

Modification du SCoT bioclimatique de l'aire métropolitaine bordelaise

Retour sur

.....

la commission
Mobilités et centralités des quotidiens

*Adapter la géographie prioritaire
aux objectifs bioclimatiques*

Documents de concertation

1. le séminaire Centralités et polarités de demain
2. la commission Économie résiliente | Desserrer l'activité économique : mythes et réalités
3. la commission Viticole Entre-deux-mers | Accompagner l'évolution des espaces viticoles
4. la commission Renaturation | Preserver et restaurer les espaces du vivant
5. la commission Mobilités & centralités des quotidiens | Adapter la géographie prioritaire aux objectifs bioclimatiques
6. la commission Energie | Intégrer les objectifs bioclimatiques dans la gestion des ressources

Retour sur la Commission Mobilités et centralités des quotidiens - 17 novembre 2023

Adapter la géographie prioritaire aux objectifs bioclimatiques

Dans le cadre de l'évolution vers un SCoT bioclimatique de l'aire métropolitaine bordelaise, l'application de la loi ZAN suscite de nombreuses interrogations et invite à reconsidérer les modèles anciens devenus obsolètes pour faire évoluer les références communes sur la question des développements résidentiels et économiques pour aller vers une optimisation foncière, oblige à adopter des formes urbaines innovantes, tant résidentielles qu'économiques, et révolutionne le rôle et le statut des ENAF, comme autant d'espaces de nature indispensables pour la santé, l'environnement, la qualité de l'air et la gestion des ressources naturelles, qu'il convient de préserver et restaurer. Ce qui est au cœur de cette commission, c'est la question de l'aménagement du territoire métropolitain, du rééquilibrage, d'une meilleure répartition des logements, des services, des emplois pour conduire à une meilleure fluidité dans les mobilités, mais aussi à un meilleur usage de la ressource foncière pour préserver l'environnement, la biodiversité, le bien-être.

Objectifs de la commission

La territorialisation du ZAN prendra la forme de la géographie prioritaire du SCoT bioclimatique. C'est à ce titre qu'ont été abordées les trois questions suivantes :

> **d'un modèle de recentrage vers un modèle de rééquilibrage et de desserrement territorial** par la prise de conscience du nécessaire redéploiement de l'habitat et du développement économique, le desserrement territorial vers les territoires immédiatement voisins et le rééquilibrage des territoires restent des voies possibles de réponse pour la territorialisation du ZAN, équilibré, adapté et équitable.

> **le nécessaire mouvement de reconquête naturelle** qui s'appuie sur la préservation et la restauration d'une grande partie des ENAF, du point de vue des fonctionnalités écologiques, hydrologiques, géomorphologiques, agronomiques des sols vivants et sur la prise en compte des services rendus par les sols non bâtis, ces sols

urbains vivants qui permettent l'infiltration des eaux, la contribution au rétablissement de la biodiversité, la captation carbone, la capacité alimentaire et tant d'autres bienfaits sociaux dont l'importance est liée à la santé et au bien être humains.

> **l'indispensable évolution des formes urbaines.** Travailler sur l'innovation en termes de formes urbaines, pas seulement sur celles liées aux logements, mais également sur les aménagements économiques de façon, à maintenir les territoires attractifs et acceptables.

La géographie prioritaire du SCoT s'appuiera sur 2 piliers : préserver et restaurer les sols vivants au sein des enveloppes urbaines, et prioriser le développement sur les secteurs déjà urbanisés.

Sur cette base, des formulations de pistes d'actions ont été proposées pour alimenter la réécriture du D2O, document d'orientation et d'objectifs.



17 novembre 2023 - Technopole Montesquieu

Sommaire

Adapter la géographie prioritaire aux objectifs bioclimatiques

Principaux éléments de cadrage

> Données mobilités récentes en lien avec la géographie prioritaire des centralités de demain - *Mireille Bouleau, a-urba*

Messages clés de l'atelier « Densifier, intensifier, combler, jusqu'où ? » - Séminaire Centralités et polarités de demain - 10/10/2023

Premières réflexions pour une géographie renouvelée des centralités

- > Principes à retenir, facteurs facilitants et limitants
- > Des objectifs d'intensification urbaine

Premiers principes pour alimenter les orientations du D20, document d'orientation et d'objectifs de la partie métropole active du futur SCoT bioclimatique de l'aire métropolitaine bordelaise

Paroles des élus



Michel Labardin
vice-président du Sysdau,
conseiller métropolitain,
co-Président de la Commission



L'objet du débat d'aujourd'hui est aussi la question de la préservation et de la reconquête des espaces naturels, agricoles et forestiers : c'était un axe fort à l'heure où on parle de la révision du SCoT 2014, c'est-à-dire la préservation des ceintures vertes et bleues et aussi des pénétrantes vertes et bleues avec la volonté de sanctuariser au maximum ces espaces pour éviter la continuité urbaine qui est le pire en matière d'aménagement urbain. C'est la raison pour laquelle, au-delà de la constitution physique, les centralités sont une constitution symbolique ; ce qui est attractif pour les concitoyens est que les centralités se démarquent les unes par rapport aux autres, il existe plusieurs modèles, et l'intégration des populations dépend fortement de la capacité à s'identifier à un lieu de centralité qui aura des facteurs discriminants ou des natures d'identité qui sont différentes des autres.

On est donc sur une évolution structurelle intégrée dont on sait que ça va demander du temps mais qui va nécessiter une très forte volonté en matière de mobilité, en matière de préservation de l'environnement et des outils adaptés.



Benoist Aulanier,
vice-président du Sysdau,
élu à la Communauté de
communes de Montesquieu,
co-Président de la Commission



Aujourd'hui, en termes de géographie prioritaire, nous devons faire mieux concernant le temps passé dans les transports, les émissions de gaz à effet... Il faut avoir une notion de développement urbain, quand cela est possible et souhaitable. En 10 ans, les projets mobilités ont évolué : succès du tram, du vélo mais ce n'est pas fini, notamment sur le péri-urbain, où encore trop de kilomètres par voiture sont réalisés. La polarisation de Bordeaux métropole n'est pas aussi évidente : on peut envisager du développement économique ailleurs et il faut être capable de relier les zones d'habitation, les zones d'emplois, les lieux d'études autrement qu'en passant par Bordeaux métropole. La notion de couronne de centralités uniforme autour de la métropole est peut-être un peu datée et mérite d'évoluer. Les solutions de mobilités, la mise en évidence des centralités, la capacité de bouger à moindre émission de carbone... tous ces éléments doivent être travaillés en tenant compte de la loi Climat et résilience, et donc avec une moindre artificialisation des sols et un respect des espaces naturels et forestiers.



Principaux éléments de cadrage : Données mobilités récentes en lien avec la géographie prioritaire des centralités de demain

Mireille Bouleau, a-urba

Les pratiques de déplacements des girondins et de l'aire métropolitaine bordelaise

Présentation des principaux résultats de l'enquête ménage, enquête mobilité certifiée CEREMA, ciblée sur les centralités car les projets de mobilités et les comportements des mobilités ont évolué.



Évolutions au global : Une augmentation du nombre de déplacements mais une diminution de la mobilité individuelle

Chaque jour, les girondins réalisent un peu plus de 5,1 millions de déplacements (+2,3 % entre 2009 et 2021). Cette évolution de + 2,3 % pour toute la Gironde, entre 2009 et 2021, est relativement faible au regard de la hausse démographique enregistrée sur la même période au sein du département, à hauteur de + 15 %. La mobilité moyenne de 3,4 déplacements / jour / personne diminue en 2021 alors qu'elle s'élevait à 3,9 en 2009.

Au-delà des explications conjoncturelles liées au contexte sanitaire des années 2000 / 2021 et à l'encouragement au télétravail, il semble que des évolutions plus pérennes vers une moindre mobilité individuelle, s'établissent comme dans d'autres agglomérations françaises, dans le sens d'une tendance générale au tassement de la mobilité individuelle.

Les habitants de la couronne métropolitaine parcourent plus de kilomètres

Chaque jour un girondin parcourt en moyenne 33 km / jour (somme des distances de tous ses déplacements de la journée, autrement appelé « Budget distance »).

Il y a des écarts assez nets entre la métropole, la couronne métropolitaine et le reste de la Gironde qui montrent que :

Une augmentation du nombre de déplacements mais une diminution de la mobilité individuelle

Chaque jour, les habitants de la Gironde réalisent

5,1 millions de déplacements (+2,3 %)

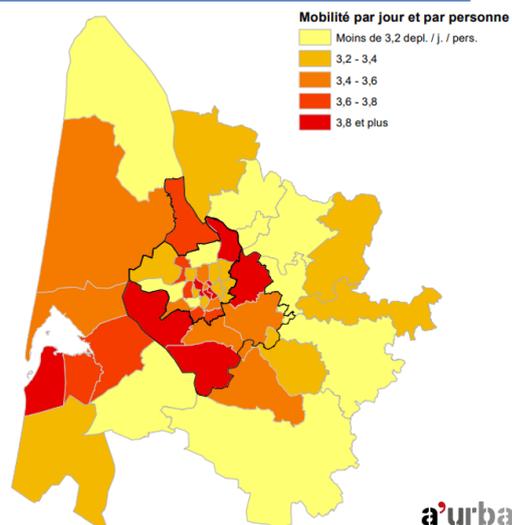
Les habitants de **Bordeaux Métropole**

2,6 millions (+1,4 %)

Les habitants de **l'aire métropolitaine**

3,3 millions

3,6 déplacements/jour/pers. (3,4 en Gironde)



Chiffres clés

- > Habitants de Bordeaux métropole : **2,6 millions** de déplacements (+1,4%)
- > Habitants de l'aire métropolitaine bordelaise : **3,3 millions** de déplacements, soit **3,6** déplacements / jour / pers.
- > Mobilité moyenne : **3,4** déplacements / jour / personne

- > Un habitant de la métropole parcourt seulement 26 km/jour
- > Un habitant de la couronne métropolitaine parcourt 42 km/jour
- > Les autres girondins parcourt 39km/jour

Malgré des distances plus longues, le budget temps (somme des temps passés à se déplacer sur l'ensemble de la journée) est le même pour les habitants de Bordeaux métropole et ceux de la couronne métropolitaine :

- > Les habitants de la métropole : 77 min / jour
- > Les autres girondins : 69 min / jour

Du point de vue de l'équipement des ménages et leur motorisation, les ménages dans la couronne métropolitaine sont beaucoup plus équipés en voiture :

- > Les ménages girondins disposent d'un peu plus d'1 million de voitures (hausse de 14 % par rapport à 2009 – une évolution qui suit totalement la hausse démographique)
- > Hors métropole : plus de voitures / ménages et, en proportion, on a à la fois plus de ménages multi-équipé et moins de ménages sans voiture
- > Sur la couronne métropolitaine, les résidents sont encore plus motorisés avec une moyenne de 173 véhicules pour 100 ménages, 3 % de ménages non motorisés, 60 % de ménages multi-motorisés
- > Sur la couronne métropolitaine, les résidents sont plus équipés en vélo : 184 vélos pour 100 ménages alors que sur l'ensemble de la Gironde, on est à 143 vélos pour 100 ménages

S'agissant du taux de possession du permis de conduire :

- > 86 % des girondins de 18 ans et +
- > 82 % des métropolitains de 18 ans et +
- > 84 % des habitants de la couronne métropolitaine de 18 ans et +
- > 94 % des habitants de 18 ans et +

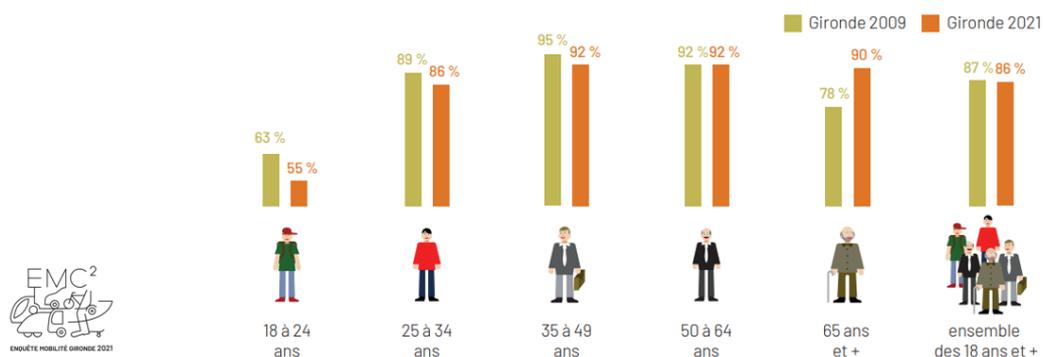
On peut constater qu'en 10 ans, les comportements ont évolué. En effet, si le taux de détention du permis est stable globalement entre 2009 et 2021, on voit apparaître des effets générationnels :

- > Les jeunes passent leur permis plus tard (de 63 % en 2009 à seulement 55 %)
- > Les séniors étaient 78 % à détenir le permis en 2009 et ils sont 90 % en 2021

Des ménages beaucoup plus équipés en voiture dans la couronne métropolitaine

	Métropole	Couronne métropolitaine	Aire métropolitaine	Reste Gironde	Gironde
Taux de possession du permis de conduire parmi les 18 ans et plus	82%	94%	84%	89%	86%
Nombre de voitures pour 100 ménages	109	173	119	150	131
Part de ménages non motorisés	23%	3%	20%	10%	16%
Part de ménages multi-motorisés	26%	60%	32%	45%	37%
Nombre de vélos pour 100 ménages	126	184	135	155	143

Taux de possession du permis de conduire selon l'âge



Les principales tendances par mode de déplacements

> La voiture, 1er mode de déplacement à l'échelle de la Gironde : elle représente un peu moins de la moitié des déplacements des métropolitains (46 %) contre 76 % de ceux de la couronne métropolitaine et 71 % pour le reste du département hors métropole

Entre 2009 et 2021, la part de la voiture a diminué de 13 points pour les habitants de la métropole, de 4 points pour les autres girondins. Plus finement, par territoire de résidence, la part modale de la voiture est plus faible pour les habitants des secteurs les plus centraux et à l'inverse, elle est plus forte en périphérie

- > La marche, 2ème mode de déplacement à l'échelle de la Gironde
 - 30 % des déplacements des métropolitains
 - 14 % des déplacements des autres girondins
 - Part modale de 14 % pour la couronne métropolitaine
 - Part modale de 26 % pour l'aire métropolitaine

En termes d'évolution, on observe que la part modale de la marche a progressé de 7 points, entre 2009 et 2021 pour ce qui concerne la métropole et seulement de 2 points pour les autres girondins. On constate une grande hétérogénéité selon les territoires de résidence.

- > Les transports en commun, 3ème mode de déplacement à l'échelle de la Gironde
 - 13 % des déplacements des métropolitains
 - 6 % des déplacements des habitants de la couronne métropolitaine

- 12 % des déplacements des habitants de l'aire métropolitaine
- 5% des déplacements des girondins non-métropolitains

En termes d'évolution, la part des transports en commun a progressé de 2 points, 3 points pour les métropolitains et 1 point pour les non-métropolitains, entre 2009 et 2021. Plus finement, par territoire de résidence, l'usage des transports en commun est réparti de façon concentrique suivant l'offre de transports.

- > Le vélo, en part modale reste faible
 - 8% des déplacements des métropolitains
 - 2% des déplacements des habitants de la couronne métropolitaine
 - 7 % des déplacements des habitants de l'aire métropolitaine
 - 2 % des déplacements des girondins non-métropolitains

La part modale du vélo a doublé pour les métropolitains, entre 2009 et 2021, et elle est restée stable chez les autres girondins.

- > Le co-voiturage reste stable en part modale
 - 1,3 personne par véhicule en 2009 et 2021
 - 1,1 personne par véhicule pour le motif travail en 2021 comme en 2009 (métropolitains et non métropolitains)
- > Les déplacements intermodaux, une pratique qui reste assez marginale, elle représente 3 % des déplacements et ce sont très majoritairement des échanges entre transports en commun
 - 34 % des déplacements en transports en commun sont intermodaux et s'effectuent essentiellement entre transports en commun. Les échanges avec la voiture et le vélo restent très marginaux

Messages clés de l'atelier « Densifier, intensifier, combler, jusqu'où ? »

[Séminaire Centralités et polarités de demain 10/10/2023]

Valérie Diaz, a-urba

Les objectifs de l'atelier « Densifier, intensifier, combler, jusqu'où ? »

L'aire métropolitaine est un territoire où les comportements de mobilité sont très clivés. On a très schématiquement, un cœur et une couronne : une couronne qui commence à l'intérieur de la métropole (approximativement autour de la rocade), très motorisée, très utilisatrice de la voiture, relativement dépendante à certains territoires de la métropole notamment pour l'accès à l'emploi, avec des distances de déplacements relativement longues (parce qu'on a souvent une juxtaposition de tissus monofonctionnels qui font que l'urbanisation est plus rampante).

Ces analyses vont permettre de tirer quelques fils pour commencer à se questionner sur cette géographie prioritaire renouvelée avec des grands principes à affiner et c'est d'ailleurs ce que va amener la territorialisation du ZAN pour le SCoT.

Concernant le cœur de la métropole : on observe des conditions optimales en termes de mobilité, de réseaux et de comportements qui pourraient inciter à faire du développement partout (réseaux de transports collectifs, réseaux de mobilités douces)

Plusieurs questions se posent :

- > Quelles sont les ENAF à protéger au regard de la qualité des sols ?
- > Besoin d'adaptation au dérèglement climatique : quels sont les ilots de fraîcheur à maintenir ? Quels sont les besoins d'espaces récréatifs à maintenir ou créer ? des espaces de respiration ? de ressourcement ?

À l'inverse, et c'est ce qui a déjà été abordé lors de la commission économique et au cours de l'atelier du 10 octobre notamment, c'est aussi l'opportunité pour la couronne d'une nouvelle vision du développement et l'intérêt de poursuivre et d'accentuer l'apport d'activités et d'emplois pour un rééquilibrage emploi / habitat. On a déjà présenté des schémas qui montrent qu'un écart s'est creusé, s'est accentué même, dans certains territoires où les dynamiques démographiques et les dynamiques d'emplois décrochent. La question des mobilités peut être aussi une des clés de lecture pour commencer à s'interroger sur les priorités de développement.

On a sans doute un intérêt à affirmer la ou les multi-centralité(s), à condition de les définir au préalable (identifier, structurer, intensifier, densifier, les centres-villes, les centres-bourg) mais aussi des lieux de centralités existants ou des lieux porteurs de dynamique qu'on n'a peut-être pas encore imaginé dans la symbolique comme des centralités

> Multi-centralité + multifonctionnalités (apport d'emplois, de commerces, de services, de la population...)

On a observé la faible utilisation des modes actifs dans ces territoires de couronne et on sait que la multifonctionnalité peut constituer un levier important pour faire évoluer les mobilités. Pour toujours tisser le lien entre urbanisme et mobilité, on pourra aussi se questionner sur l'aménagement des pôles de transports en commun (autour du train avec le projet de RER / car express / bus express...)

Cette part modale qui paraît un peu marginale ou décevante parfois nous permet quand même de dire qu'il y a des volumes très importants (nombre de déplacements en transports en commun qui a augmenté, entre 2009 et 2021, de 28 % pour les habitants de Bordeaux Métropole et de 31 % sur le reste du territoire – si on cumule, en effet, le 1 % de cœur modal à la hausse démographique et à l'évolution de la mobilité, on a quand même des tendances intéressantes.

Restitution de l'atelier « Densifier, intensifier, combler, jusqu'où ? »

Eléments de cadrage

- > Agglomération attractive dans un département attractif mais où l'immobilier est cher
- > 13 000 à 15 000 nouveaux habitants / an accueillis sur le territoire du SCoT, soit 8000 ménages = 8000 résidences principales
- > Objectifs de production de logements du SCoT = 9 000 logements / an
- > Une trentaine de communes ont des obligations en termes de logements sociaux (18 000 logements nécessaires pour répondre aux obligations, sachant qu'il y a des besoins aussi dans des communes qui n'ont pas d'obligation)
- > Aujourd'hui, plus de 45 000 demandeurs HLM sur l'aire métropolitaine pour 8 000 attributions / an
- > En France, 1/3 de la croissance du nombre de ménages (et donc de la demande potentielle de logement) est lié uniquement à la décohabitation
- > 2500 hectares d'ENAF consommés au sein de l'aire métropolitaine depuis 2010, 70 % de ces ENAF ont été consommés pour l'habitat en moyenne avec en moyenne 10 à 15 logements créés par hectare (hors bordeaux Métropole)

Pourquoi et où organiser la géographie prioritaire pour l'habitat ?

Pour concilier sobriété foncière, transition énergétique, maintien de la biodiversité, des continuités vertes et bleues, il faudra investir ou réinvestir le foncier « invisible » parfois appelé foncier « résiduel » : les dents creuses, les friches, le foncier sous-exploité, le bâti vacant ou sous-occupé qui représente un gisement important dans les centres anciens, et par renforcement / création de polarités et autour des réseaux de transports collectifs et au sein de certains secteurs pavillonnaires, en particulier ceux proches des centres / centralités.

Comment densifier les quartiers périphériques en accroche des centralités ? Quel futur peut-on imaginer dans les centralités et les quartiers plus lâches ? Comment revisiter les modèles actuels qui reposent trop souvent sur une approche binaire logement collectif ou logement pavillonnaire ?

Les participants se sont accordés sur :

> La fin du modèle individuel lâche

Verbatims des participants :

« Aujourd'hui, ce modèle de la maison individuelle, développé dans les années 70, est obsolète », « Un des défauts du modèle de la maison individuelle, c'est sa mono-typologie. Ce modèle ne permet pas de répondre à l'éventail des besoins qui s'expriment en termes de logement », « On est passé du tout vertical des années 60 au tout horizontal des années 80 ; au regard des besoins différents d'habiter, il doit y avoir des façons différentes de construire », « Les gens se projettent sur le modèle pavillonnaire parce que c'est tout ce qu'ils connaissent et aussi parce que c'est tout ce qu'on offre aujourd'hui ; sinon c'est du collectif avec un certain nombre de choses qui déplaît et donc un modèle que les gens rejettent »

> Un modèle à réinventer

Verbatims des participants :

« On a cherché à conserver ce modèle de la maison individuelle parce qu'on se rendait bien compte qu'il était fortement consommateur d'espace. On l'a finalement adapté en gardant la même structure mais en réduisant la taille des parcelles ; on s'est rendu compte que ça ne fonctionnait pas très bien non plus », « Rien ne serait pire que d'exporter les modèles complètement urbains à la campagne parce qu'on aura sans doute les mêmes effets négatifs », « S'inspirer de ce qu'étaient les villages ; repartir de ces modèles un peu plus denses, avec un peu plus d'étages, un peu plus de hauteur, pas la maison au milieu de la parcelle mais plutôt aligné avec le jardin à l'arrière », « On pourrait repartir sur un modèle où on se réapproprie les codes de l'existant en les modernisant sur certains aspects », « L'importance du vivre ensemble »

> Confort du logement

Verbatims des participants :

« Si je ne veux pas de collectif c'est peut-être parce que je ne veux pas avoir le bruit de mes voisins ; parce que je veux quand même un espace extérieur dont je peux profiter sans vis-à-vis, avec un peu d'intimité »

> Cadre de vie

Verbatims des participants

« Derrière le débat sur les formes urbaines et architecturales, il y a une question essentielle de nature politique, c'est l'acceptabilité sociale d'un peu plus de densité », « Je pense que la densité peut être réussie lorsqu'il y a une compensation notamment avec la

*création d'espaces collectifs, publics, récréatifs ou conservant des îlots de fraîcheur »,
« Souvent quand on pense densification, on pense constructions hautes, compactes, denses,
mais il faudrait plutôt penser aménagement », « La question de l'espace public »,
« La place de la voiture »*

> La charge foncière

Aujourd'hui, on sait qu'il est plus facile d'aller construire dans des ENAF que dans des dents creuses où c'est bien plus complexe. Avec la compression des espaces disponibles, on aura moins d'écart sur les charges foncières.

L'importance de l'action publique : accompagnement des habitants, des opérations, acculturation, stratégie foncière... On avait en introduction de ce séminaire, la présentation d'un élu de Rennes où ils ont une politique foncière depuis longtemps, notamment basée sur des acquisitions.

Verbatims des participants : *« Le problème c'est la valeur du foncier et comment on arrive à compenser son augmentation qui se répercute sur les prix de sortie des logements »*

Lorsqu'on reprend le contenu des échanges de l'atelier du 10 octobre, le constat est qu'il y a beaucoup de nuances sur ces questions de morphologie des paysages bâtis, de transition. Ce n'est pas tant la question de la maison individuelle qui était visée, les participants ont plutôt insisté sur le fait d'avoir droit à un extérieur. Comment organiser mieux les choses pour consommer moins d'espace... Il faut juste essayer de grouper, imbriquer un peu plus, avec toujours cette préoccupation des confort des logements (intimité, vis-à-vis) et plus largement d'espaces naturels et d'équilibre.

Premiers principes pour alimenter les orientations du D2O, document d'orientation et d'objectifs de la partie métropole active du futur SCoT bioclimatique de l'aire métropolitaine bordelaise

Intensité et désimperméabilisation

Cartographie : Regrouper «hyper-centre métropolitain» et «cœur d'agglomération» en un seul espace (intra rocade)

Objectifs : favoriser les espaces de respiration, îlots de fraîcheur, désimperméabiliser dans l'objectif de favoriser la traversée des continuités urbaines, des formes urbaines favorables à l'intensité qualitative.

Pluralité des centralités

Cartographie : «couronne des centralités» : vers une évolution plus représentative des réalités et spécificités des territoires.

Établir une déclinaison plus fine des typologies de centralités lisible à l'échelle de l'ensemble de l'aire métropolitaine.

Cette déclinaison pourra s'appuyer sur :

- > Le croisement des facteurs facilitateurs et limitants et autres données
- > Les spécificités «relationnelles» des fonctionnements territoriaux
- > Les besoins et obligations légales : exemple obligations art 55 loi SRU ...

Objectifs : des principes à adosser à cette déclinaison

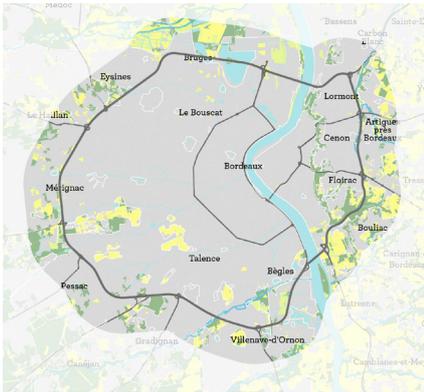
Objectifs qualitatifs cohérents avec les ambitions bioclimatiques

Objectifs : recalibrer les objectifs de production de logements, de densités, de renouvellement urbain et de formes urbaines.

Cartographie :

- > Décliner les objectifs de la géographie prioritaire à l'échelle des «EPCI élargies» (échelle qui permet à la fois d'intégrer les espaces vécus du bassin de vie et les espaces administratifs/politiques).
- > Localiser les lieux préférentiels d'intensifications urbaines (en accord avec les EPCI et sur la base des données et cartes de synthèses des ateliers).
- > Définir l'articulation SCoT avec PLU(i) - PMS - PLH - PCAET - PLU ...

L'intra-rocade : intensité et désimperméabilisation



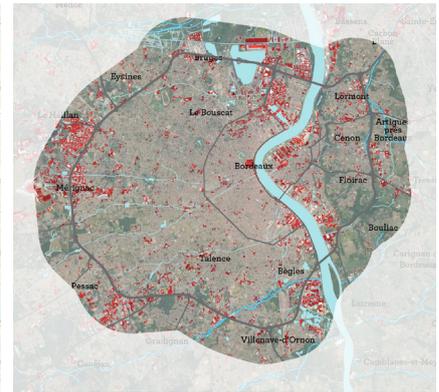
Donnée : OCS NAFU

- > Des grands espaces NAF à l'intérieur de la rocade déjà préservés de l'urbanisation et inclus dans les enveloppes urbaines (périmètre blanc).
- > Deux types d'ENAF :
 - Grands parcs naturels
Parc des coteaux, Bois de Thouars, Parc de Mussonville, Bois du Burk
 - Domaines agricoles
Châteaux Haut-Brion, Picque Caillou, Luchey-Halde, Pape-Clément
- > Attention : les parcs et jardins sont classés en U par l'observatoire NAFU de la Région



Donnée : OCS GE (version provisoire)

- > Trame verte en grande partie privée (jardins) et présente principalement dans les quartiers résidentiels (hors boulevards).
- > Equilibre entre densification et trame verte urbaine dans le PLU(i) :
 - Espaces verts publics (nouveaux quartiers)
 - Espaces verts privés collectifs en cœur d'îlots par exemple
 - Espaces verts privés



Donnée : surfaces non bâties imperméabilisées du potentiel foncier théorique (réalisée par a-urba)

- > Les surfaces imperméabilisées sont constituées principalement de parkings situés au sein des zones d'activités économiques et commerciales.
- > Un croisement avec les enjeux de biodiversité (données produites par Bordeaux Métropole par le programme Biodiver'cité) est à réaliser afin de cibler les secteurs stratégiques à désimperméabiliser pour consolider/conforter les continuités écologiques urbaines.

Pluralité des centralités : le croisement des facteurs facilitants & limitants et autres données

Facteurs facilitants l'implantation urbaine

#Ressources

Sites de production ENR
Espaces de nature, Ressources naturelles : argile, bois, eau, chaleur, sable, ...

#Mobilités

Transports collectifs & gares
Aires de covoiturage & services de mobilités
Mobilités actives

#Services

Centralités, Centres-bourgs
Commerces & services du quotidien
Zones d'activités économiques
Équipements & activités
Emplois

Facteurs limitants l'implantation urbaine

#Risques

Retrait gonflement d'argile
Risque inondation
Risque érosion
Risque incendie
Remonté de nappes

#Sols

Palus multifonctionnelles
Vallées maraîchères, Croupes viticoles, Continuités écologiques
Renaturation, Biodiversité

#Eaux

Eaux pluviales, Bassins versants multifonctionnelles
Vallées maraîchères, Croupes viticoles, Continuités écologiques
Renaturation, Biodiversité

Pluralité des centralités : le croisement des facteurs facilitateurs & limitants et autres données

Facteurs facilitateurs

#Mobilités

Transports collectifs & gares
Aires de covoiturage & services de mobilité
Mobilités actives

#Ressources

Sites de production ENR
Espaces de nature,
Ressources naturelles : argile, bois, eau, chaleur, sable, ...

#Services

Centralités,
Centres-bourgs
Commerces & services du quotidien
Zones d'activités économiques
Équipements & activités
Emplois

#Risques

Retrait gonflement d'argile
Risque inondation
Risque érosion
Risque incendie
Remonté de nappes

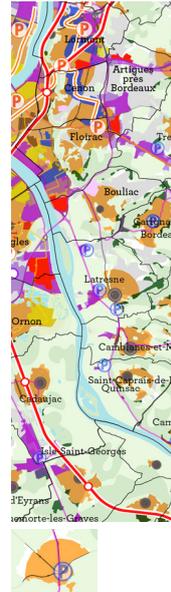
#Sols

Palus multifonctionnelles
Vallées maraichères,
Croupes viticoles,
Continuités écologiques
Renaturation,

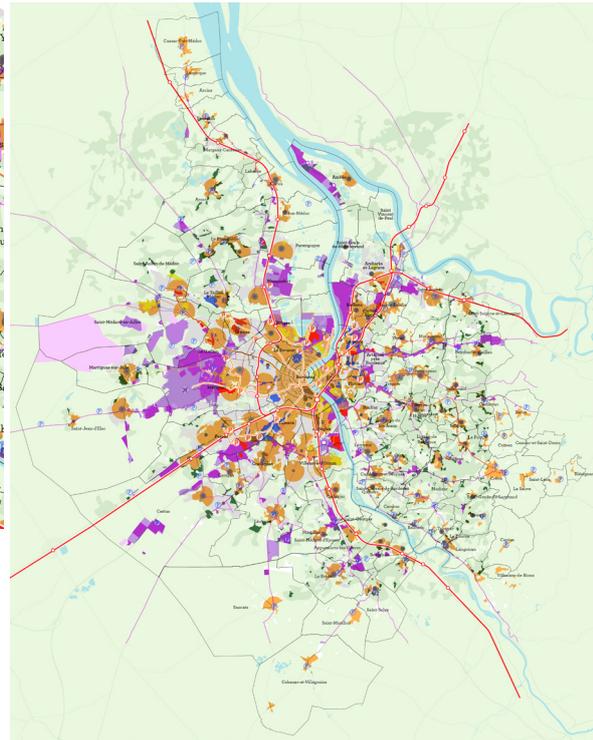
#Eau

Eaux pluviales,
Bassins versants multifonctionnelles
Vallées maraichères,
Croupes viticoles,
Continuités écologiques
Renaturation,
Biodiversité

Zoom



Espace situé 1 km autour des centralités dans l'enveloppe urbaine du SCOT



Pluralité des centralités : le croisement des facteurs facilitateurs & limitants et autres données

Facteurs facilitateurs

#Mobilités

Transports collectifs & gares
Aires de covoiturage & services de mobilité
Mobilités actives

#Ressources

Sites de production ENR
Espaces de nature,
Ressources naturelles : argile, bois, eau, chaleur, sable, ...

#Services

Centralités,
Centres-bourgs
Commerces & services du quotidien
Zones d'activités économiques
Équipements & activités
Emplois

Facteurs limitants

#Risques

Retrait gonflement d'argile
Risque inondation
Risque érosion
Risque incendie
Remonté de nappes

#Sols

Palus multifonctionnelles
Vallées maraichères,
Croupes viticoles,
Continuités écologiques
Renaturation,

#Eaux

Eaux pluviales,
Bassins versants multifonctionnelles
Vallées maraichères,
Croupes viticoles,
Continuités écologiques
Renaturation,
Biodiversité



Pluralité des centralités : le croisement des facteurs facilitants & limitants et autres données

Facteurs facilitants

#Mobilités

Transports collectifs & gares
Aires de covoiturage & services de mobilités
Mobilités actives

#Ressources

Sites de production ENR
Espaces de nature,
Ressources naturelles : argile, bois, eau, chaleur, sable, ...

#Services

Centralités,
Centres-bourgs
Commerces & services du quotidien
Zones d'activités économiques
Équipements & activités
Emplois

Facteurs limitants

#Risques

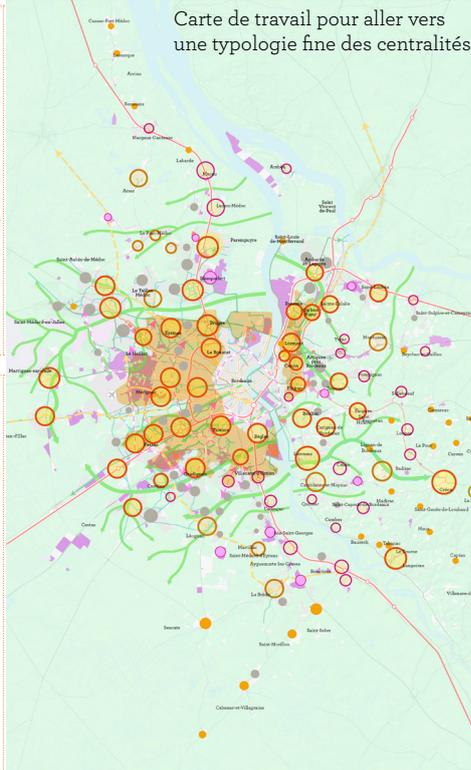
Retrait gonflement d'argile
Risque inondation
Risque érosion
Risque incendie
Remonté de nappes

#Sols

Palus multifonctionnelles
Vallées maraîchères,
Croupes viticoles,
Continuités écologiques
Renaturation,

#Eaux

Eaux pluviales,
Bassins versants multifonctionnelles
Vallées maraîchères,
Croupes viticoles,
Continuités écologiques
Renaturation,
Biodiversité

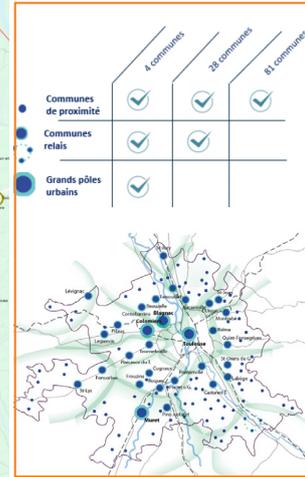


Travail à réaliser :

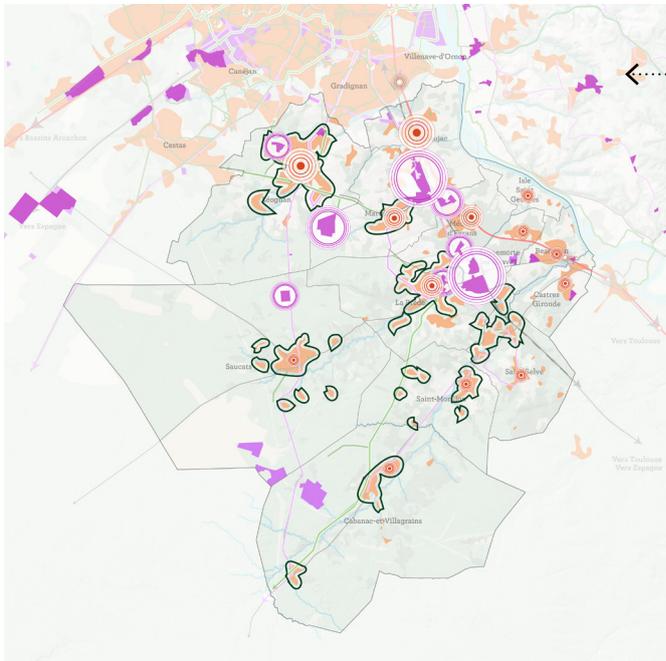
établir une déclinaison plus fine des typologies de centralités lisible à l'échelle de l'ensemble de l'aire métropolitaine



Exemple Toulouse

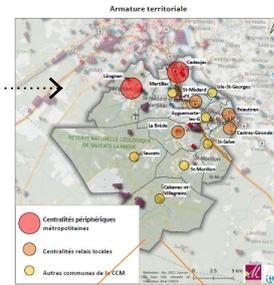


Lieux préférentiels d'intensité urbaine et articulations des documents



> Localiser les lieux préférentiels d'intensification urbaine (fixer par les ECPI et sur la base des données et cartes de synthèses des ateliers).

> Définir l'articulation SCoT avec PLU(-) - PMS - PLH - PCAET - PLU

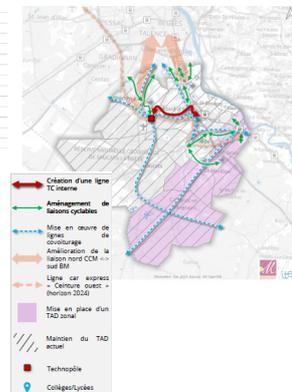


PLH

Plan mobilités

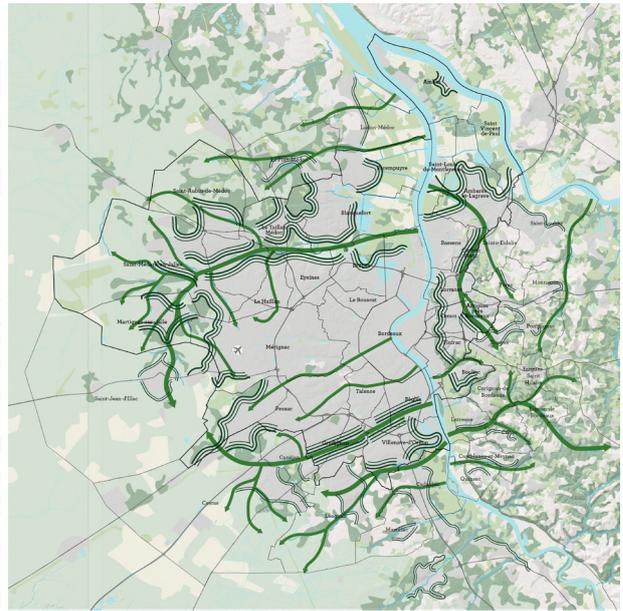
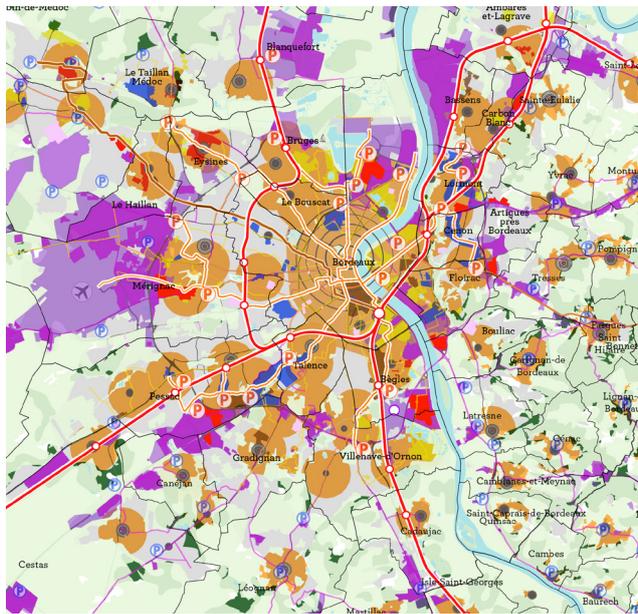
Lgts neufs / an

Apparitions locales	Autres communes de la CCM	8
Brasatran	Centralités relais locales	26
Colomès-Villages	Autres communes de la CCM	35
Colomès	Centralités périphériques métropolitaines	79
Centre-Grand	Centralités relais locales	15
Le Sabat-Garage	Autres communes de la CCM	1
Le Frère	Centralités relais locales	41
Légnan	Centralités périphériques métropolitaines	180
Muret	Autres communes de la CCM	26
Saint-Michel-d'Encre	Centralités relais locales	22
Saint-Michel	Autres communes de la CCM	13
Saint-Selve	Autres communes de la CCM	29
Sarcelles	Autres communes de la CCM	18



Lieux préférentiels d'intensité urbaine et articulations des documents

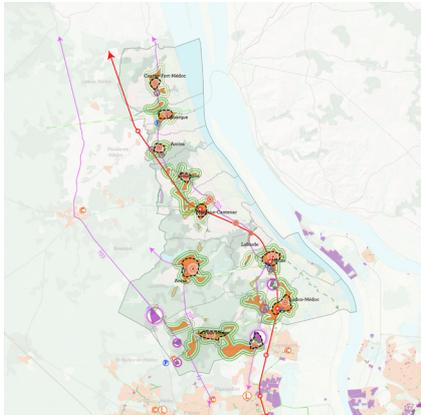
Échelles «EPCI élargie»



Bordeaux métropole

Lieux préférentiels d'intensité urbaine et articulations des documents

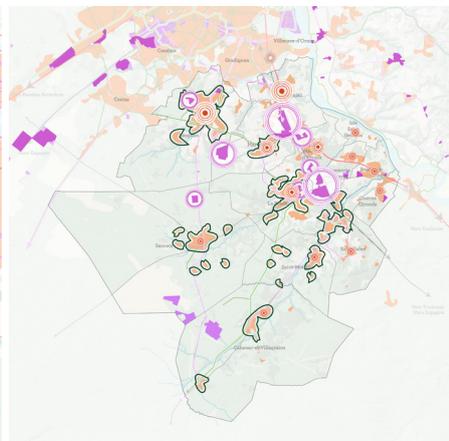
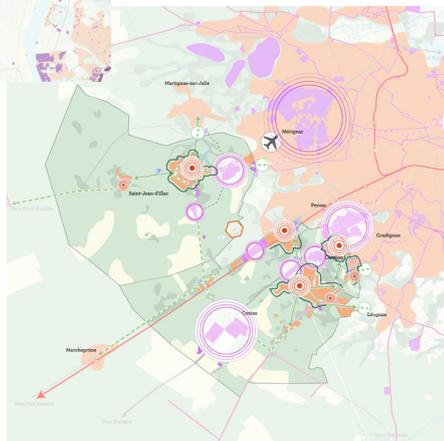
Échelles «EPCI élargie»



Médoc Estuaire

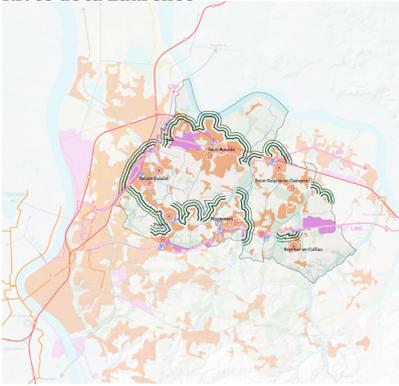
Jale-Eau-Bourde

Montesquieu

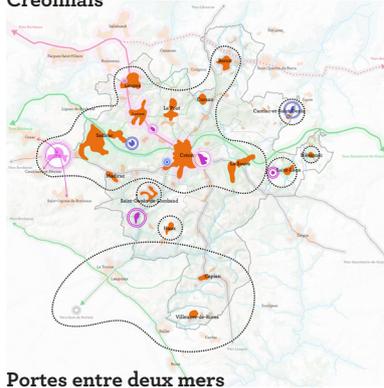


Lieux préférentiels d'intensité urbaine et articulations des documents

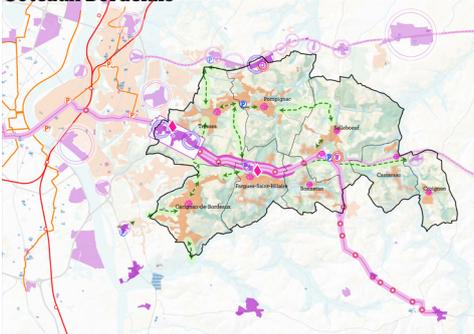
Rives de la Laurence



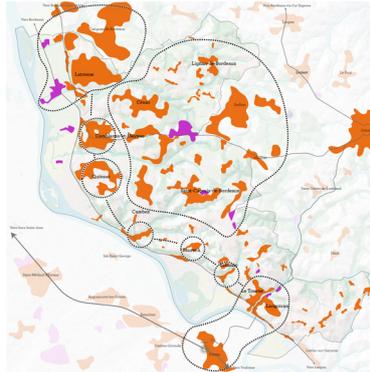
Créonnais



Coteaux Bordelais



Portes entre deux mers



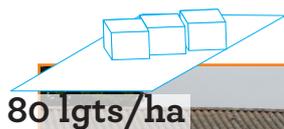
Formes urbaines : exemples de densités en lien avec les tissus urbains



Sainte-Eustache

Latresne

100 lgts/ha



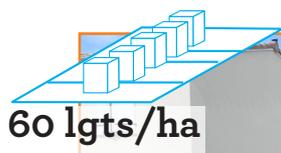
80 lgts/ha



Ludon



Barberaz



60 lgts/ha



Saint-Loubès



Saint-Caprais-de-Bordeaux



30 lgts/ha



Canéjan



Saineville

Formes urbaines : exemples de densités en lien avec les tissus urbains

Bruges



Ambès



Bordeaux



La Réole (centre bourg)



Saint-Genès de Fronsac
(logement social)



Cambes



SCoT Grenelle 2014

Principales évolutions

P

Axe 1 - Développer un réseau de transports collectifs métropolitain unitaire

- > **Rôle du SCoT sur les transports collectifs** : cibler les itinéraires manquants au regard de la cohérence mobilités - emplois - habitat (ex RN89).
- > Actualiser le développement du Réseau Express, retour sur investissement en cabrone économisé.
- > Évolution du tramway, prise de la compétences mobilités (loi LOM), plan mobilités des EPCI...
- > Schéma des parkings relais d'échelle aire métropolitaine voir Girondine

Q

Axe 2 - Favoriser le développement des pratiques alternatives et complémentaires

- > **Mobilités actives** : développer un Réseau Express Vélo (REV) à l'échelle de l'aire métropolitaine basé sur les coopérations (mise-jour-des itinéraires des plans vélo des EPCI...)
- > **Mobilités partagés** : renforcer les centralités et l'intensité des services, resserrer et polariser la place de la voiture dans l'espace public (redonner de la place aux seniors et aux jeunes, besoin d'espaces pour les îlots de fraîcheur...)
- > Evolutions des grands parkings existants. Production énergétique solaire, renaturations, constructions, espaces publics...

R

Axe 3 - Faire émerger un réseau de grandes allées métropolitaines

Concept à remplacer par voirie, stationnement et espaces publics...

- > Réduire l'artificialisation, réduire l'espace lié à la voiture,
- > **Optimiser les voiries** existantes dans un contexte ZAN : projets de couloir de covoiturage A63, A62, A10, les nouvelles formes de covoiturage...
- > **Apaiser les voiries et les quartiers** : réparer les centralités coupées (Cambes, La Sauve...)
- > La question du stationnement très présente dans le SCoT actuel. Mettre à jour avec les questionnements à venir : *logique de stationnement résidents, poche de stationnements visiteurs, imposition en fonction du nombre de voiture par foyer, tarification sociale du stationnement, tarification par le poids des véhicules...*
- > Évolution de la rocade, des autoroutes, requalification des boulevards, des grandes pénétrantes...

S

Promouvoir un développement urbain raisonné

> **Prioriser un développement urbain moins impactant pour les milieux et favorable à l'activité urbaine bas carbone.**

> Objectifs du SCoT actuel à renforcer : hiérarchiser et différencier les gares et nœuds d'interconnexion, les nouveaux programmes d'habitat, et en particulier les opérations comprenant du logement social, doivent être implantés en priorité dans ces lieux...

> D'autres sont à faire évoluer au regard de la géographie prioritaire : Exemple : «centrage du développement urbain de l'agglomération bordelaise»...

T

Assurer une production de logements suffisante et diversifiée

Logements et parcours résidentiels :

> Baser la production de logements sur la **capacité des territoires** et non pas sur les objectifs démographiques.

> **Logement social** : le desserrement des communes à + de 35% de logements social est toujours d'actualité. Le partage de l'effort (communes non soumises aux obligations de la loi SRU doivent réaliser au moins 15%) également.

> Production d'opérations neuves : intégration des objectifs du 1 pour 1 et 1 pour 2 selon les territoires.

> Rajouter les nouveaux PLH, le bail réel solidaire, l'usufruit locatif social, insister sur les opérations immobilières proposant une mixité de dispositifs, intégrer les dynamiques en cours avec les plateformes de rénovation ...

U

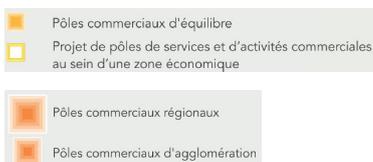
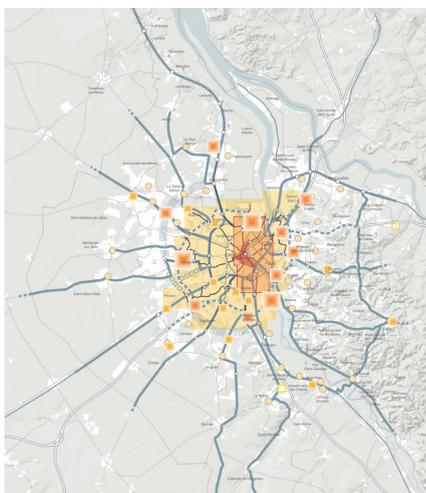
Mener à bien les grands projets d'équipements

> Implantation des équipements dans les enveloppes urbaines, en dehors des ENAF, au cœur où à proximité de noyau urbain constitué, conforté par des commerces de proximité (permet de contribuer au renforcement ou à l'émergence de centralités locales), proches des transports collectifs et mobilités actives.

V

Mettre l'équipement commercial au service du développement des territoires

A lier avec les chapitres concernant l'économie



Rappel du SCot en vigueur :

- > Conforter le maillage de proximité, démontrer l'absence d'une offre immobilière adaptée.
- > Les implantations de petit format (surface de plancher inférieure à 500 m²) et de format intermédiaire (surface de plancher comprise entre 500 et 2 500 m²) s'implantent de manière préférentielle dans les lieux prioritaires définis dans la géographie prioritaire de l'offre urbaine. *Mise à jour nécessaire avec l'évolution de la géographie prioritaire.*
- > Les implantations de magasins de grand format (surface de plancher supérieure à 2 500 m²) sont autorisées dès lors qu'elles seront incluses dans une opération de mixité fonctionnelle comprenant de l'habitat.
- > Drive uniquement dans les centralités.
- > Organiser l'évolution des pôles commerciaux d'équilibre vers une plus grande diversité. Identifier et anticiper les évolutions. Proximité des centre bourgs, mixité des activités, ouvrir à l'habitat...
- > Aucune création exnihilo de nouveaux pôles commerciaux n'est admise sur le territoire du SCoT en dehors des pôles commerciaux métropolitains.

Le SCoT tend à promouvoir l'intégration des grands pôles commerciaux métropolitains au sein des tissus urbains et promouvoir ces derniers comme de réelles entités urbaines, répondant aux objectifs de développement durable et d'aménagement du territoire.

L'évolution des pôles commerciaux doit :

- se placer dans une logique de requalification urbaine ;
- limiter les flux automobiles ;
- permettre une meilleure intégration urbaine et paysagère.
- > Impulser, à l'échelle de chaque site, une démarche de requalification urbaine qui s'inscrit dans un souci de mixité et d'aménagement durable et une logique globale de projet.
- > Mettre à jour les sites de projets urbains.

Composition de la Commission

Président-e-s de la commission

- > Michel Labardin, élu du Bureau du Sysdau, Maire de Gradignan, Conseiller métropolitain
- > Benoist Aulanier, élu au Bureau du Sysdau, élu à la communauté de Communes de Montesquieu, élu à Léognan

Collectivités membres du Sysdau

> Bordeaux métropole

Stéphane Caze, directeur adjoint en charge de l'Aménagement

Nathalie Bouchain, directrice de l'urbanisme

Jean-Yves Meunier, directeur territoire d'avenir, territoire en coopération

> CDC Créonnais

Alain Zabulon, président

Pascale Berthelot, directrice générale des services

> CDC Rives de la Laurence

Frédéric Dupic, président, vice-président du Sysdau

Emmanuelle Pautrot, directrice générale des services

Valérie Geonget, directrice générale adjointe

> CDC Médoc-Estuaire

Didier Mau, président, vice-président du Sysdau

Cyril Beurienne, directeur général des services

> CDC Coteaux Bordelais

Christian Soubie, président, Maire de Tresses

Michael Ristic, directeur général des services

> CDC Portes de l'Entre-deux-mers

Lionel Faye, président, vice-président du Sysdau

Julian Sanabria, directeur général des services

> CDC Montesquieu

Hélène Schwartz, directrice de cabinet du Président

Thomas André, directeur général adjoint

> CDC Jalle-Eau Bourde

Pierre Ducout, président, vice-président du Sysdau

Géraldine Meillon, directrice générale des services

Partenaires institutionnels

> ADEME

Alain Besançon, coordinateur du pôle territoire durable, mission transport/mobilité

> DDTM

Frédéric Kozimor, chef du Service accompagnement territorial

Hélène Vignhal, adjointe au chef du Service d'Accompagnement Territorial

Anne-Laure Masson, SAU, Unité Métropole

Julien Sequé, chargé études DAB unité d'aménagement 2

Christophe Geneste, chargé d'étude aménagement planification

> Département de la Gironde

Olivier Goudichaud, chef de projet, Pôle Programmation

> Région Nouvelle Aquitaine

Marie Demolin-Gratadour, direction de l'intelligence territoriale et de la prospective

Nicolas Martin, directeur de l'unité SRADDET

> Nouvelle-Aquitaine-Mobilité

Xavier Zubillaga, chef de projet Coordination offres de mobilité

Partenaires techniques

> A-urba

Simon du Moulin de Labarthète, directeur général

Françoise Le Lay, directrice des études

pour aller + loin

 <https://www.sysdau.fr/modification-du-scot>

Documents à consulter :

Séminaire #1 Centralités et polarités de demain

10 octobre 2023

- > Etude a-urba « Habiter et travailler autrement »
- > Capsules vidéos : « La ville archipel », André Crocq, président du SCoT du Pays de Rennes et « L'armature du SCoT de la grande agglomération toulousaine », Léna Neuville, urbaniste à l'aua/T

Commission Économie résiliente | Desserrer l'activité économique, mythes et réalités

16 octobre 2023

- > Diaporama Sysdau « Desserrer l'activité économique : mythes et réalités »
- > Diaporama a-urba - Retour sur l'atelier du Séminaire « Centralités et polarités de demain »
- > Diaporama Commission du 27 septembre 2022
- > Etude a-urba « Habiter et travailler autrement »
- > Atlas des sites économiques - Sysdau

Commission Viticole Entre-deux-mers | Accompagner l'évolution des espaces viticoles - 26 octobre 2023

- > Diaporama Sysdau « Accompagner l'évolution des espaces viticoles »

Commission Renaturation | Préserver et restaurer les espaces du vivant

9 novembre 2023

- > Diaporama Sysdau « Préserver et restaurer les espaces du vivant »
- > Diaporama a-urba - Retour sur l'atelier du Séminaire « Centralités et polarités de demain »
- > Diaporama Commission « Configuration d'une plateforme des sites de renaturation » du 20 septembre 2022

Commission Mobilités & centralités des quotidiens | Adapter la géographie prioritaire aux objectifs bioclimatiques - 17 novembre 2023

- > Diaporama Sysdau « Adapter la géographie prioritaire aux objectifs bioclimatiques »
- > Diaporama a-urba « Les pratiques de déplacement des girondins »
- > Diaporama Commission du 14 novembre 2022
- > Etude a-urba « Habiter et travailler autrement »

Commission Energétique et climatique | Ancrer la transition énergétique et climatique dans la planification et l'aménagement - 27 novembre 2023

- > Diaporama Sysdau « Ancrer la transition énergétique et climatique dans la planification et l'aménagement »
- > Diaporama Commission du 7 décembre 2022

Commission Eaux | L'eau comme ressource, l'eau comme risque - 5 avril 2024

- > Diaporama Sysdau « L'eau comme ressource, l'eau comme risque »
- > Diaporama Smegreg
- > Diaporama a-urba

