié à des processus d'innovation technologique. Innovation et savoir-faire sont les moyens les plus solides pour rester dans la course mondiale. Le contexte de révolution technologique émergent (explosion du numérique, nouveaux matériaux, renouvellement des modèles énergétiques, etc.) fait appel à la haute technologie, donc aux industries de pointe, mais ne doit pas négliger les formes plus classiques d'industries, ces deux activités complémentaires étant les maillons indispensables à un système industriel performant. À ce processus s'ajoute l'ensemble des services liés nécessaires pour générer un cœur productif indispensable à la vitalité et au dynamisme d'une société.

Les métropoles jouent un rôle de creuset, de point de rencontre où les idées se mélangent, se croisent et se développent. S'appuyant sur une base territoriale, les pôles de compétitivité peuvent favoriser le décloisonnement et la mise en réseau des acteurs d'une même filière pour générer une dynamique économique et productive positive.

L'environnement métropolitain bordelais est en capacité de créer des synergies entre les acteurs et ainsi de faciliter l'innovation. Parce qu'elle atteint une certaine masse critique, la métropole est apte à offrir aux entreprises les ressources dont elles ont besoin pour être compétitives et innovantes.

### **Renforcer les fonctions métropolitaines**

Les fonctions dites métropolitaines, définies par l'INSEE, illustrent le rayonnement des grandes villes, leur dynamisme, leur capacité à « peser » dans l'échiquier international. La présence de cadres des fonctions métropolitaines est donc un élément majeur pour l'attractivité économique d'une ville. Parmi les cadres et les chefs d'entreprise de dix salariés et plus, l'INSEE retient les emplois appartenant aux secteurs suivants : la conception-recherche, les prestations intellectuelles, le commerce interentreprises, la gestion, les loisirs et la culture.

Dans le réseau des métropoles créatrices et attractives, l'aire métropolitaine bordelaise doit renforcer sa place, en développant en particulier les fonctions de conception-recherche qui lui font le plus défaut aujourd'hui et en soutenant les activités à fort potentiel d'innovation pour rattraper le niveau des autres métropoles régionales.

## **Accentuer l'attractivité touristique et culturelle de l'aire métropolitaine**

---

### **Développer l'événementiel et les grandes manifestations culturelles**

Force est de constater que l'aire métropolitaine bordelaise sous-exploite sa capacité à fédérer autour de grands événements. Malgré l'existence de grandes manifestations (Fête du vin, Novart, Evento, etc.), cette offre reste insuffisante. Les atouts culturels de la métropole sont pourtant nombreux. Renforcer la promotion culturelle et fédérer autour de grands événements sont des axes d'amélioration pour le rayonnement de la métropole.

La métropole doit devenir le produit d'appel phare de l'aire urbaine en développant une offre basée sur la découverte de son patrimoine et sur la création d'équipements culturels « européens ». Elle doit également être en mesure de poursuivre sa politique événementielle et de renforcer son positionnement culturel sur l'art urbain, pour créer une plus forte diversité touristique.

### **Faire du tourisme un des moteurs économiques de la métropole**

Si l'attrait touristique et la notoriété de Bordeaux ne sont plus à démontrer dans une région qui occupe la cinquième place touristique française, le tourisme ne se présente pas aujourd'hui comme un secteur moteur de l'activité économique. L'enjeu est de renforcer le rayonnement de l'aire métropolitaine bordelaise vers l'extérieur pour la positionner comme une région culturelle de rang européen à partir du potentiel touristique diversifié déjà existant, et ce en complémentarité des offres régionale et départementale.

# Un parti d'aménagement qui intègre et anticipe les défis environnementaux

## Faire de la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers un préalable

---

### Faire du projet de nature le véritable socle de l'organisation urbaine

À l'image et dans la continuité des nombreuses démarches engagées sur ce thème depuis de nombreuses années dans l'aire métropolitaine bordelaise, les espaces agricoles, naturels et forestiers restent une clé d'entrée majeure du projet. Le SCoT place ainsi ces espaces au départ du projet territorial, comme le socle d'un modèle de développement économe du point de vue des ressources, des espaces, des énergies, et plus largement de l'organisation urbaine dans son ensemble.

### Valoriser les fonctionnalités environnementales des espaces naturels, agricoles et forestiers

Le projet porte ainsi la notion de protection des espaces mais va aussi plus loin à travers des dispositions de pérennité, d'usages, de fonctionnalités, de complémentarités et plus fondamentalement de projets. Au-delà du principe consistant à donner un cadre strict au développement futur de l'aire métropolitaine, de renforcer fortement les relations entre ville et nature, voire de redéfinir leurs rapports, le projet intensifie la place et le rôle de ces espaces agricoles, naturels et forestiers, valorisant d'autant leurs fonctions de réservoirs de biodiversité et de puits de carbone naturels tout en soutenant leur valeur économique.

## Construire un nouveau modèle de mobilité au bénéfice de la performance économique et sociale

---

### Rompre avec les principes actuels du système de mobilité

Le système de déplacements de l'agglomération bordelaise et de ses alentours trouve aujourd'hui ses limites et n'offre que peu de perspectives en termes de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. La mise en œuvre d'un nouveau modèle de mobilité, décliné selon les spécificités territoriales, s'avère donc indispensable. Tout en s'appuyant sur les actions déjà accomplies ces dernières années, en matière de développement de l'offre de transports collectifs, notamment, ce modèle doit cependant rompre avec les principes, explicites ou implicites, qui règlent aujourd'hui l'évolution du système de mobilité, tant pour des raisons économiques que d'environnement, de santé et de sécurité.

### Instaurer un modèle au profit de la performance sociale et économique

Le modèle de mobilité doit en particulier se faire au profit de la performance sociale et économique. Pour ce faire, il doit donner la priorité aux activités économiques, c'est-à-dire considérer que les mobilités liées au travail et aux activités économiques sont prioritaires. Ainsi, il s'agit de mieux relier entre eux les principaux pôles économiques de l'aire métropolitaine, de valoriser régionalement et internationalement les « entrées » de Bordeaux (gare TGV, port, aéroport, autoroutes, etc.) et d'améliorer par la mobilité le fonctionnement du bassin d'emploi girondin.

### Promouvoir une mobilité « raisonnée »

Réfléchie, responsable et adaptée, la mobilité raisonnée formalise le principe d'affectation d'univers de pertinence aux différents moyens de transport (marche, vélo, deux-roues motorisé, transports collectifs, automobile), selon les temps, les territoires et les motifs du déplacement. La mobilité raisonnée propose une vision multimodale du déplacement qui s'appuie sur l'ensemble de la panoplie des transports disponibles au quotidien. Ce faisant, la mobilité raisonnée doit privilégier trois objets de régulation : les vitesses, les choix des moyens de transport, les distances.

### Inventer de nouvelles pratiques de mobilité

Même si les territoires périphériques resteront en partie soumis à la dépendance automobile, ils peuvent aujourd'hui imaginer de nouvelles pratiques de mobilité. Car à la diversité des

besoins et des attentes répond une diversité des réponses : technique, sociale et territoriale. Il s'agit donc d'offrir une véritable alternative à l'usage de la voiture particulière en développant les transports collectifs et les modes de proximité, mais aussi en assurant les conditions d'une complémentarité entre les différents modes de déplacements et en inventant, aux portes de l'agglomération, des « hubs » multimodaux sous la forme de parcs de rabattement conçus de façon diversifiée et évolutive, adaptés aux modes doux et adossés à des fonctions de centralité (centres-bourgs, zones d'activités économiques, centres commerciaux, équipements, gares, etc.).

## **Proposer un modèle de développement urbain maîtrisé et équilibré à l'échelle métropolitaine**

---

### **Limiter l'étalement urbain à l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise**

Dans la perspective de limiter l'étalement urbain au sein de l'aire métropolitaine bordelaise, le SCoT se fixe comme priorité de définir les conditions d'un développement urbain maîtrisé et équilibré à l'échelle métropolitaine tout en s'inscrivant dans la réalité de fonctionnement actuel de l'agglomération et en valorisant ses potentialités.

Il propose ainsi une organisation urbaine, fondée sur trois principes complémentaires, se déclinant à l'échelle de chaque grand territoire de projets :

- le recentrage du développement urbain autour de l'agglomération bordelaise en affirmant l'intensification des territoires centraux ;
- la structuration des territoires périphériques autour des centralités relais déjà bien équipées, bien desservies ou qui le sont potentiellement, tout en rationalisant la consommation d'espace ;
- la maîtrise du développement urbain des territoires peu équipés ou éloignés des fonctions urbaines autour du renforcement des centres-bourgs et des cœurs de village.

### **Réduire les distances en assurant l'articulation transports/urbansime**

Entre proximité et éloignement, la réduction des distances vise à distinguer une double échelle d'organisation territoriale en améliorant les fonctionnements de voisinage (proximité du logement mais aussi du travail et des lieux d'échanges) sans pénaliser pour autant les fonctionnements de niveau métropolitain (bassin d'emploi, pôles économiques principaux, grands équipements collectifs). La réduction des distances passe par la promotion de la proximité. Au-delà du rapprochement entre le domicile et le travail, la mise en place de « tiers-lieux », comme de nouveaux lieux de centralité à inventer, peut également contribuer à l'objectif de diminution des longueurs de déplacements.

### **Faire de la sobriété foncière et énergétique un modèle de développement**

Parce que les nouveaux modes de développement, générateurs de densité, conduisent à ne plus considérer les espaces agricoles et naturels comme autant de réserves foncières en attente d'un aménagement urbain, la priorité se fixe désormais sur la réduction de la consommation foncière et la promotion de formes urbaines plus compactes.

Parallèlement, face à l'ambition du « Facteur 4 », le modèle de développement souhaité est aussi celui d'une métropole qui consomme peu d'énergie et la valorise au maximum. C'est pourquoi tous les gisements d'énergies renouvelables et de récupération présents doivent être mobilisés, dans des conditions économiques soutenables : 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 pour les besoins de climatisation. Enfin, il est question d'anticiper les impacts « énergie-GES » des opérations d'aménagement et de renouvellement urbains futures, et d'encourager la création de réseaux de chaleur dont la faisabilité technico-économique est largement favorisée en milieu urbain.

# Des coopérations et des solidarités à consolider et à diversifier

## Assurer la solidarité territoriale à l'échelle de l'InterSCoT

---

De façon générale, pour traiter les enjeux aux échelles appropriées et développer l'InterSCoT en lien avec le Conseil départemental de la Gironde, les territoires extérieurs au SCoT doivent être mieux associés.

L'InterScot girondin est une démarche de coordination interterritoriale qui s'interroge spécifiquement sur les enjeux dont l'échelle dépasse les périmètres stricts des SCoT. Son ambition est de porter un texte d'orientation et d'engagement commun aux SCoT de la Gironde – et selon leur volonté – et de le faire vivre dans la durée en appui sur les politiques du département et celles de l'État.

Le SCoT de l'aire métropolitaine de Bordeaux prend à son compte les avancées significatives exprimées dans cette démarche novatrice sur la solidarité et la complémentarité interterritoriales, notamment en termes de mobilité durable, de meilleure répartition des richesses et d'une adéquation plus juste entre l'offre et la demande en équipements et services. Plus généralement, la réflexion sur son armature territoriale, les ressources et les grands espaces s'effectue à une échelle plus large, celle de l'InterSCoT.

## Affirmer une véritable cohésion des territoires à l'échelle du SCoT

---

### Organiser la coopération entre les territoires au sein de l'aire métropolitaine bordelaise

À l'échelle de l'aire métropolitaine, la coopération entre les différents territoires passe par la mise en place des coopérations territoriales rassemblant l'ensemble des partenaires concernés et pouvant mettre en œuvre les politiques proposées et définies dans le SCoT.

Par ailleurs, les modalités d'élaboration et de concertation à mettre en place doivent être fondées sur la géographie des paysages et des usages afin de traiter convenablement des sujets tels que le traitement des franges de la zone agglomérée ou les déplacements radiaux.

### Accompagner l'émergence d'une intercommunalité de projets

Travailler entre différents territoires du SCoT sur les thématiques transversales à l'instar des déplacements, des équilibres entre espaces urbains et espaces naturels, densités et intensités urbaines, etc., conduit à l'émergence d'une nouvelle gouvernance pour la préparation du SCoT, puis sa mise en œuvre.

Les questions aujourd'hui soulevées par le développement durable et la métropolisation supposent des projets ne relevant ni des modes d'intervention métropolitains, ni des seules politiques municipales. Cette intercommunalité de projets nécessite des dispositifs institutionnels ad hoc, à géométrie variable.

Ces dispositifs de gouvernance à inventer ou à développer sont importants parce qu'ils permettent de composer d'une part avec les temporalités de l'action, d'autre part avec la gestion de l'« interterritorialité », de tenir compte des notions de mutabilité, voire de réversibilité des aménagements et des agencements urbains et périurbains, de différencier les actions mises en œuvre pour le court terme de celles concernant les politiques de long terme : autrement dit, gérer la transition et saisir les opportunités tout en les inscrivant dans des orientations d'aménagement pérennes.

## **Construire une nouvelle gouvernance fondée sur le partenariat et la contractualisation, conditions de réussite du projet**

---

### **Favoriser une politique partenariale diversifiée et élargie**

Tant dans les débats préalables à la mise en place du SCoT que dans sa mise en œuvre, 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 construction du projet.

Cette politique partenariale a pour objectif d'échanger et de partager les informations et les intentions et de coordonner les décisions avec les collectivités territoriales, les acteurs publics autres et les acteurs privés pour mieux appréhender les intérêts de chacun.

Elle prend notamment la forme de commissions permanentes thématiques réunissant les acteurs (ex : commission terroir, commission aménagement commercial, etc.).

### **Promouvoir la contractualisation**

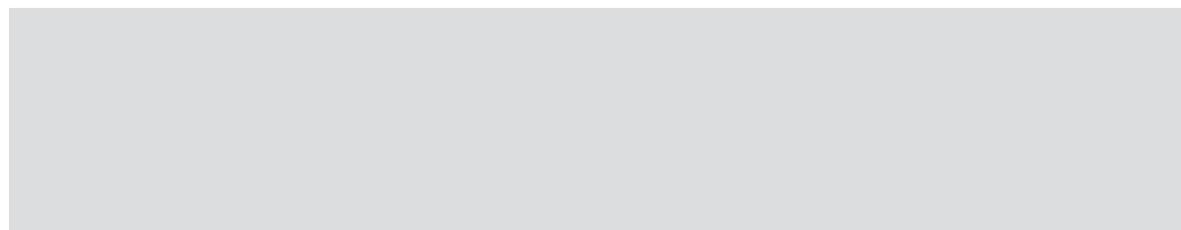
À une autre échelle, celle de l'InterSCoT girondin ou de l'IntraSCoT, la contractualisation entre maîtres d'ouvrage permet un respect mutuel des objectifs respectifs des uns et des autres, soit par convergence, soit par compromis et compensation. Elle autorise aussi à appréhender des problèmes communs mieux pris en compte à grande échelle (gestion de l'eau, risques naturels, économie de la consommation, tourisme, etc.) et à qualifier les interdépendances entre territoires.

La contractualisation trouve aussi son intérêt, s'agissant du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise, entre Bordeaux Métropole et les autres intercommunalités et entre les communes hors Bordeaux Métropole et les communes de Bordeaux Métropole 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 dans et en dehors de Bordeaux Métropole.

Dans ce contexte, au-delà de l'application réglementaire, en collaboration avec le syndicat mixte du SCoT, des politiques contractuelles doivent être développées avec l'ensemble des partenaires concernés sur des enjeux clés qui le justifient, notamment entre Bordeaux Métropole et les communautés de communes voisines.



# Faire une métropole autrement



*Un modèle de développement  
innovant et créatif*



## Pourquoi « autrement » ?

Dans l'idée du « autrement », plusieurs aspects se conjuguent pour former progressivement les bases d'un parti d'aménagement territorial singulier, à la fois fort, dense, porteur d'identité, intégrateur, solidaire, prometteur de créativité et d'innovation.

### « Autrement » par une certaine vision du développement pour « faire société »

La métropolisation, pour être efficace dans son processus à la fois spatial, économique et social, doit avant tout s'organiser en réseau et s'affranchir du principe de contiguïté qui « agglomère » l'espace urbain. En prenant appui sur la fertilité de son territoire pour produire de l'innovation, la future aire métropolitaine doit aussi jouer sur la diversification, qui lui permet, par le croisement par hasard, des interactions spatiales, des richesses et des intensités d'échanges. Enfin, pour éviter fragmentation et exclusion, pour « faire société », pour faire un espace facile à vivre, pratique, confortable, sans stress, doux, sûr, la voie de la mutualisation (services en copartage, mutualisation d'équipements collectifs porteurs de mixité, usages partagés des services urbains...) et le développement de nouvelles formes de cohésion sociale et de citoyenneté, ayant à voir avec l'équité territoriale et la mixité des usages, constituent les principes qui fondent une métropole généreuse.

### « Autrement par le haut niveau de services » à l'aune de la sobriété, de la solidarité et de la vulnérabilité

Une métropole « inclusive » se doit de créer de la cohésion territoriale, de proposer l'accès aux services, à tout, pour tous, partout, etc. Elle doit procurer les mêmes facilités à tous les métropolitains, les mêmes accessibilités aux emplois, aux services, à l'éducation et à la culture, aux loisirs, à la nature, à la santé, etc. En cela, la métropole doit se montrer généreuse. Pour autant, cette offre urbaine généreuse, ce « haut niveau de services » pour tous ne peut pas se concrétiser partout de la même manière, et ce pour plusieurs raisons.

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, qui devient, dès lors, presque une évidence. Il s'agit alors de trouver un compromis entre l'accès de tous, à tous les services, partout, et un double respect de contraintes d'économie de ressources naturelles et de réduction des budgets publics, dans un souci de rentabilisation des investissements.

Une des réponses se trouve dans la densité que le territoire saura nouer dans ses réseaux, dans la qualité de ses interactions territoriales, qui génèrent coopérations, échanges, innovations, dans l'inventivité des conceptions territoriales qui autorisent un usage plus partagé des espaces et des équipements.

### « Autrement » en raison de nouvelles exigences des textes législatifs

Le SCoT de l'aire métropolitaine reconnu au plan national en tant que « SCoT Grenelle » s'inscrit dans le cadre tracé par les lois Grenelle, qui sont porteuses d'un changement dans l'approche du développement des territoires et qui visent directement à :

- la réduction des secteurs de vulnérabilité aux risques naturels et technologiques ;
- la prise en compte des préoccupations liées au réchauffement climatique et à la question énergétique, notamment dans l'articulation des politiques d'urbanisme et des politiques de déplacements ;
- l'attention particulière apportée à la préservation de la biodiversité, au maintien et à la restauration des continuités écologiques ;
- la réduction de la consommation des espaces agricoles et naturels, dont le corollaire est la densification des tissus urbains.

### « Autrement » par les spécificités du territoire ...



# Une métropole ancrée sur ses paysages

# Une métropole ancrée sur ses paysages

## Fonder le projet sur la géographie et les paysages

---

### Mettre la charpente naturelle au service du projet et de la ville

Organiser, c'est orienter : autoriser à certains endroits, interdire à d'autres.

Dans les réflexions sur la planification des territoires, les notions de « paysages » ou d'« espaces naturels » évoquent le plus souvent les seules mesures de préservation, de protection ou de sauvegarde. En ce sens, le projet de charpente paysagère a pour objectif :

- de constituer un frein à l'urbanisation dans un certain nombre de cas : en interdisant la construction, les « coupures d'urbanisation », « coulées » ou « pénétrantes vertes » permettent de distinguer les communes les unes des autres et d'éviter les phénomènes d'agglomération. Ce rôle de « discontinuité » dans le tissu urbain est désormais doublé d'un fort enjeu de « continuité » en termes d'écologie ;
- de préserver ou reconquérir des éléments naturels majeurs comme les cours d'eau.

En complément de ces mesures de protection, le projet de charpente paysagère vise à une structuration du territoire dans son ensemble (urbain et non urbain) et à l'organisation de son urbanisation en s'appuyant sur la géographie et les paysages qui y sont liés. Faire avec et non contre, sortir de l'opposition ville-nature pour tendre vers une valorisation réciproque, ce qui sous-entend également que l'on se préoccupe de la qualité des paysages construits.

La ville s'organise ainsi en fonction de ses espaces ouverts, qui représentent son paysage naturel, son cadre de vie, et qui participent de son identité.

La « nature ordinaire », composée d'espaces agricoles et sylvicoles pour l'essentiel, ne doit plus être considérée comme une réserve foncière mais comme une ressource indispensable à l'attractivité résidentielle, économique et touristique du territoire, un paysage et un espace de production qui, pour se maintenir, doivent être économiquement viables.

Ainsi, la charpente paysagère a pour objectif de structurer le développement du territoire en dessinant un réseau d'espaces comme pourrait l'être une infrastructure. Elle est composée d'espaces de nature diversifiés dont la situation géographique, plus que la qualité écologique ou le degré de protection, en déterminent la valeur.

### Rechercher un équilibre ville-nature

Espaces naturels, espaces agricoles et espaces verts urbains, mais également friches et délaissés, sont communément, et confusément, associés à l'idée de nature. En réalité, leur degré de « naturalité » est très variable. Cependant, quelle que soit leur échelle, ces espaces sont susceptibles de porter des valeurs écologiques, économiques, d'usage et d'organisation du territoire.

Dans le cadre de la réflexion sur l'organisation du territoire, plusieurs qualités de nature sont distinguées, correspondant à trois échelles de territoire que la charpente réunit :

- les grands espaces agricoles et naturels qui cernent la ville ;
- les espaces de nature urbains cernés par la ville ;
- les « espaces de nature intermédiaires » plus complexes à définir, car situés à la marge des deux précédents types d'espaces, plus difficiles à reconnaître également au sein de l'ensemble des espaces agricoles et naturels, et plus sensibles car situés aux portes de l'agglomération, sous forte pression urbaine, et dont la mutation est parfois initiée.

Pour répondre à la diversité de ces situations de nature, le projet de charpente paysagère articule l'ensemble de ces espaces à toutes les échelles spatiales selon les objectifs suivants.

### Faire des grands espaces agricoles et naturels l'écrin de la métropole

Les fleuves, leurs berges et leur lit majeur, les affluents et leurs vallées, les coteaux, les espaces agricoles et sylvicoles, etc., ceinturent la ville et composent ses paysages naturels, qu'il s'agit de qualifier et de consolider comme un écrin et comme contrepoids de la ville à l'échelle du grand territoire.

## **Réintroduire la nature en ville par le biais d'espaces de nature urbains**

Condition indispensable pour concilier l'intensification urbaine avec la qualité du cadre de vie : la présence de nature en ville est à rechercher par la création de nouveaux espaces de nature urbains (parcs, jardins, promenades, etc.), mais également par la dissémination d'éléments de nature « isolés » dans la ville (végétalisation verticale ou horizontale, continuités arborées, arbustives ou herbacées, etc.).

## **Pérenniser et compléter le patrimoine agricole, naturel et forestier de la métropole**

---

### **Conforter et enrichir la stratégie volontariste de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers engagée en 2001**

Depuis 2001, de nombreuses évolutions en matière de connaissance et de protection du patrimoine naturel ont vu le jour : la mise en place des sites Natura 2000 et l'élaboration des DOCOB, l'obligation de prise en compte de la biodiversité et des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme imposées par les lois Grenelle, ainsi que l'amélioration de la connaissance des milieux humides (inventaires, élaboration du SAGE estuaire de la Gironde et milieux associés).

L'ensemble de ces évolutions appelle donc la mise en place de mesures de protections adaptées à la valeur écologique et à la sensibilité des espaces importants pour le maintien de la biodiversité.

### **Prendre en compte les continuités écologiques et substituer la notion de discontinuité urbaine à celle de continuité naturelle**

Dans le contexte actuel de changement climatique, le maintien, la préservation et/ou la remise en bon état des continuités écologiques constituent un moyen efficace de préserver les capacités d'adaptation des écosystèmes aux déplacements prévisibles des aires de répartition des espèces, et permettent également de pallier les effets négatifs de la fragmentation de l'espace par les infrastructures.

Système de nature et de paysage composé d'espaces hiérarchisés, de liens structurants, de parcs naturels métropolitains, de ceintures d'espaces agricoles et naturels faisant lisière à l'urbanisation, le projet de charpente paysagère constitue le canevas de développement du territoire. Véritable réseau d'espaces naturels, agricoles et sylvicoles à l'échelle métropolitaine, la charpente paysagère permet également de préserver les continuités écologiques.

## **Reconnaître les fonctionnalités et services rendus par le socle naturel**

---

### **Placer l'eau et ses dynamiques au cœur du projet d'aménagement**

Par son développement, la ville tend à effacer le socle géographique et ses dynamiques naturelles, en particulier celles de l'eau. Depuis le plateau landais jusqu'à la plaine alluviale de la Gironde, en remontant les nombreux vallons de l'Entre-deux-Mers, l'eau est omniprésente sur le territoire de l'aire métropolitaine bordelaise. Cette spécificité régionale (l'Aquitaine est étymologiquement le « pays des eaux ») se traduit localement par une abondance et une diversité de milieux humides et aquatiques qui forment la « trame bleue » du territoire. Réservoirs de biodiversité et continuités écologiques majeures, champs d'expansion des crues et zones tampons : la préservation de la continuité et de la fonctionnalité de cette trame bleue est indispensable à la lutte contre le risque inondation, la protection de la ressource en eau potable, la régulation des ruissellements pluviaux, l'épuration des eaux et la productivité piscicole. Ressource et richesse du territoire, l'eau reste néanmoins perçue comme une

contrainte et un facteur de vulnérabilité. Cette relation ambivalente, entre volonté de maîtrise et obligation de protection, doit être dépassée.

En révélant la trame bleue du territoire à l'échelle des bassins versants, la charpente paysagère place l'eau et ses dynamiques au cœur du projet d'aménagement, en reconnaissant en particulier les lits majeurs, vallons et chevelus naturels et artificiels. Elle interroge le développement urbain au regard des espaces de dilatation dont l'eau à besoin, et contribue à répondre à la question de l'inondabilité des territoires, ainsi qu'à leur valeur et leur statut.

### **Conforter le réseau écologique du territoire et contribuer à en préserver la biodiversité, même la plus ordinaire**

Le territoire dispose d'un socle d'espaces agricoles et semi-naturels tout à fait originaux : mosaïque agro-sylvicole du plateau landais, prairies et bocages des vallées, terroirs viticoles, etc. Fruits de la valorisation agricole et sylvicole et qualifiés d'« ordinaires », ces espaces présentent une composante culturelle et économique indissociable de leur valeur écologique. Puits de carbone, corridors écologiques indispensables à la mise en réseau des grands cœurs de nature, ces espaces abritent souvent une biodiversité remarquable, malgré l'absence ou la faiblesse des protections.

En jouant sur la mise en relation d'espaces ouverts, depuis les vastes espaces agricoles et naturels jusqu'aux espaces de nature urbains, la charpente paysagère 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, le projet de charpente paysagère concilie les fonctions environnementales, sociales et économiques nécessaires à la pérennité de ces espaces.

### **Affirmer le rôle des agricultures au sein du projet**

---

Sylviculture, viticulture, grandes cultures céréalières et légumières, maraîchage et élevage sont présents sur le territoire. Les agricultures gèrent près de 70 % des espaces ouverts de l'aire métropolitaine. Dans ce contexte, la préservation et la valorisation des espaces ouverts reposent ainsi d'évidence sur le soutien et le développement des agricultures sous toutes leurs formes et en complémentarité, de manière à répondre à l'ensemble des situations géographiques et urbaines de l'aire métropolitaine.

L'enjeu est d'importance sur l'ensemble du territoire de l'aire métropolitaine bordelaise, et plus particulièrement sur les territoires périurbains, qui sont sous pression par rapport à la ville agglomérée.

La diversité des « terroirs » (topographie, pédologie, hydrologie et culture) présents autour de l'agglomération offre alors la possibilité de développement de projets agricoles riches et distincts, en adéquation avec leur milieu.

### **Préserver le potentiel agricole de l'aire métropolitaine**

Avant tout, il est important de maintenir le principe de protection fort du potentiel viticole métropolitain (terroirs AOC) initié dans le Schéma directeur de 2001. Mais, plus largement, la préservation du potentiel sylvicole local ainsi que le maintien d'une agriculture compétitive au plan international, qu'il s'agisse d'agriculture légumière, céréalière, ou de cultures fourragères, doivent être recherchés.

## **Valoriser la dimension économique des agricultures**

À l'échelle de l'aire métropolitaine, ce sont 4 496 salariés de la production et 2 857 employés des organismes professionnels agricoles qui, en 2007, travaillent dans ce secteur. Les salariés de la production et ceux des organismes professionnels agricoles occupent des emplois directement liés à l'agriculture, mais beaucoup sont aussi indirects : le port de Bordeaux génère beaucoup d'emplois grâce aux céréales, sans oublier l'activité de négoce du vin et les entreprises agroalimentaires qui sont liées à l'agriculture locale.

À une échelle plus locale, l'agriculture est un élément fort du tissu économique local. Elle est un élément central de la vie économique locale dans beaucoup de domaines : mécanique, transport, fournitures, restauration, etc. À proximité de Bordeaux, l'importance économique des exploitations agricoles est moins marquée et de fait moins reconnue. La prise en compte de la dimension économique de l'agriculture et de ses retombées directes sur un grand nombre de secteurs justifie en partie son intérêt comme élément structurant du projet.

## **Impulser une agriculture de proximité autour d'une trame d'espaces agricoles périurbains et urbains**

Afin de maintenir, soutenir et dynamiser l'agriculture urbaine et périurbaine à destination des marchés locaux et régionaux, le développement d'une agriculture urbaine et périurbaine de qualité, participant à une stratégie de réduction de l'impact écologique, de valorisation économique du secteur et de sécurisation de l'approvisionnement de la métropole (stratégie de gestion du « grenier » métropolitain : productions, importations, gestion des flux, etc.) doit être favorisé, et des pratiques agricoles harmonieuses doivent être soutenues afin de tenir compte de la fragilité de certains milieux.

Parallèlement, des lieux de distribution de proximité et des circuits courts doivent être organisés, et les outils d'action et de portages fonciers coordonnés.

## **Faire des espaces agricoles des lieux de projets**

Pour conforter les espaces de nature intermédiaires plus vulnérables, la charpente paysagère doit pouvoir proposer des projets agricoles et de loisirs liés à la nature et à l'environnement permettant à la fois de pérenniser l'activité agricole et de développer une offre touristique et de loisirs.



# Une métropole responsable

# Une métropole responsable

## Assurer une sobriété énergétique et foncière

---

### Réduire la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers en rationalisant le développement urbain

La Gironde a vécu l'urbanisation de ces dernières décennies sur le postulat d'une énergie fossile et d'un sol abondants. Ces ressources, aujourd'hui, se font rares. Un développement urbain mal contrôlé aboutit à une consommation d'espace mettant à mal le stock d'espaces naturels, forestiers et agricoles. Combiné à la fragmentation, cet étalement crée une dépendance automobile aux conséquences multipliées par l'allongement des distances.

De manière générale et à l'instar des pratiques antérieures, la surconsommation foncière doit donc être réduite par une conception renouvelée de l'ordonnement des espaces urbains, des bourgs et villages. Une trame viaire adaptée aux modes de déplacement alternatifs à la voiture, des choix de localisation d'équipements collectifs en continuité de l'urbanisation existante, une programmation restrictive des réseaux d'assainissement et la promotion des services numériques sont aptes à rendre plus « soutenable » le fonctionnement de ces espaces (y compris par la réduction des émissions de gaz à effet de serre).

La sobriété foncière est le parent de la sobriété énergétique. La rationalisation de la consommation d'espace permet de limiter l'étalement urbain, donc les déplacements motorisés, et de donner ainsi plus de crédibilité aux offres alternatives que sont à la fois les transports en commun et les modes doux.

### Promouvoir la sobriété et la maîtrise de l'énergie

Face à l'ambition du « Facteur 4 », le passage d'une société fondée sur la consommation abondante d'énergies fossiles à une société plus sobre et plus écologique s'impose aujourd'hui. La diminution des consommations d'énergie, nécessaire pour tous les domaines de la vie quotidienne, participe à cet objectif, permettant d'imaginer une transition énergétique dans de bonnes conditions.

Concrètement, il s'agit de permettre les économies d'énergie, d'accompagner l'optimisation de nos systèmes de production et d'encourager le plus possible les énergies renouvelables et de récupération. Il s'agit ainsi de promouvoir un modèle énergétique qui permette de satisfaire de manière durable, équitable et sûre, pour les hommes et leur environnement, les besoins en énergie des citoyens et de l'économie dans une société sobre en énergie et en carbone.

Ainsi, tous les gisements d'énergies renouvelables et de récupération présents localement doivent être mobilisés et valorisés, notamment 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 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.

## Préserver durablement les autres ressources dans l'anticipation du changement climatique

---

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

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, le territoire doit pouvoir répondre aux besoins en eau potable de la future métropole millionnaire tout en réduisant les prélèvements dans les nappes déficitaires et dans les zones à risque de dénoyage de l'oligocène en périphérie de l'agglomération.

Cet objectif s'inscrit en compatibilité avec le SAGE nappes profondes de Gironde, et en cohérence avec la démarche InterScoT portée par le département de la Gironde et les services de l'Etat.

Les effets attendus du changement climatique (étiages plus sévères, augmentation de la salinité de l'estuaire, notamment) ont en outre un effet amplificateur sur la tension entre offre et demande en eau potable, notamment en raison de la baisse de productivité des sources à l'oligocène ou de l'augmentation de la salinité des eaux estuariennes, qui pourrait rendre caduques les stratégies de report vers des ressources en eau superficielle (utilisation des eaux de la Garonne pour les besoins en eau industrielle sur la presqu'île d'Ambès ou pour les besoins en eau potable).

Afin de respecter les VMPO (volume maximum prélevable objectif) fixés par le SAGE nappes profondes de Gironde sur les unités de gestion « Centre » et « Médoc-estuaire », la satisfaction des besoins nouveaux et d'une partie des besoins existants devra se faire :

- par une optimisation des usages : amélioration de la performance des réseaux, maîtrise des consommations, recours à des ressources alternatives pour les usages qui le permettent et dans un contexte économique acceptable, optimisation des usages publics ;
- par la mise en œuvre de ressource de substitution, non concernées par le SAGE ou visées par le SAGE et classées comme non déficitaires.

### Préserver la qualité des eaux à l'échelle des bassins versants

La vulnérabilité croissante des milieux aquatiques (étiages sévères des cours d'eau secondaires, faible réceptivité du milieu estuarien...) et l'objectif d'atteinte du bon état des masses d'eau imposent également des efforts accrus en matière de réduction des pollutions et de préservation des milieux aquatiques et des zones humides.

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, le SCoT fixe les objectifs suivants :

- 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.

## **Favoriser une utilisation économe et rationnelle des matériaux de construction afin de préserver les ressources et de limiter les importations de matériaux**

Au regard des ambitions de développement urbain et démographique de l'aire métropolitaine bordelaise, l'approvisionnement du territoire en matériaux de construction constitue un besoin essentiel à satisfaire. Face à la raréfaction des ressources locales en granulats, un équilibre entre préservation de ces ressources et maîtrise des impacts environnementaux négatifs liés à l'importation de matériaux est à trouver. Dans cette perspective, plusieurs possibilités sont à envisager concomitamment pour tendre vers une exploitation rationnelle et économe des matériaux de construction :

- le développement du recyclage des matériaux de démolition et le développement de l'écoconstruction (filière bois-construction) ;
- le développement de modes de transports alternatifs au fret routier : fret ferroviaire et voie d'eau ;
- une meilleure prise en compte des ressources locales dans les documents d'urbanisme et une réflexion cohérente à l'échelle intercommunale sur la remise en état des sites en fin d'exploitation.

## Réduire la vulnérabilité du territoire face aux risques et nuisances

---

### **Intégrer les évolutions en matière de prise en compte du risque fluvio-maritime**

Les principes généraux de prévention du risque inondation sont définis au niveau national depuis 1994 par 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.

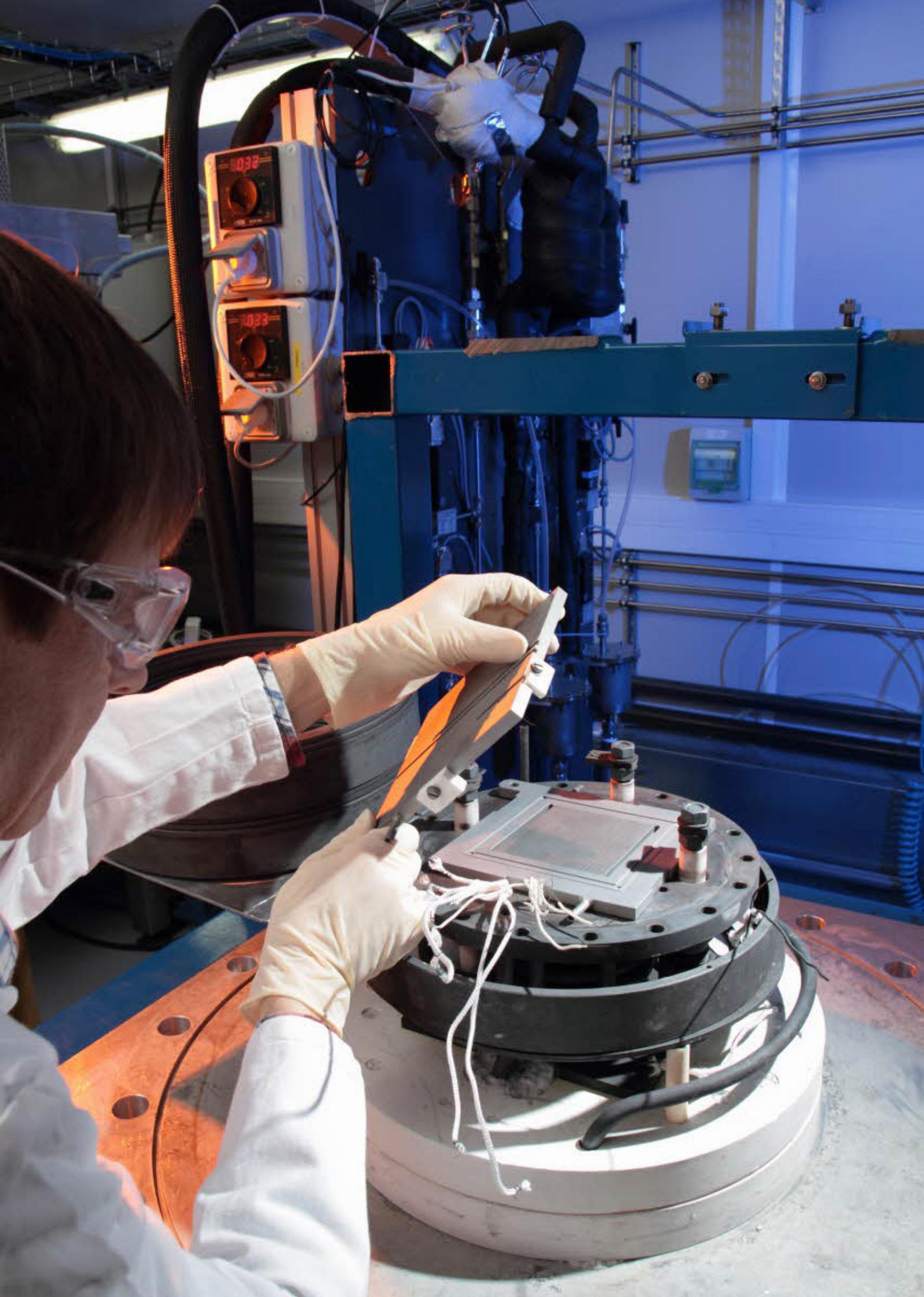
Bien que ces principes restent d'actualité, suite aux conséquences désastreuses de la tempête Xynthia, l'État a impulsé un renforcement notable de l'application des principes de prévention. Ce nouveau contexte se traduit principalement par des évolutions en matière de connaissance de l'aléa et une meilleure prise en compte des ouvrages de protection.

L'ensemble de ces évolutions réinterroge 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. 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. Il s'agit pour le SCoT de prendre en compte ces évolutions et de les traduire dans le projet.

### **Réduire l'exposition des biens et des personnes aux risques et nuisances**

Mouvements de terrain, risques de feux de forêt, risques industriels et technologiques et bruits issus des infrastructures de transports impactent lourdement le territoire de l'aire métropolitaine bordelaise.

Afin de ne pas aggraver l'exposition des biens et des personnes à ces risques, il s'agit de prendre en compte l'ensemble de ces aléas dans les projets de développement et de réduire la vulnérabilité des secteurs déjà exposés.



# Une métropole active

# Une métropole active

## Développer la connectivité de l'aire métropolitaine pour une attractivité renforcée

---

Dans un contexte de forte croissance urbaine et économique, il est indispensable également d'améliorer l'accessibilité à l'aire métropolitaine bordelaise pour renforcer son dynamisme et accompagner et soutenir le développement économique. En facilitant la circulation et l'accès à son territoire des personnes, des marchandises, des biens, des richesses et des informations, l'aire métropolitaine bordelaise permet ainsi son insertion dans les grands réseaux de flux à l'échelle régionale, nationale et européenne.

### Renforcer les capacités de développement des liaisons internationales, nationales et régionales

Afin de promouvoir l'attraction de l'agglomération bordelaise comme centre d'affaires, mais aussi comme destination touristique, le rôle de l'aéroport en tant que « hub » international doit être réaffirmé. Le repositionnement vers l'international est également justifié par l'arrivée de la nouvelle ligne TGV, qui réduira à terme le nombre de voyageurs en avion depuis Bordeaux vers certaines destinations nationales. Dans cette optique, le nouveau terminal de l'aéroport dédié aux compagnies low cost « Billy » permettra de développer les liaisons avec des villes européennes actuellement non desservies de façon directe, notamment des villes de taille moyenne.

Parallèlement, les projets de lignes à grande vitesse reliant Bordeaux à Paris (2 h), à Toulouse (1 h) et à Bilbao (1 h 30) vont jouer un rôle essentiel en offrant à terme une nouvelle accessibilité en train à la métropole bordelaise depuis des territoires aujourd'hui éloignés. Ainsi, il s'agit d'ores et déjà d'anticiper et d'accompagner la transformation future des rapports entre territoires, la mise en place de nouvelles relations de complémentarité entre villes, l'élargissement des bassins d'emploi, etc.

Mais, au-delà de ces grands projets structurants, d'autres liaisons doivent aussi être développées, notamment pour répondre à la croissance du trafic de marchandises. Cependant, dépassant largement les limites de l'aire métropolitaine, ces liaisons doivent résulter d'une réflexion à plus grande échelle, comme celle de l'InterSCoT par exemple.

### Améliorer l'accessibilité aux grands pôles d'emploi et pôles de transport de la métropole

Par ailleurs, la nouvelle ligne à grande vitesse doit pouvoir également permettre de trouver à terme un bon niveau de services pour les voyageurs sur le réseau de TER qui assure une desserte du territoire métropolitain plus fine et plus cadencée que la ligne de TGV (plus de stations).

Plus spécifiquement, la desserte des zones d'emploi et des grands pôles de transports (gare, aéroport, pôles intermodaux, etc.) doit être assurée. Au-delà de l'optimisation ou de la création éventuelle d'axes structurants, la création ou le renforcement de pôles comme nœuds d'accès aux réseaux doivent être avancés afin de répondre à différentes fonctions : intermodalité, échange, stockage, transformation, etc.

### Bâtir une « armature logistique » au regard du nouveau positionnement de la métropole à l'échelle européenne

La situation géographique de l'aire métropolitaine sur le deuxième axe européen reliant le sud au nord de l'Europe en fait un lieu privilégié d'implantation de la logistique dite de « corridor ». Cette activité, dont le fonctionnement est plus lié à la présence de flux qu'à celle de l'agglomération, s'intègre aujourd'hui dans des réseaux qui dépassent très largement l'aire d'influence de l'agglomération et reste de fait difficilement appréhendable à cette échelle.

Toutefois, l'aire métropolitaine bordelaise doit pouvoir bénéficier des retombées positives de sa position de carrefour du Sud-Ouest européen en adoptant une stratégie de développement à l'échelle du grand territoire qui vise à la diversification des modes de transports.

Dans ce contexte, une réflexion sur le transport de marchandises à grande échelle et par le fer doit s'engager. Elle peut notamment envisager de façon concertée l'opportunité d'un axe ferroviaire complémentaire afin de désengorger les axes d'accès à l'agglomération, tout en offrant de meilleures conditions aux transporteurs.

Ensuite, la hiérarchisation des implantations logistiques (plates-formes ou centrales d'achats) d'approvisionnement de l'aire métropolitaine doit être mise en place, en pensant aussi bien à leurs localisations et leurs fonctions spécifiques qu'à leur accessibilité. À l'heure de la sobriété énergétique, les modes alternatifs à la route (ferroviaire, fluvial) pour la desserte des plates-formes logistiques et des installations portuaires doivent être privilégiés. Dans ce cadre, une réflexion sur le cabotage maritime et le transport fluvial doit être menée pour envisager la Garonne et l'estuaire de la Gironde comme voies de fret, à l'instar des réflexions données dans le cadre de l'InterSCoT.

Afin d'approvisionner l'hypercentre et le cœur de l'agglomération, une réflexion et des axes d'action doivent être déclinés dans le D2O. La logistique du dernier kilomètre doit bénéficier de sites appropriés, qui devront être connectés dans leur fonctionnement au réseau de « logistique métropolitaine » et aux sites de logistique de « corridor ». Une réflexion sur l'harmonisation des réglementations en matière de circulation poids lourds est nécessaire afin de fluidifier et rendre plus lisibles les itinéraires.

## **Réussir le déploiement du très haut débit sur l'ensemble des territoires**

Le rapport des équipements numériques aux territoires se pose de deux manières. La première, se rapprochant d'autres problématiques d'équipements, consiste à offrir à tous les acteurs un accès aux nouvelles technologies par le biais de l'installation et de la gestion d'infrastructures dédiées, quel que soit l'endroit où l'on se trouve. La seconde, parce que le numérique permet une forme d'ubiquité tant en termes de travail, de services publics, de réseaux sociaux ou de consommation, et concerne les mutations potentielles des mobilités et plus largement des échanges matériels et immatériels dans et à travers le territoire. Interagissant avec les flux, la répartition spatiale des hommes et des objets peut être vouée à évoluer.

## **Soutenir les filières ayant des effets d'entraînement sur le socle économique local**

---

Des filières génèrent des effets d'entraînement sur l'ensemble de l'économie. Ces filières stratégiques, pour des raisons souvent très différentes, doivent faire l'objet d'une concentration des moyens. Soutenir leur développement contribuera à l'essor de l'ensemble de l'économie.

On peut citer les secteurs suivants :

- la chimie, essentiellement localisée sur la presqu'île d'Ambès, est un secteur qui génère d'importantes recettes pour les collectivités locales. L'enjeu majeur pour cette filière est de réussir sa conversion vers la chimie verte, source de débouchés dans l'avenir ;
- le secteur de l'économie créative, bien peu porteur d'emplois en volume, est également stratégique. En participant à l'ambiance d'une ville, à sa réputation, c'est un élément qui permet d'attirer cadres et jeunes actifs ;
- les écotecnologies, plus qu'un secteur en tant que tel, sont essentielles pour aller vers une nouvelle façon de vivre et de produire. Le renouvellement des modèles énergétiques est sans doute l'enjeu fondamental. Ces technologies qui demain se diffuseront à l'ensemble des secteurs d'activités doivent être soutenues.

## **Améliorer les liens entre la recherche et les industries pour une métropole innovante**

---

L'université de Bordeaux est un atout majeur pour l'agglomération bordelaise et le département. L'Opération campus de Bordeaux qui s'insère dans l'opération nationale campus arrêtée en 2008, qui concerne 12 sites universitaires sur l'ensemble du territoire national et la constitution du PRES (pôle de recherche et d'enseignement supérieur), permettront dans les années à venir de donner une plus grande visibilité au campus. Afin d'accroître les retombées économiques, l'aire métropolitaine doit aider à l'émergence de start-up. Les structures de transfert de technologies, comme les pépinières d'entreprises innovantes, les incubateurs, les cellules de valorisation, doivent être appuyées et renforcées pour améliorer le lien entre recherche et économie. Par ailleurs, l'agglomération doit communiquer sur ses savoir-faire locaux et sur ses formations d'excellence afin de renforcer son attractivité. L'émergence de « pôles de compétitivité », où l'excellence universitaire rencontre les industries de pointe, est un atout indéniable pour l'aire métropolitaine. Aujourd'hui, trois filières économiques sont labellisées « pôles de compétitivité » dans l'agglomération : Xylofutur, dont le cœur de l'outil productif est basé dans le sud des Landes, mais qui est très ancré localement pour la recherche, la Route des lasers, autour du CEA (Centre d'essais atomiques) du Barp, de Pessac et de Talence, et Aerospace Valley, à cheval entre le Midi-Pyrénées et l'Aquitaine.

Les pôles de compétitivité représentent une opportunité importante pour la métropole, car ils facilitent la lecture des atouts productifs à l'échelle nationale, voire mondiale. Le SCoT doit mettre en œuvre les conditions favorables à un ancrage territorial de ces filières. Il doit leur offrir des sites d'activités dédiés et de haute qualité ainsi qu'une bonne visibilité.

## **Diversifier l'activité économique et développer l'emploi dans tous les territoires**

---

### **Faire de la proximité et de la mixité un levier de développement**

Mettre fin à la spécialisation fonctionnelle des territoires constitue l'un des piliers du projet de SCoT. L'hypercentre et le cœur d'agglomération, territoires de renouvellement urbain par excellence, doivent s'appuyer sur la mixité des fonctions économiques et résidentielles en particulier afin de répondre à l'objectif central de développer des espaces attractifs en réduisant les distances domicile-emploi.

### **Maintenir la concentration des emplois autour des grands sites d'activités**

Même si elle a eu tendance à reculer ces dernières années, la polarisation de l'emploi reste plus forte que dans la plupart des métropoles françaises. Rappelons que c'est une force. En effet, la polarisation des emplois offre des potentialités importantes de mutualisation des équipements et de desserte des principaux lieux d'emploi. C'est aussi un élément primordial pour faire métropole par la lisibilité qu'elle offre. Le bassin d'emploi des territoires périphériques doit prendre toute sa place dans la dynamique économique métropolitaine. Principalement concentrés sur un réseau de pôles économiques d'équilibre, les emplois locaux jouent pleinement le rôle de fertilisateurs du socle économique métropolitain. C'est par la complémentarité et l'hybridation entre les initiatives périphériques et celles du cœur d'agglomération que l'objectif d'une activité diversifiée et dynamique sera atteint. Les sites économiques périphériques de rayonnement métropolitains sont les porteurs d'une telle ambition.

### **Développer une économie présente de qualité**

L'économie présente est un régulateur essentiel des tensions territoriales. La redistribution des territoires métropolitains vers les territoires périphériques est le corollaire indispensable pour un projet économique socialement et politiquement soutenable.

Ces redistributions sont en partie publiques (revenus de transferts, fiscalité...) et sont fonction des choix politiques tant nationaux que locaux. L'autre partie appartient à la sphère privée et se compose des dépenses effectuées dans un territoire par la population, qu'elle soit résidente ou de passage.

L'économie présentielle offre d'importantes perspectives de développement économique. Il est indispensable d'en faire un levier pour pérenniser et améliorer les conditions d'emploi dans tous les territoires de l'aire métropolitaine.

## **Offrir un cadre économique de qualité à la mesure des attentes des acteurs économiques**

---

L'attractivité de la métropole, d'un point de vue économique, se mesure aussi dans sa capacité à répondre aux attentes des salariés et des entreprises. Dans un contexte de concurrence accrue entre les grandes métropoles, il faut veiller à offrir des conditions optimales qui répondent aux besoins des acteurs économiques. Il s'agit en l'occurrence de diversifier les espaces économiques pour en faire de véritables lieux de vie où les entreprises et leurs salariés pourront se voir offrir de nombreux services dans un cadre paysager de qualité. La garantie d'un foncier économique disponible, accessible et viable est une autre condition d'une attractivité renforcée.

## **Établir les conditions favorables pour une attractivité et une lisibilité renforcées des entreprises et des salariés**

### **Renouveler et densifier les zones d'activités existantes**

Les grands projets en cours en matière économique (Euratlantique, Aéroparc, Écoparc, Bioparc, Technopôle de Montesquieu, Cité de la photonique, etc.) vont modifier l'armature économique de l'agglomération. Cette nouvelle donne aura nécessairement un impact sur l'offre existante. Même si l'arrivée de nouvelles activités est projetée, il y aura également des transferts d'activités au sein même de l'agglomération. Les sites existants risquent donc d'être mis en concurrence.

Afin de maintenir une certaine compétitivité des parcs d'activités existants, il est nécessaire de les adapter aux nouvelles exigences des entreprises et des salariés. Cette « remise à niveau » passe notamment par :

- une meilleure adéquation entre l'offre et la demande de mobilité des salariés ;
- une réflexion paysagère et environnementale ;
- l'implantation et/ou le développement de services aux personnes sur place.

### **Construire une stratégie foncière à long terme afin d'éviter les mouvements spéculatifs sur le foncier**

L'anticipation des besoins futurs en matière de foncier économique est primordiale. Être prêt à accueillir des activités lorsque l'opportunité se présente est essentiel. La constitution de réserves foncières ciblées semble donc indispensable pour répondre aux besoins des entreprises et pour agir sur leur localisation. Une organisation performante de l'appareil productif nécessite donc une plus grande maîtrise foncière.

Aussi, les conditions d'ouverture à l'urbanisation doivent être maîtrisées, et des conditions strictes (dessertes, intégration paysagère, etc.) sur les extensions possibles ou sur la réhabilitation de friches doivent être développées pour offrir aux salariés et aux entreprises les conditions optimales d'implantation sur le territoire.

## **Mettre en place une véritable politique touristique et patrimoniale au service du territoire**

---

### **Enrichir l'offre en grands équipements et services d'intérêt métropolitain dans une logique de complémentarité à l'échelle du Grand Sud-Ouest**

L'évolution du système urbain bordelais liée à la grande vitesse ferroviaire passe par une mise en réseau des grandes villes du Sud-Ouest. Dans cette optique, les grands équipements d'intérêt métropolitain doivent se placer en complémentarité les uns des autres. Une réflexion à l'échelle eurorégionale doit être menée sur les complémentarités entre plates-formes aéroportuaires, filières universitaires et secteurs à forte valeur ajoutée.

### **Affirmer le rôle fédérateur de Bordeaux – Port de la Lune**

Si le territoire suit une logique d'itinéraire touristique, Bordeaux reste le point de convergence des différents tourisms et itinéraires (fluvial, culturel, viticole). 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.

En parallèle, le tourisme d'affaires doit représenter un axe important du développement touristique. La notoriété bordelaise, doublée de la présence d'infrastructures métropolitaines (aéroport, gare, Palais des congrès, Parc des expositions, centres hôteliers de Bordeaux et de Mérignac, etc.), offre les conditions pour développer un tel marché avec une capacité d'accueil adaptée.

### **Réinvestir le lien avec le fleuve**

Dans cette approche, le fleuve doit constituer un lien entre les différents parcours et territoires touristiques : un lien nord-sud permettant de traverser le territoire par un système de navettes fluviales jalonné d'escales et l'utilisation possible des chemins de halage, un lien est-ouest pour connecter les deux rives, permettre la continuité des itinéraires touristiques et favoriser la complémentarité des différents modes de transports.

Le fleuve peut devenir un support de projets important :

- sur les fleuves et l'estuaire, en développant activités et équipements sur le chapelet d'îles existantes, à l'image des activités proposées sur l'île d'Arcins ;
- le long des fleuves et de l'estuaire, en créant un système de liaisons douces, ponctué d'équipements, d'aires de baignade, de ports et haltes nautiques accueillant une activité fluviale de découverte et pédagogique en lien avec les qualités écologiques intrinsèques de ces espaces.

Le positionnement et le renforcement des 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... Des connections sont donc à créer entre les parcours terrestres et les parcours fluviaux.

### **Mettre l'œnotourisme au cœur de la politique touristique**

Le vin de Bordeaux est l'un des produits d'appel phares du territoire qui transcende la seule attractivité touristique. Il représente en effet aujourd'hui une véritable marque territoriale, génératrice de notoriété pour la ville de Bordeaux, mais aussi pour les territoires alentour, marque reconnue à l'échelle mondiale. L'œnotourisme doit ainsi devenir un élément majeur de la politique touristique sur le territoire, et la qualité paysagère de ces espaces un fil conducteur.

## **Conforter l'itinérance comme support de pratiques touristiques**

L'itinérance, comme principe des pratiques touristiques, inclut les notions de déplacement, de traversée. Elle permet de sortir du principe de tourisme de séjour ou de villégiature, et rejoint l'idée de voyage. À la fois encadrée et spontanée, elle se base sur les qualités intrinsèques du territoire sans réclamer d'infrastructures lourdes et permet de générer un réseau entre les différents parcours reliant les sites et favorisant l'implantation d'équipements ou d'activités touristiques.

Ainsi, la mise en réseau des parcours devient un enjeu fort pour créer sur le territoire un maillage de balades touristiques, déterminant ainsi les besoins en termes d'équipements et d'activités touristiques. L'intérêt est ici de constituer autour de ces parcours une offre cohérente et complète à l'échelle du territoire.

L'itinérance impliquant un changement régulier de lieu, la localisation de l'hébergement est déterminante pour ponctuer le territoire de structures d'hébergement adaptées, sachant que les capacités d'accueil du territoire, au départ plus faibles que sur les grands territoires touristiques, sont aujourd'hui concentrées sur l'agglomération et la ville de Bordeaux.



ST AUGUSTIN

# Une métropole à haut niveau de services

# Une métropole à haut niveau de services

## Définir une stratégie de déplacements métropolitaine en lien avec l'organisation urbaine

---

Une stratégie de déplacements partagée doit être mise en place à l'horizon 2030 qui réponde aux spécificités du fonctionnement territorial girondin, avec une métropole, deux agglomérations importantes, celle du bassin d'Arcachon et celle du Libournais, et une multitude de centralités ou de systèmes urbains plus ou moins autonomes.

Cette stratégie doit satisfaire les divers « modèles » d'organisation de la demande de déplacements qui coexistent, et dans lesquels les déplacements de proximité, les déplacements urbains et périurbains et les déplacements interurbains peuvent se superposer sur certains territoires, ou se distinguer sur d'autres territoires. Elle doit aussi s'articuler avec les stratégies de développement urbain : localisation des habitats et zones d'emploi à proximité des réseaux de transports, densification, mixité des activités, etc.

### Organiser un double tempo urbain entre fluidité lente et fluidité rapide

Un fonctionnement métropolitain performant nécessite d'assurer à tous régularité des allures et fiabilité des temps de parcours, tant pour les personnes que pour les transporteurs de fret. Cette fiabilité implique de relativiser le critère de la vitesse de circulation en le complétant par celui de la prédictibilité du temps de transport et donc de chercher plus de fluidité par plus de régulation, et ce quel que soit le mode de déplacement. L'obtention de cette fluidité nécessite une optimisation collective de l'usage des moyens de déplacement, transports individuels et transports collectifs.

Cette fluidité peut se décliner selon deux rythmes : entre fluidité lente et fluidité rapide. Car quand certains ont besoin d'aller vite, de « gagner du temps », d'autres peuvent s'accommoder d'un rythme moins soutenu.

L'enjeu aujourd'hui est de poursuivre et de développer une stratégie visant à réduire la place de l'automobile au bénéfice de modes alternatifs à toutes les échelles (transports collectifs, modes doux, etc.) à partir d'une lecture du réseau de déplacements selon une double logique :

- une logique de desserte d'agglomération pour répondre à des demandes de déplacements « métropolitaines » ;
- une logique de desserte à plus petite échelle, en particulier au sein des quartiers et des bassins de vie situés en dehors du cœur d'agglomération, pour répondre à des demandes de proximité.

Ainsi, il s'agit de mettre en place un réseau unitaire (réseau hiérarchisé, interconnecté entre les différentes AOT, offrant un bouquet de services de déplacements) qui articule à la fois desserte express et desserte fine, c'est-à-dire des axes de transports collectifs performants depuis la périphérie en termes de fréquence, temps de parcours, accessibilité, etc., sans desservir nécessairement l'ensemble des territoires mais s'appuyant sur des centralités relais stratégiques et des dessertes de cabotage propres aux besoins et aux spécificités des territoires.

Ce réseau doit assurer l'articulation des différents types de desserte et organiser le rabattement afin de favoriser le report modal ou la multimodalité. Ainsi, les pôles périphériques proches du cœur de l'agglomération (centres-bourgs, zones d'activités économiques, centres commerciaux, équipements, gares, etc.) peuvent trouver une fonction de « hub » multimodal sous la forme de parc de rabattement vers le réseau de transports collectifs conçu de façon diversifiée et évolutive, à adapter aux modes doux, liaisons de périphérie à périphérie en transports publics à programmer, centres-bourgs à densifier, télé travail et usages collectifs de l'automobile à encourager. À cet enjeu fort de rabattement une véritable politique du stationnement doit être intégrée afin de rationaliser l'utilisation du véhicule privé.

L'hybridation de deux logiques doit être mise en avant : une logique d'agglomération, qui bénéficie ici de la polarisation de l'agglomération et de la volonté politique de conforter

l'hypercentre métropolitain, et une logique de proximité, qui vise à proposer à l'échelle des territoires des modes de déplacement alternatifs.

Il doit en particulier permettre de mettre en cohérence l'offre et la demande en transports collectifs pour la desserte des zones d'emploi, des équipements métropolitains. C'est en effet la performance économique du réseau qui doit être mise en avant, en mettant en place de nouvelles formes de gestion du trafic et de la voirie (voies réservées à certains types de véhicules, voies exclusives à certains moments de la journée, etc.) pour faciliter l'accès aux zones d'emploi.

Aussi, la bonne desserte en transports collectifs des grands pôles d'activités et d'emploi depuis l'aéroport et la gare Saint-Jean doit être assurée.

Le réseau envisagé doit permettre de compléter le maillage central par la réalisation des maillons manquants nécessaires et de proposer des maillages transversaux permettant de faciliter les déplacements de périphérie à périphérie. L'objectif d'un réseau unitaire met en évidence l'importance d'une interconnexion forte entre les différents réseaux du territoire métropolitain, d'un point de vue physique (les nœuds d'interconnexion portent le caractère de centralité) aussi bien qu'institutionnel (cohérence entre les politiques portées par les différentes AOT).

## **Promouvoir et faciliter les modes de déplacements alternatifs dans les territoires**

La mobilité dans les bassins de vie est principalement marquée par l'automobile. Il s'agit ici d'offrir des dessertes spécifiques répondant aux nombreuses demandes de déplacements en usant de l'ensemble des possibilités d'exploitation des lignes de transports collectifs (lignes régulières, de marché, à la demande...) organisées autour des centralités relais (pour accompagner la polarisation) et en rabattement sur le réseau d'agglomération.

Aussi, le développement des réseaux de déplacements doux organisés autour des centralités relais (jusqu'à 5 km) pour les déplacements du quotidien doit être promu en identifiant un maillage de voirie de courte distance, connecté au réseau armature de transports en commun, et assurant le confort, la sécurité, la convivialité et la continuité des itinéraires.

Même si cette alternative apparaît parfois comme difficile sur certains territoires, elle reste néanmoins crédible sur l'ensemble de l'aire métropolitaine, notamment pour les déplacements de proximité ou en complément d'autres modes de déplacements si elle s'accompagne de mesures volontaristes adaptées à chaque échelle du territoire. Elle implique notamment un partage de la voirie moins favorable à l'automobile, un développement des réseaux cyclables et une amélioration des accès et du stationnement des vélos dans les gares et les pôles d'échange.

## **Redéfinir et optimiser les fonctions du réseau de voirie existant**

Avant toute chose, il convient d'abord de mieux faire fonctionner les infrastructures en place en éliminant les points de saturation. Il faut aussi mieux rentabiliser les axes routiers, en optimisant leurs capacités (régulation dynamique des vitesses, sens de circulation, taux d'occupation des véhicules, usage de la bande d'arrêt d'urgence, etc.). Dans cette logique d'intensification de l'usage des réseaux de transport, la construction de nouvelles infrastructures, programmée ou proposée, ne doit être envisagée que sous condition de mise en place de modalités de régulation.

Cette vision interroge directement la redéfinition des fonctions du réseau de voirie, mais aussi la complémentarité des différents réseaux entre eux et les rôles que chacun doit jouer. Dans la perspective d'optimiser les investissements sur le réseau routier au bénéfice d'une réduction des déplacements métropolitains automobiles et d'organiser le report modal sur les modes alternatifs à la voiture particulière, il s'agit d'assurer la lisibilité des itinéraires, de limiter les créations de voirie et d'optimiser l'efficacité des infrastructures existantes par de nouvelles mesures d'exploitation : sites propres transports collectifs, voies dédiées au covoiturage, exploitation différenciée de la voirie dans le temps, etc.

## **Optimiser l'investissement et l'effort d'aménagement au regard d'une géographie préférentielle**

---

### **Organiser une urbanisation plus économe, basée sur l'optimisation des infrastructures et équipements existants**

Il s'agit de concentrer les logements, équipements, services et commerces autour des centralités et des axes « lourds » de transports collectifs. Cela revient donc à limiter l'étalement urbain en restructurant ou en densifiant les zones urbanisées, à structurer le développement autour des pôles de transports en commun, à renforcer le niveau de services offerts par les centres-villes afin de minimiser les besoins de déplacements.

Si cette stratégie de cohérence urbanisme/transport a eu de réels effets en termes de recentrage, de renouvellement urbain, d'attractivité et de nouvelle offre urbaine, de restructuration des centres et de reconquête des espaces publics, avec le succès que l'on connaît quant au changement d'image et au regain d'aménité urbaine, il est nécessaire aujourd'hui d'en élargir la portée et l'ambition.

Le niveau de réussite sur le renforcement du cœur d'agglomération et des centralités périphériques est notable ces dernières années, mais, pour autant, les politiques de régulation de la croissance urbaine n'ont pas eu l'effet escompté sur la maîtrise de l'étalement urbain en dehors des limites du SCoT, lequel continue à se manifester sur des territoires de plus en plus lointains selon des formes de plus en plus dispersées.

En effet, au moment où l'aire métropolitaine aborde un nouveau cycle de croissance et où de grandes ambitions sont exprimées pour le territoire, dans un contexte de raréfaction des capacités financières des collectivités locales, le SCoT détermine les conditions d'une optimisation des infrastructures et équipements existants et la construction d'une métropole plus accessible, plus économique et plus attractive.

### **Construire des lieux d'intensité urbaine en lien avec les transports collectifs**

La disponibilité foncière, les faibles contraintes géographiques et l'attrait de la maison individuelle se conjuguent aux effets du marché immobilier pour amplifier le mouvement d'expansion urbaine. Un des objectifs centraux du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise est la meilleure utilisation de l'espace. Pour cela, une attention toute particulière doit être apportée à l'articulation entre le développement urbain des territoires et les choix réalisés en matière de desserte en transports collectifs.

L'intensification urbaine doit être entendue comme l'augmentation raisonnable et raisonnée du nombre d'habitants, d'emplois et de services dans des espaces définis. À l'heure de la sobriété énergétique, cette intensification urbaine est primordiale pour engager un véritable report modal de l'automobile vers le réseau de transports en commun et privilégier la vie de proximité.

Dans le cœur d'agglomération, espace historiquement dense, l'intensification urbaine autour des lieux d'interconnexion des axes de transports de desserte fine est privilégiée.

Autour des centralités desservies par le futur réseau de transports collectifs à haut niveau de services, ainsi qu'aux carrefours de ce réseau, nœuds d'interconnexion qui devront être considérés comme des nouveaux lieux de centralité, l'intensité urbaine devra aussi être privilégiée.

Aussi, plus qu'une intensification urbaine, c'est une densification conséquente qu'il faut envisager autour des principaux nœuds d'interconnexion structurants du réseau (gares et nœuds d'interconnexion principaux).

## **Assurer la solidarité par une production de logements suffisante et diversifiée**

---

### **Mettre en œuvre une politique de l'habitat concertée au bénéfice de l'ensemble de la population**

Alors que, dans la période récente, l'insuffisance de la production et le renchérissement du prix des logements ont poussé les ménages hors de l'agglomération, l'ambition démographique doit se traduire dans une nouvelle offre urbaine adaptée. L'une de ses composantes principales est la production d'un volume de logements suffisant pour permettre cet accueil, qui doit être en lien avec la stratégie d'implantation des équipements publics ou privés, des transports, des services et commerces. La nouvelle offre urbaine doit pouvoir répondre, au sein du même bassin de vie, aux fortes évolutions de la demande, qui se diversifie selon les différentes étapes de la vie.

### **Permettre des parcours résidentiels choisis au sein de l'aire métropolitaine**

Permettre la fluidité des parcours résidentiels signifie de développer une gamme de logements diversifiée, attractive et abordable pour tous les niveaux de territoire et pour toutes les catégories de population. Même si l'ensemble de la gamme de logements doit être développée (locatif public et privé, accession sociale, accession), l'effort doit être porté sur le logement locatif social, aujourd'hui absent de certaines communes et maillon essentiel des parcours résidentiels. Il convient en effet de veiller à une diversification du parc dans les secteurs présentant une trop forte homogénéité de formes et de statuts. L'accent est mis en particulier sur l'accueil des jeunes ménages, dont la majorité est aujourd'hui financièrement exclue de certains territoires de l'aire métropolitaine bordelaise.

Outre la production de logements neufs, l'autre moyen à mobiliser est la reconquête des centres et quartiers anciens par une remise sur le marché après revalorisation de leurs logements vacants.

### **Assurer une solidarité envers toutes les catégories de personnes et de ménages**

Les évolutions sociales (allongement de l'espérance de vie, augmentation de la précarité, montée de l'exclusion, fragmentation sociale) obligent les territoires à repenser leur organisation en offrant plus de solidarité et plus de cohésion. Solidarité entre l'agglomération urbaine et son bassin de vie, solidarité intergénérationnelle, cohésion entre les quartiers : l'agglomération doit faire preuve de créativité afin de répondre aux besoins d'une population diversifiée grâce à une nouvelle offre en logements qui ne laisse personne de côté.

Le vieillissement de la population est une évolution inévitable de nos sociétés et du territoire du SCoT. Cela pose la question de la solidarité intergénérationnelle et de la cohésion des liens sociaux entre une population vieillissante, de plus en plus nombreuse, et une population jeune, en proportion moindre. Il faut de surcroît veiller à produire une offre nouvelle répondant aux normes d'accessibilité des personnes handicapées, tant à l'échelle du logement que de son environnement, qui doit présenter tous les critères d'accessibilité, en particulier la voirie, l'accès aux équipements et commerces, les transports publics, etc.

Outre l'accueil des jeunes ménages, qui est essentiel pour le projet de l'agglomération, il convient de produire une offre adaptée en faveur des étudiants et des jeunes (jeunes travailleurs, jeunes en formation, jeunes en insertion), en recherchant une complémentarité dans les publics accueillis et dans le souci d'une desserte et d'une accessibilité optimales. De même, l'accueil des populations les plus vulnérables doit être pris en considération, dans le sens d'une meilleure équité territoriale, tout en devant lui aussi se concentrer préférentiellement à proximité des réseaux de transports en commun et des services et équipements.

Enfin, il faut prévoir des aires d'accueil pour les gens du voyage réparties sur l'ensemble du territoire, sans oublier des terrains de grand passage nécessaires aux grands rassemblements ponctuels.

### **Améliorer les conditions de vie par la requalification du parc existant**

Parallèlement à la production d'une offre nouvelle, le parc existant doit continuer de voir sa qualité améliorée par :

- la lutte contre l'insalubrité, l'indécence ou le mal-logement et la mise aux normes du parc déqualifié, avec une attention particulière sur la réduction de la précarité énergétique et la mise à niveau thermique du parc ancien ;
- la poursuite de la requalification des grands quartiers d'habitat social avec l'objectif d'une diversification de l'offre urbaine dans ces quartiers conjuguée au maintien d'un parc économiquement abordable. Toute démolition doit être compensée par la création d'une offre nouvelle abordable dans une logique de solidarité d'agglomération.

Le parc dégradé étant souvent occupé par des ménages à faibles ressources, le processus d'amélioration doit s'effectuer en évitant les phénomènes d'éviction des populations vulnérables au-delà des limites de l'agglomération ou, a contrario, de concentration dans les secteurs les plus dégradés.

### **Favoriser une politique d'implantation d'équipements au plus près des habitants**

---

Une métropole à haut niveau de services entend offrir aux habitants une couverture complète en termes d'équipements, services et commerces. En premier lieu, la recherche de proximité est un objectif majeur afin de renforcer la qualité de vie sur le territoire. Les différents services, équipements et commerces, qu'ils soient quotidiens ou métropolitains, devront être localisés au plus près des habitants et aux points d'interconnexion des réseaux de transports en commun.

### **Équilibrer l'économie de la consommation et maintenir la diversité commerciale**

---

#### **Adapter l'appareil commercial aux différents contextes territoriaux et à l'évolution démographique et aux besoins des habitants**

Au vu des ambitions démographiques et du nécessaire resserrement sur le cœur d'agglomération, une stratégie claire doit être mise en place dans l'espace central : le cœur marchand de Bordeaux, vitrine du dynamisme commercial qui s'étend sur l'espace intra-cours de la ville centrale, doit être affirmé afin de renforcer les pratiques « quotidiennes ».

Le projet d'adapter l'appareil commercial aux contextes territoriaux vise en premier lieu à contenir les grandes concentrations commerciales, fortement dépendantes d'une desserte automobile, qui apparaissent aujourd'hui suffisamment structurées pour répondre à la demande des prochaines années. En second lieu, c'est la stabilisation des emprises des grands pôles périphériques qui est visée, ainsi que la diversification du tissu commercial, afin de répondre au plus près aux attentes des consommateurs.

La prise en compte des nouveaux modes de consommer et des nouvelles logiques commerciales des enseignes est un élément clé à prendre en compte pour bâtir une armature commerciale qui réponde au plus près aux besoins des habitants.

En ce sens, le SCoT de l'aire métropolitaine vise à faire évoluer les centres commerciaux monofonctionnels autour de la rocade vers de nouveaux quartiers urbains mixtes mêlant services, bureaux, équipements, activités de loisirs, logements, dans le sens de la création de véritables morceaux de ville ou de « portes métropolitaines ».

### **Intégrer l'organisation commerciale dans l'armature globale du SCoT et dans le processus de fabrication de la ville**

La maîtrise et l'encadrement strict du développement de l'appareil commercial est une condition sine qua non de la cohérence entre l'armature territoriale du SCoT, qui se dessine au regard des évolutions démographiques, et l'armature commerciale. Alors qu'un certain décalage a été détecté ces dernières années, il apparaît nécessaire aujourd'hui d'adapter l'offre et la demande.

En cela, et au regard des chiffres de surfaces commerciales par habitant sur l'aire métropolitaine (263 m<sup>2</sup> de surface de vente pour 1 000 habitants, contre 222 m<sup>2</sup> pour la moyenne nationale), il apparaît évident qu'un arrêt ferme et définitif de créations de nouvelles polarités commerciales majeures ex nihilo doit être pris. C'est en adaptant l'appareil commercial existant, dont les grandes polarités périphériques, par des mesures d'accessibilité, d'offres commerciales, etc. que cela sera possible.

### **Façonner un réseau commercial de centralités, de proximités et de diversités au plus près des besoins des habitants et des consommateurs**

L'encadrement et la maîtrise du développement des polarités commerciales ont pour objectif d'éviter d'accentuer la concurrence accrue qu'elles exercent sur les commerces des centres-villes. Il s'agit bien là de canaliser le développement commercial pour en faire un vecteur d'attractivité autour des centralités constitutives de l'armature urbaine.

Au-delà des centres-villes, c'est sur l'ensemble des centres-bourgs, dans les centralités de quartiers, les pôles intermodaux et quartiers de gare et les principaux pôles d'emploi que le développement du maillage commercial doit se réaliser dans une logique de « quotidienneté ». Ces pratiques de proximité doivent donner une large place au commerce indépendant, aux commerces de détail, marchés de plein air, etc.

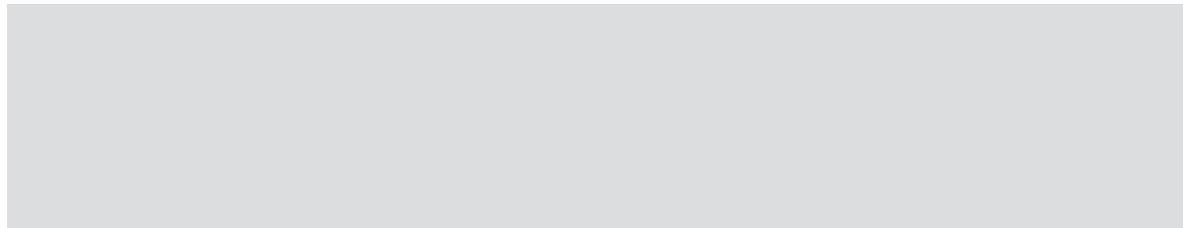
### **Composer des lieux commerciaux durables**

Concevoir des sites commerciaux d'utilité écologique et autour d'une démarche qualitative sur les aspects architecturaux et paysagers pour tendre vers de réels lieux de vie illustre ce changement de paradigme nécessaire à un renouveau en matière de logique commerciale. Il s'agit de généraliser le respect des exigences de qualité urbaine durable aux espaces commerciaux, souvent considérés comme l'antithèse du développement urbain de qualité.

Il s'avère nécessaire de permettre aux pôles commerciaux de se renouveler par eux-mêmes et d'évoluer dans le temps. Dans un premier temps, il faut rechercher densité et compacité dans les nouvelles constructions commerciales afin de concevoir des équipements commerciaux à taille humaine et de privilégier l'agrandissement des pôles existants dans une logique de densification (bâtiments à étages, parkings en silo...) et de mixité fonctionnelle, afin de rendre possible la maîtrise des surfaces dédiées au commerce tout en laissant libre court aux logiques de concurrence entre enseignes, qui relèvent d'un autre registre que celui du SCoT.



# Faire des lieux de projets métropolitains



*Une métropole au service des territoires*

# Une métropole au service des territoires

## Une nouvelle dimension stratégique aux projets d'aménagement

Faire des lieux de projets métropolitains, c'est donner une nouvelle dimension stratégique aux projets d'aménagement, par l'organisation et la valorisation de leurs complémentarités au service de l'ensemble des territoires de la métropole. Un rayonnement amplifié et une attractivité accrue de la métropole bordelaise passent nécessairement par la mise en œuvre de projets garantissant la performance, recherchant la qualité du cadre de vie et prenant appui sur la diversité des territoires. Dans cette optique, il s'agit pour la métropole bordelaise de :

- donner un nouveau souffle aux attracteurs métropolitains ;
- conforter et mettre en réseau les parties du territoire les mieux équipées ;
- renforcer l'attrait des territoires pour l'accueil des populations et des activités.

À l'aune des premiers objectifs du PADD, trois grands territoires de projets se dessinent aujourd'hui, donnant cohérence spatialement aux grands axes du futur SCoT : l'hypercentre métropolitain, le cœur d'agglomération et les territoires périphériques métropolitains. Se détachant de toute limite administrative ou institutionnelle, ils prennent chacun une place à part entière dans le futur projet métropolitain, au sein de Bordeaux Métropole comme en dehors.

## Des stratégies territoriales qui conjuguent croissance et qualité de vie

Considérant que la croissance démographique, qu'elle relève du tendanciel ou du projet politique, est bien là aujourd'hui, et qu'elle le sera encore dans les années à venir, il est intéressant d'imaginer qu'elle soit mise au service de stratégies territoriales qui fondent le projet d'aménagement et de développement durables de la métropole. Elle offre cette précieuse ressource nécessaire pour donner de la matière aux projets, faire évoluer les organisations territoriales dans le sens d'un renforcement des polarités urbaines et des mises en continuité naturelle d'espaces paysagers, agricoles et forestiers.

Placer l'ambition de construction d'une métropole millionnaire au service de stratégies territoriales se traduit concrètement dans la façon de mieux articuler démarche de planification et logique de projet. Parce que cette croissance, véritable matière première des politiques publiques à mettre en œuvre, permet à la fois d'intégrer dans l'exercice de planification les projets déjà programmés et d'impulser de nouveaux projets structurants à partir de ce que l'on peut qualifier de planification territoriale stratégique.

À travers ces projets, déclinés sur l'ensemble du territoire, s'établira naturellement le lien qui permet de réconcilier l'urbanisme d'exception et l'urbanisme du quotidien. De ce point de vue, les territoires de projets sont partout. Ils ne sont pas l'exclusivité des centres, mais sont bien présents dans tous les espaces de l'aire métropolitaine. Ainsi, cette croissance, intimement liée à l'attractivité et à l'image de la métropole, peut être mise au profit de l'ensemble des territoires métropolitains. Elle se concrétise alors, sur toutes les parties du territoire, par des lieux de projets métropolitains. Attachés aux spécificités territoriales et aux particularités locales, ces lieux peuvent avoir un effet d'exemplarité, particulièrement du point de vue des objectifs nationaux du Grenelle de l'environnement.

## **L'hypercentre métropolitain : +110 000 habitants <sup>1</sup> pour insuffler une nouvelle attractivité par la concrétisation et le prolongement de projets fondateurs**

Sur l'hypercentre métropolitain, grâce à la réalisation de projets fondateurs, des deux franchissements, de l'arc de développement durable, du projet phare Euratlantique, les espaces urbains sur les deux rives du fleuve ont vocation d'accueil privilégié des fonctions urbaines métropolitaines, des équipements structurants, des emplois et des populations. Espace de valorisation du patrimoine d'aujourd'hui et de construction du patrimoine de demain, l'hypercentre a vocation à devenir une nouvelle centralité pour l'aire métropolitaine.

Ainsi, ce territoire doit porter un objectif ambitieux en termes d'accueil de population permis par les disponibilités foncières et répondant à une triple vocation : poursuivre la revitalisation du centre ancien, accompagner l'opération d'intérêt national Bordeaux Euratlantique et développer la rive droite pour conforter le changement d'échelle permis par la construction de deux nouveaux franchissements de la Garonne (Chaban-Delmas et Jean-Jacques-Bosc).

1 // Entre 2010 et 2030

## **Le cœur d'agglomération : + 100 000 habitants<sup>1</sup> pour intensifier les dynamiques urbaines et économiques**

Le cœur d'agglomération doit également permettre à un nombre croissant d'habitants d'accéder plus facilement aux emplois et aux aménités urbaines centrales, participant ainsi fortement au renforcement du poids relatif de l'aire métropolitaine au sein du département. Ce faisant, avec l'accueil d'une large part des ambitions démographiques, il s'agit de rentabiliser les investissements effectués ou programmés et de pouvoir améliorer davantage le système de déplacements métropolitain, en particulier le réseau de tramway, dont certaines sections sont en partie saturées aux heures de pointe. Les importantes surfaces de friches de natures diverses autorisent à la fois l'intensification urbaine et la valorisation des trames verte et bleue.

Le cœur d'agglomération, qui englobe les espaces agglomérés des deux cotés de la rocade, considérant la rocade non pas comme une limite, mais bien comme un espace de liaison, a vocation à constituer un territoire polarisé, dynamique, performant et apaisé. Lieux privilégiés de la mixité et de la diversité urbaine, de l'intensification urbaine, ces tissus portent des vies locales fortes au sein de quartiers agréables à vivre, bien desservis par les transports collectifs et bien équipés en services urbains.

La stratégie territoriale qui se dessine sur ce territoire est de renforcer ces vies locales et ces vies des quartiers métropolitains et de rentabiliser les investissements publics lourds réalisés autour des transports collectifs, en optimisant le foncier mutable et le vaste gisement foncier, notamment autour du projet « 50 000 logements nouveaux autour des axes de transports publics<sup>23</sup> ». Il s'agit également de faire vivre la centralité de la rocade à partir d'un projet structurant, en contrepoint à l'hypercentre d'agglomération, sur la partie de la rocade qui devient le lieu privilégié d'accueil des emplois et des habitants sur le principe de « ville active » porteur de mixité des fonctions. Et cela à partir de la mise en relation et en complémentarité des grands projets structurants pour le cœur d'agglomération : le pôle économique Euratlantique, le Plan campus, les parcs technologiques, l'aéroport et Aéroparc pour un dynamisme renouvelé.

## **Les territoires périphériques : +80 000 habitants<sup>1</sup> pour conforter la couronne des centralités périphériques métropolitaines et organiser les bassins de vie**

Sur les territoires périphériques, les stratégies territoriales sont inévitablement différentes. Pour autant, la « périphérie » peut et doit devenir lieu de projets, inventant une nouvelle urbanité, par l'attention portée aux infrastructures et aux repères comme organisateurs de la discontinuité et de l'hétérogénéité qui affectent les territoires de la grande échelle, mais aussi aux démarches paysagères comme vecteurs d'articulation entre espaces construits et espaces ouverts. Avec des moyens certes différents de ceux utilisés dans la ville composée, la qualité urbaine est une ambition majeure pour faire métropole.

Dans ce cadre, il s'agit pour les territoires périphériques métropolitains de répondre à la fois aux besoins de développement de l'aire métropolitaine bordelaise 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, mais aussi de mettre en réseau l'ensemble des territoires périphériques. Les 80 000 habitants supplémentaires prévus pour les vingt prochaines années s'inscrivent dans un objectif de maîtrise et de structuration du développement des territoires périphériques. Ils doivent ainsi être mobilisés au profit d'une organisation « raisonnée » des agencements périurbains par un renforcement des polarités et des continuités qui permette d'envisager le développement à terme de « pratiques de proximité » sur un territoire jusqu'ici peu enclin à les mettre en œuvre, en s'interrogeant en particulier sur les relations fonctionnelles que doivent offrir les nouveaux tissus urbains et les politiques de déplacement alternatives à mettre en place sur ces territoires.

2 // Appel à projets dont le fil rouge est de « construire autrement la ville autour du transport dans des sites nouveaux » et qui interroge la stratégie générale du projet de territoire, à l'orée de l'entrée de l'agglomération dans un nouveau cycle de son développement. Cette consultation aborde la question des méthodes et des processus de fabrication de la ville, allant de la conception des projets à leur montage et à leur mise en œuvre.



# L'hypercentre métropolitain

# L'hypercentre métropolitain

## Insuffler une nouvelle attractivité de l'hypercentre métropolitain par la concrétisation et le prolongement de projets fondateurs

---

Territoire d'intensité urbaine par excellence, l'hypercentre conserve une place centrale dans le projet métropolitain, dans la continuité des orientations du Schéma directeur de 2001. 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.

Même si le bilan apparaît particulièrement positif en termes de développement ces quinze dernières années, il n'en reste pas moins que l'hypercentre recèle encore d'importantes emprises mutables 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.

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.

### Confirmer l'hypercentre comme lieu de convergences

Lieu de concentration des fonctions urbaines métropolitaines, l'hypercentre doit rester le lieu d'accueil privilégié des populations (renouvellement urbain et intensification urbaine) et des équipements structurants d'envergure métropolitaine et bénéficier d'une desserte optimale des transports collectifs.

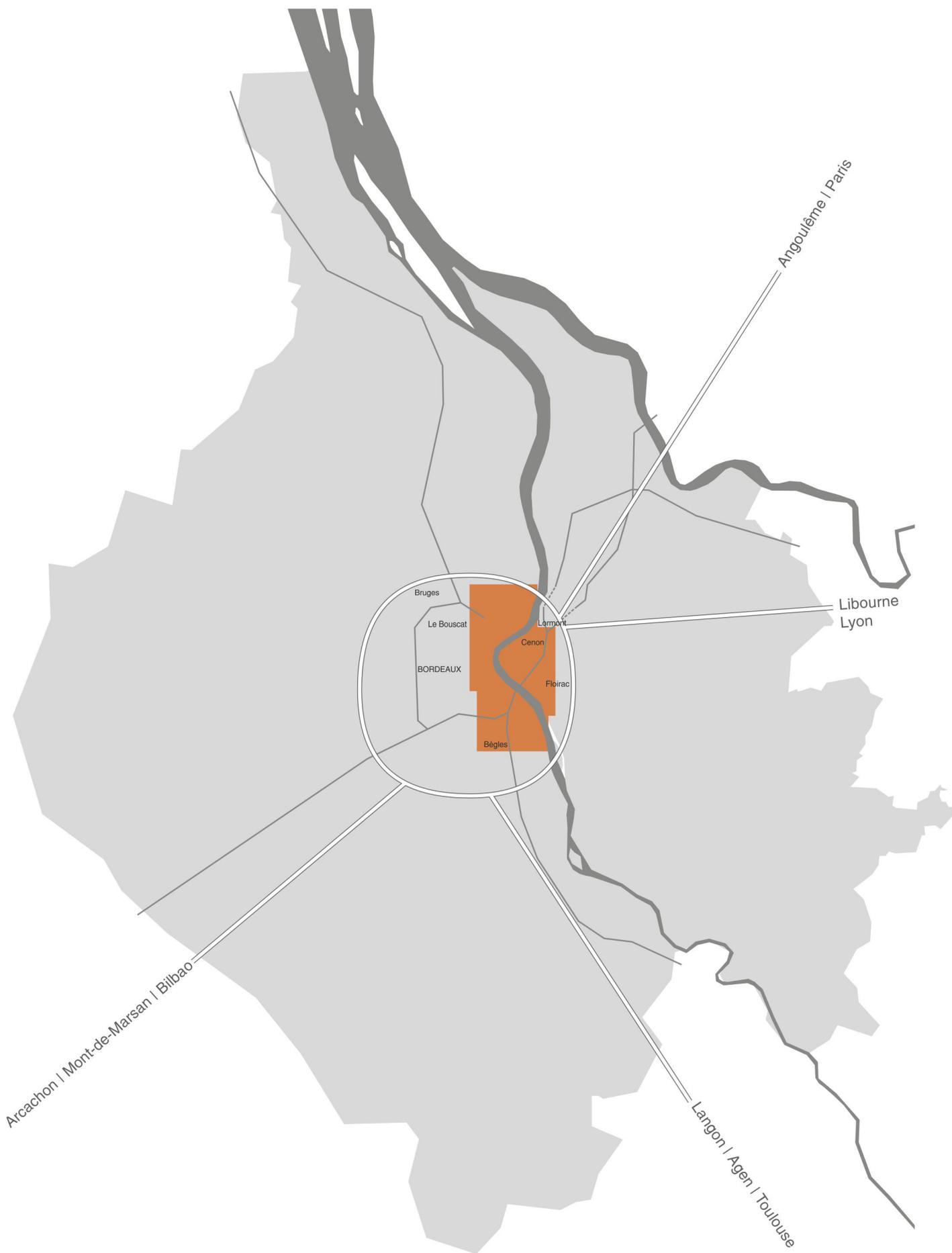
### Faire du fleuve le fil conducteur du développement à venir

Le fleuve doit constituer l'épine dorsale d'un véritable projet d'agglomération qui, au-delà de la poursuite de la reconquête des friches, doit prendre en compte la vulnérabilité des espaces dans l'aménagement des rives.

### Appréhender les aménagements futurs comme les reflets de l'image de marque de l'ensemble de la métropole

L'hypercentre constitue à la fois le lieu de valorisation du patrimoine d'aujourd'hui et le lieu de construction du patrimoine de demain. Territoire en pleine mutation, faisant l'objet de nombreux coups partis, il est fondamental à l'avenir de garantir une complémentarité dans la programmation des projets engagés et d'assurer de bonnes interfaces de projet spatiales et/ou programmatiques.

Dans un territoire très urbanisé, qui souffre d'une image très minérale, la trame paysagère doit être consolidée et renforcée dans une perspective d'affirmation et de valorisation par les usages de la présence de la nature dans l'urbain et de mise en réseau des espaces de nature.





# Le cœur d'agglomération

# Le cœur d'agglomération

## Dynamiser le cœur d'agglomération

---

Territoire de la mixité urbaine par essence, le cœur d'agglomération conserve lui aussi une place importante dans le projet métropolitain.

Légèrement élargi par rapport au Schéma directeur de 2001, le cœur d'agglomération, qui regroupe une large part des communes de Bordeaux Métropole, s'étend de part et d'autre de la rocade, ouvrant ainsi la porte à une possible reconquête de délaissés urbains et d'espaces monofonctionnels nombreux 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 absolu de mixité fonctionnelle.

### Passer d'une logique de zones à une logique de quartiers

Le cœur d'agglomération constitue sans aucun doute le lieu privilégié de l'expression de la mixité et de la diversité urbaine, où habitat, activités et équipements cohabitent et interagissent au sein d'un espace commun et accessible. Dans une perspective d'accueil privilégié des populations (renouvellement urbain et intensification urbaine), il est important de valoriser les espaces urbains dans le but de constituer un réseau de quartiers et non la juxtaposition de zones monofonctionnelles.

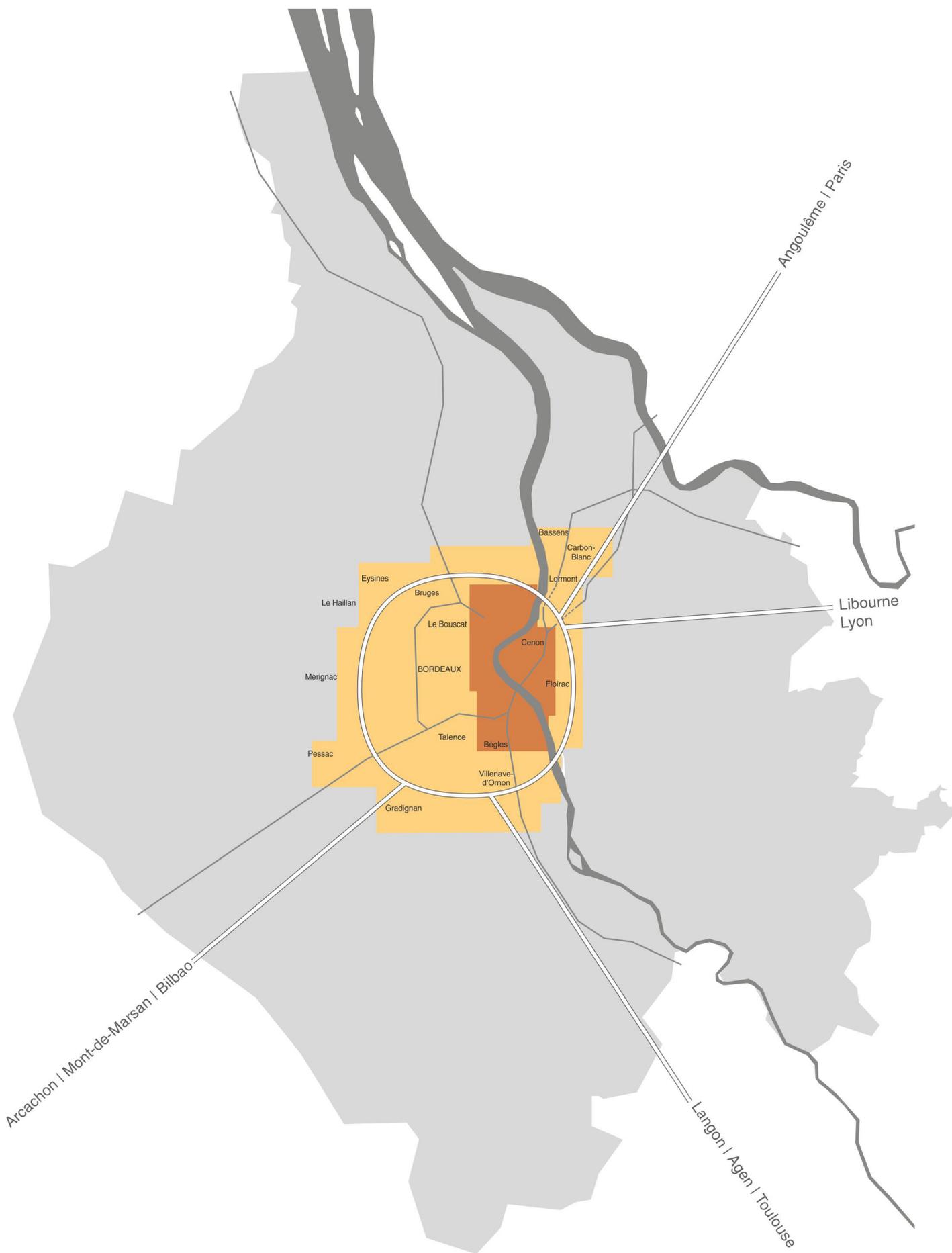
### Construire un territoire performant et apaisé

Au sein du cœur d'agglomération, certains lieux d'intensification et de valorisation doivent être privilégiés, notamment le long des corridors de transports collectifs : en fonction de la performance de la desserte, en frange des espaces naturels et dans les secteurs « sous-exploités ». Parallèlement, offre urbaine dense et préservation de la qualité de vie doivent être systématiquement associées pour garantir un meilleur équilibre.

### Promouvoir des processus innovants de valorisation des tissus autour de la rocade

Des processus innovants doivent être imaginés en termes de revalorisation urbaine de part et d'autre de la rocade :

- la valorisation des vitrines sur l'infrastructure et l'aménagement des marges de manœuvre ultérieures ;
- la définition de nouveaux sites de projets en lien avec les nouvelles modalités de desserte (zones d'activités en particulier au travers de la « ville active ») et les effets structurants de la charpente paysagère.



FLEURS

PELFORTH



BAR KALYPSO PATISserie

Rue Edmond FAULAT

COIFFURE MIXTE HAIR

Crédit BANCASS

Sandwichs  
Paninis  
Brioche's  
Parisiennes  
chocolats  
60



# La couronne des centralités périphériques métropolitaines

## La couronne des centralités périphériques métropolitaines

Couvrant la plus grande part de l'aire métropolitaine bordelaise, les territoires périphériques constituent les territoires de la diversité, tant du point de vue des paysages qu'ils offrent que des situations urbaines qu'ils présentent. Néanmoins, deux visages se sont progressivement affirmés : un visage plus « urbain » à travers de la première couronne de communes entourant le cœur d'agglomération, qui concentre la population de la périphérie et a su développer de fait, progressivement, un niveau de commerces, services et équipements de plus en plus satisfaisant, et un visage plus rural de communes plus lointaines, moins peuplées, souvent peu équipées, qui s'organisent entre agglomération et centralités locales dans de larges bassins de vie.

Ces territoires ont aujourd'hui un véritable rôle à jouer dans la construction du projet métropolitain porté. Dans un objectif de recentrage clairement affirmé, et d'optimisation des investissements, il est proposé de concentrer le développement des territoires périphériques dans la première couronne 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.

### Passer de la juxtaposition à la mise en réseau des centralités périphériques métropolitaines

---

Cet objectif a pour ambition de répondre aux besoins de développement 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, mais aussi de mettre en réseau l'ensemble des territoires périphériques. Il permet ainsi d'aborder leur développement dans un souci de rentabilité des investissements publics par l'arrivée de nouvelles fonctions urbaines telles que les transports collectifs, insoutenables financièrement sans un apport « massif » de nouvelles populations.

Cependant, cette démarche suppose non seulement d'accroître les capacités d'accueil des communes périurbaines par l'adaptation des tissus existants, mais aussi de rendre les nouvelles opérations d'urbanisation capables de renforcer les qualités et l'attrait de ces centralités indispensables à la constitution d'une armature métropolitaine. Même si la priorité doit être donnée aux espaces urbains existants ou à renouveler au détriment de leurs extensions.

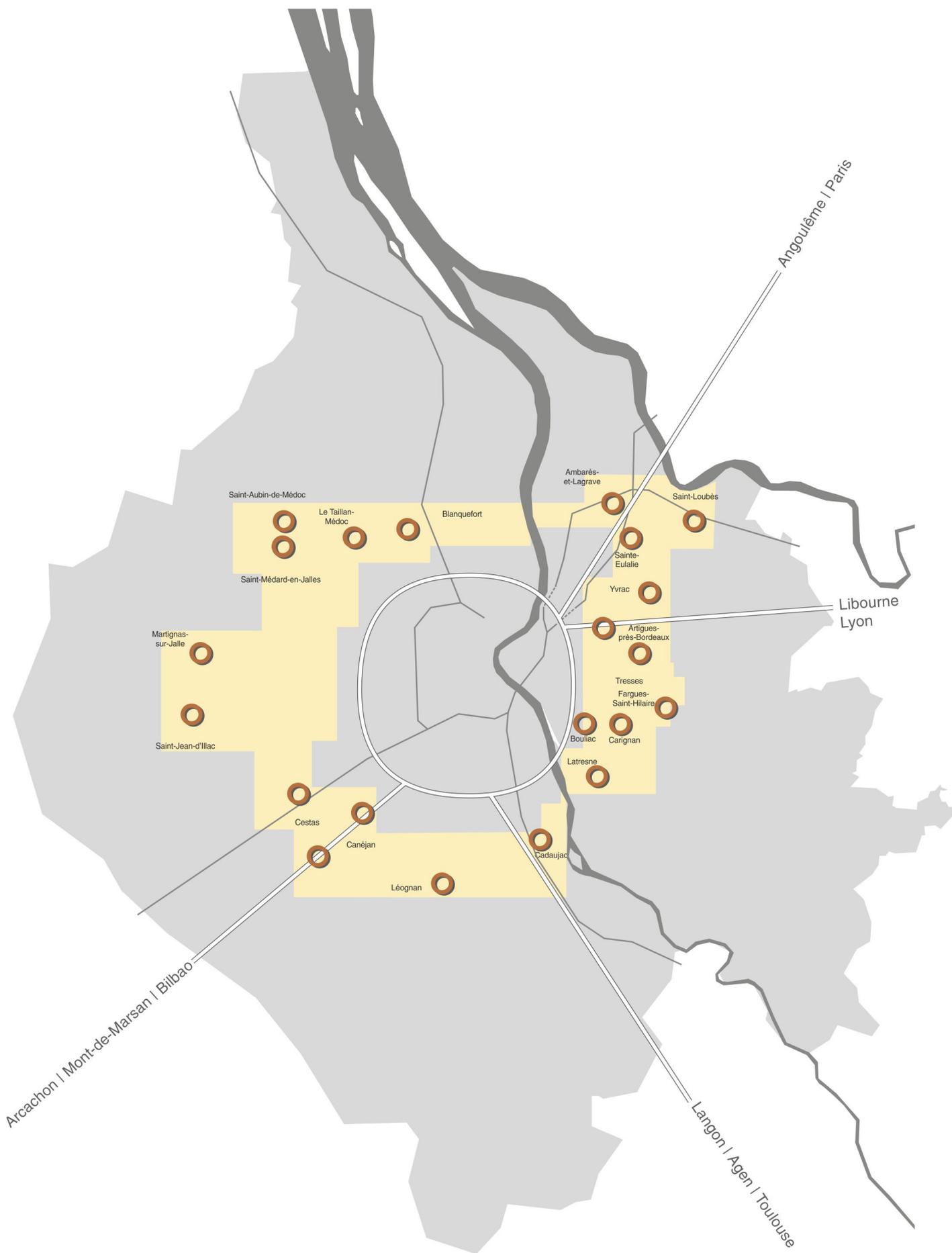
Parallèlement, cette démarche nécessite un accompagnement particulier en termes de préservation de la qualité de vie par un renforcement des modalités de protection et de valorisation des espaces agricoles, naturels et forestiers, qui doivent devenir le socle des projets à venir.

#### **Structurer un réseau de centralités et renforcer les pratiques de proximité**

Le projet d'accueil doit favoriser dans ce territoire la construction d'un réseau de centralités en première couronne et guider ainsi fortement le nouveau schéma de mobilité. Cette organisation du territoire doit ainsi rendre viables les déplacements courte distance. En particulier, la valorisation des centres-bourgs doit conduire à en faire des supports des pratiques de proximité (vélos, piétons).

#### **Faire de la diversité des paysages un support de projets**

Le développement des centralités est à mettre en tension avec et autour d'une couronne d'espaces agricoles et naturels valorisant leurs franges.





# Les bassins de vie

## Les bassins de vie

À l'image des centralités périphériques métropolitaines, les bassins de vie peuvent tout autant – et se doivent même de – devenir lieux de projet à part entière en inventant une nouvelle forme d'urbanité. 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 métropole autrement. Il s'agit donc de limiter le développement des communes plus éloignées tout en renforçant les centralités relais locales qui jouent un rôle essentiel dans la structuration des bassins de vie.

### Les bassins de vie : centrer leur développement sur les centralités relais locales

---

Limiter le développement des communes plus éloignées tout en renforçant les centralités locales, qui jouent un rôle essentiel dans la structuration des bassins de vie. En comparaison avec de population engagée à un développement mesuré compte tenu de la difficulté à financer les équipements nécessaires à un développement en phase avec les objectifs de préservation de l'écrin naturel de la métropole.

Parce que les anciens modes de développement, générateurs de faible densité, mitage et étalement urbain, conduisaient à considérer les espaces agricoles et naturels comme autant de réserves foncières en attente d'un aménagement urbain, la priorité se fixe désormais sur la réduction de la consommation foncière par la mise en œuvre d'une politique de densification et de structuration urbaine, et sur la préservation et la valorisation des espaces agricoles, naturels et forestiers existants par le biais d'une trame paysagère.

Cette polarisation du développement devrait ainsi contribuer fortement à réduire la consommation d'espaces agricoles et naturels, qui sont désormais considérés comme patrimoine inaliénable et par conséquent à préserver à long terme, tout en permettant d'optimiser une politique de déplacements plus respectueuse de l'environnement et de la santé et plus rationnelle d'un point de vue financier.

#### Affirmer le rôle structurant des centralités relais

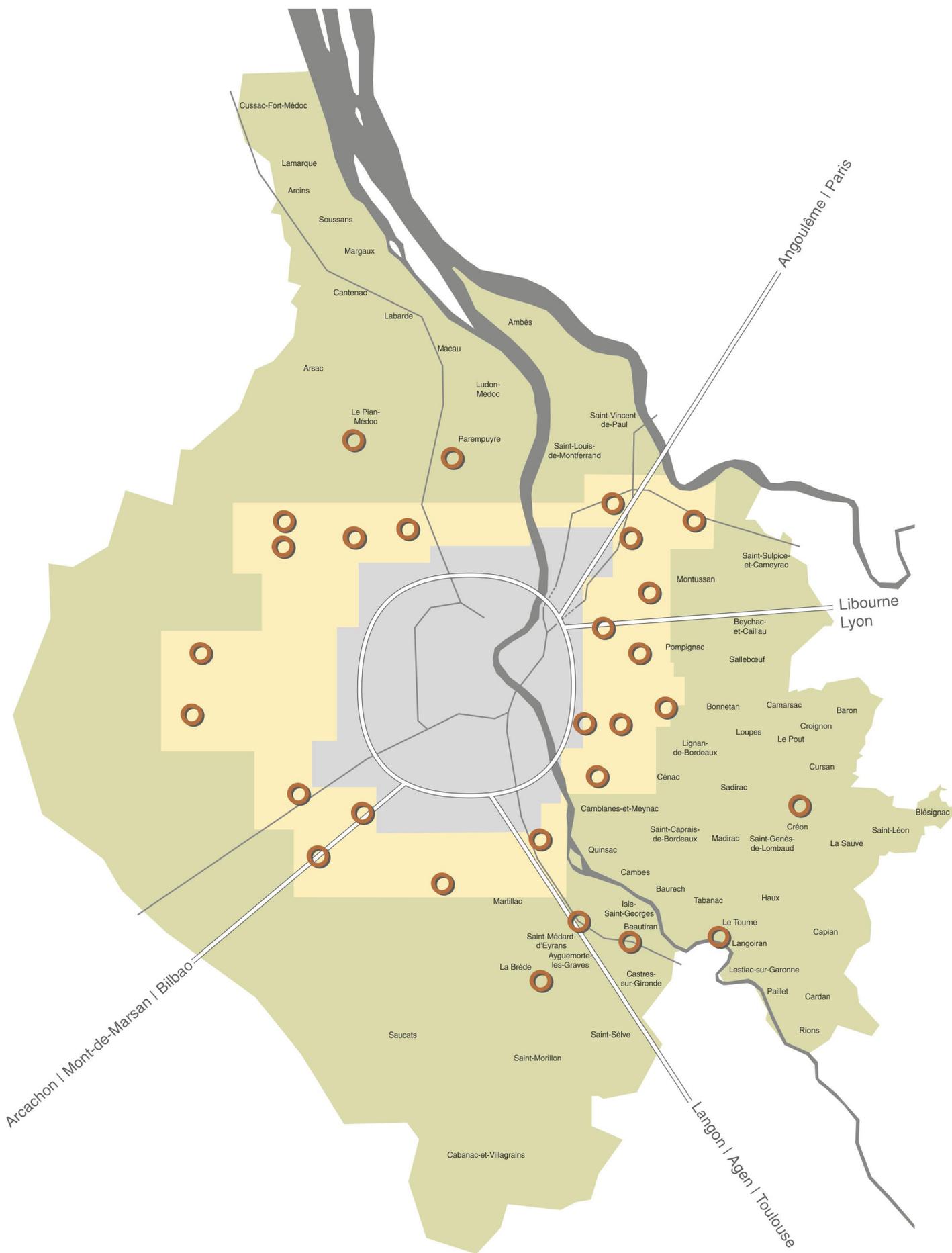
- Constitution de pôles de services du quotidien
- Potentiel d'accueil des populations
- Desserte express vers le cœur d'agglomération associée à des modalités de rabattement adaptées

#### Développer des pratiques de déplacement alternatives

- Développement de services alternatifs (e-services, points relais, services itinérants) pour limiter les déplacements automobiles
- Constitution d'un réseau de mobilité alternative au service de pratiques touristiques (promenade, cyclotourisme) et quotidiennes (mobilités douces, mobilité partagée, multimobilité, etc.)

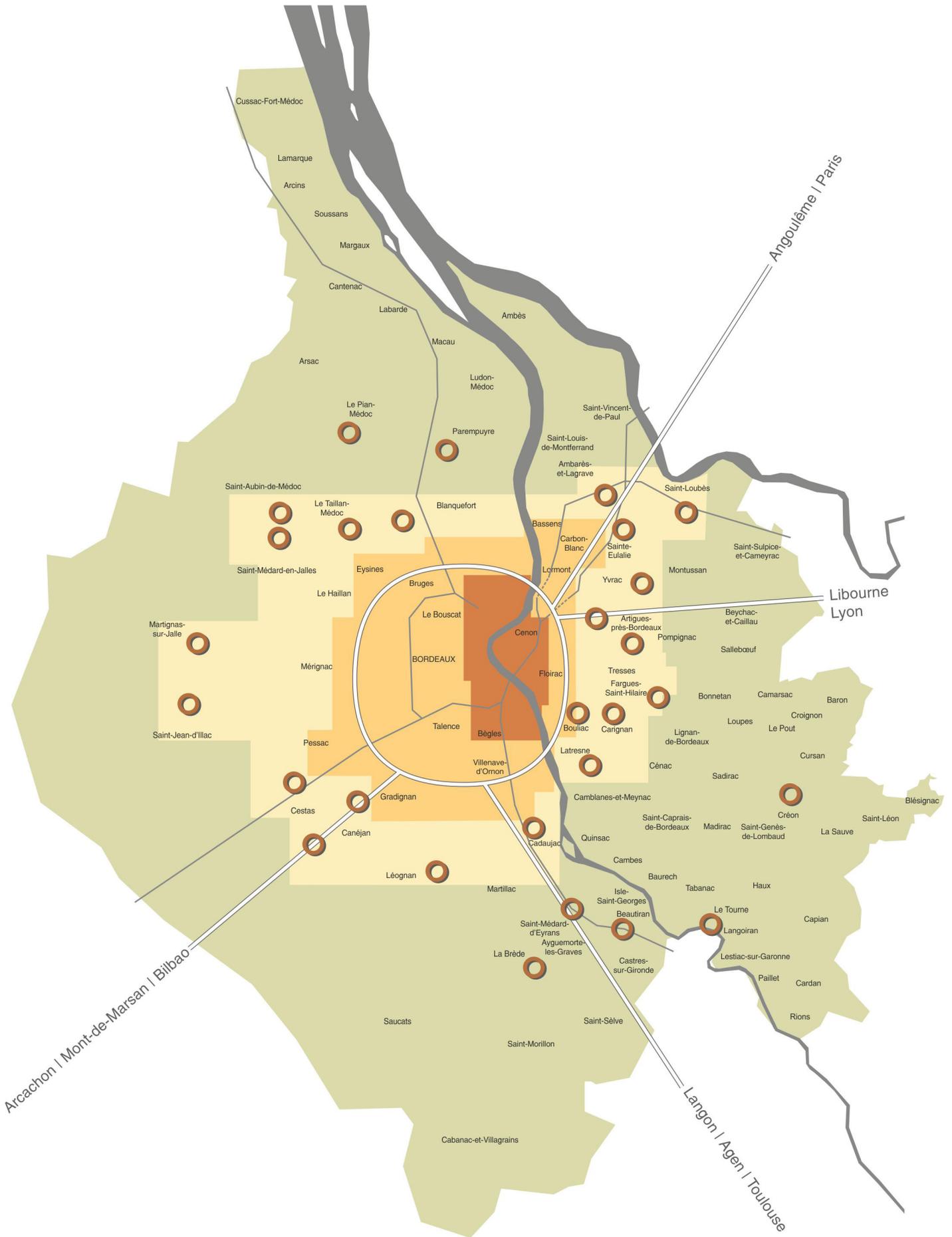
#### Préserver le caractère des paysages ruraux

- Limitation du développement hors centralités relais
- Valorisation du patrimoine commun de la métropole bordelaise
- Maintien des activités liées au « Grenier » bordelais





# Un SCoT de projets métropolitains





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](http://www.aurba.org)