

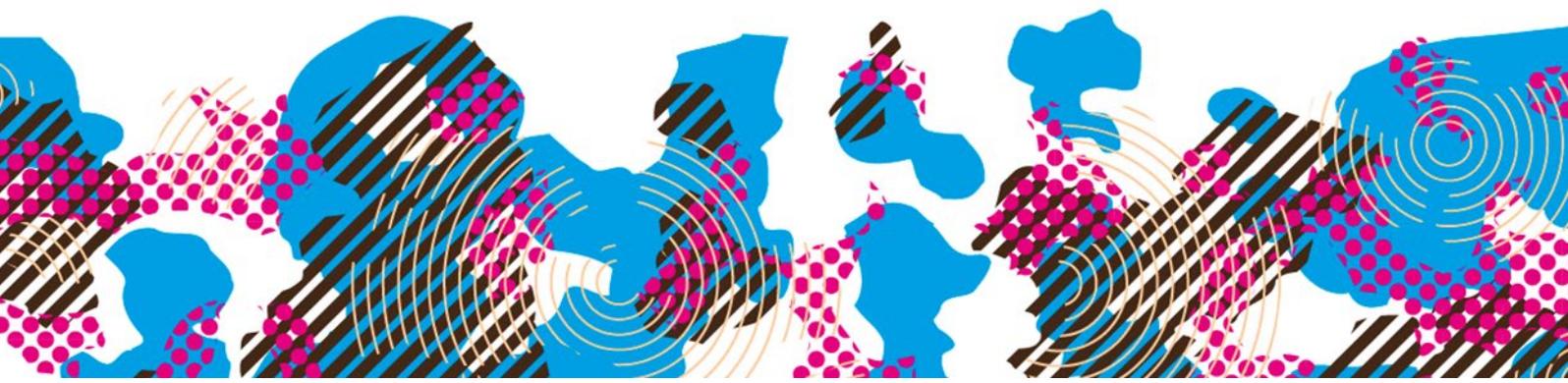
• Concertation •



# *Les réunions de concertation*

## Compte-rendu

Commission Mobilités et Centralités – Compte-rendu détaillé  
Réunion du jeudi 20 février 2025



## Ordre du jour de la Commission Mobilités & centralités

### Propos introductifs de la Commission

- *M. Michel Labardin, élu au Bureau du Sysdau, élu à Bordeaux Métropole, Maire de Gradignan*
- *M. Benoist Aulanier, élu au Bureau du Sysdau, élu à la Communauté de Communes de Montesquieu, élu à Léognan*
- **Tendances démographiques, hypothèses de besoins en logements, objectifs de production de logements et de logements locatifs sociaux**  
*Avec l'appui de Mme Stella Manning, urbaniste habitat et population, a-urba*
- **Le réseau du SERM ferroviaire et routier acte 1, les mobilités partagées et les mobilités actives, le réseau du SERM acte 2**  
*Avec l'appui de Mme Camille Le Moullac, Nouvelle Aquitaine Mobilités, M. François Cougoule, urbaniste géographe, a-urba*
- **Cohérence maillage des mobilités et maillage des centralités**
- **Centralités et densités, centralités et qualité de vie, centralités et formes urbaines**

### Questions / Propositions

### Propos conclusifs

- M. Benoist Aulanier, M. Michel Labardin

## 1. Introduction

La Commission « Mobilités et Centralités » du Sysdau, réunie le **20 février 2025**, s'inscrit dans le cadre du processus de révision du **SCoT bioclimatique** de l'aire métropolitaine bordelaise. Ce rendez-vous constitue une étape structurante dans l'élaboration du **Document d'Orientations et d'Objectifs (D2O)**, et plus spécifiquement de son **Ambition 4**, centrée sur les enjeux d'organisation territoriale autour des centralités et des mobilités du quotidien.

Présidée par **Michel Labardin**, élu au Bureau du Sysdau et maire de Gradignan, et **Benoist Aulanier**, également élu au Bureau du Sysdau et à la Communauté de Communes de Montesquieu, la réunion a rassemblé de nombreux élus, techniciens, partenaires institutionnels et experts du territoire. Elle a permis de croiser les visions politiques, les analyses techniques, les contraintes opérationnelles et les dynamiques locales autour de plusieurs questions majeures :

- Comment adapter l'organisation territoriale aux exigences de sobriété foncière et de transition climatique ?
- Quelles formes d'intensification sont acceptables et souhaitables dans les différentes polarités du territoire ?
- Quelle articulation est possible entre les **mobilités structurantes**, les **mobilités de proximité** et le **maillage des centralités** ?
- Comment penser une **production de logements**, notamment sociaux, qui soit à la fois ambitieuse, soutenable, équitable et compatible avec la contrainte **de la ressource en eau** ?

### Objectifs de la réunion

- D'une part, **partager les analyses** actuellement en cours dans le cadre de l'élaboration de l'Ambition 4 du D2O.
- D'autre part, **recueillir les remarques, propositions et alertes** des territoires afin de nourrir le document, dans une logique de co-construction étroite avec les élus et partenaires locaux.

À travers les interventions des membres du Sysdau, des représentants d'**a-urba** (agence d'urbanisme) et de **Nouvelle-Aquitaine Mobilités**, la séance a permis d'aborder des thématiques complexes telles que les projections démographiques, la production de logements, la structuration du réseau express métropolitain (**CERME**), la hiérarchisation des centralités ou encore les critères de densification. Les échanges ont mis en lumière à la fois des **points de convergence**, des **contraintes territoriales fortes**, et des **débats ouverts**, notamment autour de la mise en cohérence entre ambitions politiques, capacités techniques et réalités locales.

## 2. Propos introductifs

Intervention de Michel Labardin - élu au Bureau du Sysdau, élu à Bordeaux Métropole, Maire de Gradignan

**Michel Labardin** ouvre la commission en insistant sur la **nécessité de réinterroger les modèles de développement** à l'échelle de l'aire métropolitaine. Il rappelle que la révision du SCoT s'inscrit dans un contexte exigeant, marqué par **l'urgence climatique**, la **trajectoire ZAN** et les impératifs de **cohésion territoriale**. L'ambition bioclimatique doit s'incarner, selon lui, dans des choix de proximité, à la fois **fonctionnels, habitables et durables**.

« Le cœur du sujet, c'est la proximité. Proximité des logements, des services, de l'emploi... et proximité des transports. La centralité, ce n'est pas une abstraction. C'est une réalité à construire. »

Il appelle à renforcer **l'intensification qualitative des centralités**, en lien étroit avec les réseaux de transport et les infrastructures du quotidien. Il souligne que cette intensification ne saurait être réduite à une logique de densification, mais doit intégrer les dimensions de **cadre de vie, nature en ville et mixité fonctionnelle**.

Intervention de Benoist Aulanier - élu au Bureau du Sysdau, élu à la Communauté de Communes de Montesquieu, élu à Léognan

**Benoist Aulanier** insiste à son tour sur le **changement d'époque** que traverse l'aménagement du territoire. Il plaide pour une lecture territoriale **différenciée**, tenant compte des **disparités d'accès aux services, aux mobilités et au foncier** entre les différentes polarités de l'aire métropolitaine.

« Nous devons maintenant entrer dans une logique d'opérationnalité territoriale, sans opposer les territoires, mais en tenant compte de leurs réalités spécifiques. Le défi est immense, il suppose une mobilisation collective. »

Il invite les participants à exprimer clairement les **attentes, contraintes, et leviers mobilisables localement**, afin d'enrichir l'élaboration du D2O. Enfin, il souligne que cette commission devra également préparer les échanges à venir sur les **ressources** (notamment l'eau), les **outils contractuels** (comme les contrats de mixité sociale) et la **mise en œuvre territoriale**.

## 3. Tendances démographiques, hypothèses de besoins en logements, objectifs de production de logements et de logements locatifs sociaux

Intervention de Sylvia Labèque - Directrice du Sysdau

Mme Labèque introduit brièvement les ambitions précédentes du D2O afin de contextualiser l'Ambition 4. Mme Labèque indique que l'Ambition 1, « un territoire

grandeur nature », met l'accent sur la préservation des paysages et la fonctionnalité des sols vivants, en s'appuyant sur une armature naturelle bioclimatique structurante pour la métropole. Elle insiste sur les priorités environnementales liées à l'eau, à l'air, aux sols, et à la renaturation des espaces, avec une volonté de redonner de l'épaisseur à la nature dans les projets d'aménagement.

Elle poursuit en présentant l'Ambition 2, « un territoire ressource », qui prend en compte la vulnérabilité croissante des territoires face au changement climatique, et notamment la centralité de la ressource en eau. Elle souligne que cette ressource aura un impact direct sur la structuration des centralités et sur l'organisation économique et urbaine. Elle évoque également la transition énergétique, la valorisation des sols nourriciers et les enjeux liés à la qualité de l'air, de l'eau et des sols.

Elle rappelle ensuite que l'Ambition 3, « un territoire en essor », concerne le développement économique, les services et les équipements de proximité, en lien avec les centralités. Elle insiste sur la nécessité d'un équilibre entre développement et contraintes foncières, énergétiques et climatiques.

Mme Labèque enchaîne ensuite avec l'introduction de l'Ambition 4, qui porte sur les centralités et les mobilités du quotidien. Elle précise que cette ambition s'appuie sur un réseau structurant, co-construit avec l'agence d'urbanisme et le syndicat de transport Nouvelle-Aquitaine Mobilité, et prévu à l'horizon 2028-2030. Ce réseau a vocation à être articulé avec des dispositifs locaux de proximité, tels que les plans de mobilité simplifiés ou les contrats opérationnels et connectés, dans une logique de multimodalité.

Elle indique qu'une projection à l'horizon 2040 est déjà en cours, afin d'anticiper les évolutions nécessaires pour améliorer le maillage du territoire et renforcer les centralités, qu'elles soient existantes, à conforter ou émergentes. Ces centralités, précise-t-elle, seront les lieux privilégiés de l'intensification urbaine, qui devra cependant rester qualitative : composition urbaine, intégration du végétal, formes urbaines adaptées, dans la continuité des principes du code bioclimatique.

Enfin, Mme Labèque revient sur les équilibres démographiques. Elle précise que les projections à 2040 s'appuient sur les tendances constatées au cours de la dernière décennie, jugées pertinentes. Ces projections tiennent compte des besoins des territoires, notamment en matière de logements sociaux dans le cadre de la loi SRU. Elle insiste sur le fait que la capacité d'accueil des territoires dépendra fortement des ressources disponibles, et en particulier de l'eau potable, dont la disponibilité est déjà contrainte.

Elle ajoute que des ajustements seront probablement nécessaires dans certains territoires, comme le Créonnais, pour rester cohérent avec les capacités réelles et les projections démographiques.

## Intervention de Michel Labardin - élu au Bureau du Sysdau, élu à Bordeaux Métropole, Maire de Gradignan

M. Labardin complète les propos de Mme Labèque en insistant sur la nécessité de confronter l'ambition démographique et les objectifs de production de logements à la capacité réelle de mise en œuvre sur les territoires. Il souligne que l'ambition polycentrique suppose de pouvoir effectivement développer les territoires, ce qui implique une disponibilité suffisante du foncier, particulièrement dans le contexte de la trajectoire ZAN.

Il précise que l'enjeu ne se résume pas à une approche strictement arithmétique, mais qu'il convient d'anticiper les effets de trajectoire, notamment en matière d'intensification. Cette dernière, selon lui, doit être adaptée aux contextes locaux : il rappelle qu'on ne peut pas appliquer les mêmes typologies d'intensification partout, car cela dépend de ce qui est acceptable et supportable pour les habitants, mais aussi de la nature des projets urbains envisagés.

Il insiste enfin sur le fait que la gestion du sol, tout comme la disponibilité en ressource, sont des régulateurs déterminants des choix politiques en matière d'aménagement. Il appelle à ce que ces dimensions soient réellement prises en compte dans l'évaluation des capacités à faire, et non simplement évoquées comme des principes abstraits.

## Intervention de Frédéric Brigant - Urbaniste Sysdau - Urbaniste Sysdau

M. Brigant précise que la projection démographique présentée ne repose pas sur une simple reconduction mécanique des tendances passées. Il souligne que, derrière une apparente continuité, un travail approfondi a été mené pour intégrer des études spécifiques, notamment avec l'appui d'un démographe, afin d'ajuster les hypothèses.

Il insiste sur le fait que les tendances ont été nuancées par des inflexions, intégrées volontairement dans le scénario retenu. Si la trajectoire globale est maintenue, elle ne résulte pas d'une démarche simpliste, mais bien d'un travail d'analyse et d'interprétation plus complexe, visant à refléter au mieux les évolutions attendues des territoires.

## Intervention de Camille Le Moullac, Responsable Pôle Mobilités - Nouvelle Aquitaine Mobilité

Mme le Moullac précise que les projections démographiques tiennent compte d'un léger ralentissement de la croissance, déjà observable et qui devrait s'accroître avec le vieillissement de la population, à la fois localement et de manière plus générale.

Elle souligne que ce phénomène implique également des évolutions dans les modes d'occupation des logements, avec une part croissante de ménages âgés et de petite taille. Elle indique que ces dynamiques sont intégrées autant que possible dans les

analyses et qu'elles influencent directement les besoins en logement, notamment en termes de typologie et de volume.

### Intervention de Frédéric Brigant - Urbaniste Sysdau

M. Brigant rappelle que l'on parle bien de logements créés et non uniquement de logements construits. Cette distinction permet d'intégrer d'autres formes de mobilisation du parc existant, telles que la division de logements ou la remise sur le marché de logements vacants.

Il insiste également sur le fait que les objectifs en matière de logements sociaux ne relèvent pas d'une simple volonté technique portée par le Sysdau ou ses équipes, mais s'appuient sur des documents de planification existants, notamment les Plans Départementaux de l'Habitat (PDH) et les PLU récemment approuvés.

Il cite à ce titre plusieurs communes, comme Saint-Loubès ou Canéjan, qui ont inscrit dans leurs documents d'urbanisme des objectifs ambitieux de respect de la loi SRU, tout en restant compatibles avec les contraintes du ZAN. Il conclut en affirmant qu'il ne s'agit pas d'intentions théoriques, mais bien d'une tendance déjà engagée dans les territoires.

### Intervention de Sylvia Labèque - Directrice du Sysdau

Mme Labèque souligne l'importance du nombre croissant de PLU vertueux, qui intègrent à la fois des objectifs anticipés de création de logements sociaux et la prise en compte de la trajectoire ZAN. Elle confirme ainsi que de nombreux territoires s'engagent de manière active dans cette double démarche.

Elle insiste également sur le propos de M. Brigant sur la distinction entre logements créés et logements construits, en insistant sur les deux leviers majeurs que sont, d'une part, l'intensification, et d'autre part, la mobilisation du bâti existant. Cette dernière inclut aussi bien les logements vacants que d'autres types de bâtiments (bureaux, bâtis anciens ou obsolètes) susceptibles d'être transformés en logements. Elle mentionne également la mobilisation du foncier déjà artificialisé, comme les dents creuses ou les espaces sous-utilisés, pour répondre aux objectifs de production sans consommer de nouveaux espaces naturels.

Elle rappelle que le document présenté décline ces orientations par grands secteurs, et invite les participants à faire part de leurs observations ou amendements.

Sur la question spécifique du logement social, elle précise que les objectifs affichés résultent d'un travail d'agrégation des intentions locales inscrites dans les PLH et les PLU, et non d'un cadrage arbitraire. Elle souligne que certains territoires, affichent jusqu'à 50 % de logements sociaux, conformément à leur PLH, et que des taux significatifs sont également constatés à l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise.

Elle insiste sur la qualité des engagements pris par les territoires, y compris au sein de Bordeaux Métropole et dans les intercommunalités voisines, même si toutes les communes ne sont pas concernées par l'article 55 de la loi SRU. Elle salue cette

dynamique territoriale, d'autant plus notable qu'elle s'inscrit dans un contexte contraint par la trajectoire ZAN.

Elle conclut en rappelant que le tableau de cadrage du PDH a été volontairement laissé visible dans le document pour permettre aux participants de vérifier la cohérence des objectifs avec ceux définis par le département. Enfin, elle évoque les réponses spécifiques apportées aux évolutions démographiques (vieillesse, décohabitation, etc.) à travers une politique de réhabilitation du parc ancien et de mise aux normes énergétiques, en lien avec les autres ambitions du D2O.

### Intervention de Tania Couty, Vice-Présidente de la CDC des Portes de l'Entre-Deux-Mers, Maire de Saint-Caprais de Bordeaux

Mme Couty fait part de son interrogation concernant les objectifs de création de logements fixés à l'horizon 2040 pour son territoire. Elle indique qu'en interne, les projections étaient établies sur une base de 60 logements par an, ce qui représenterait un total théorique de 1 020 logements à créer d'ici 2040.

Elle estime que ce chiffre lui semble très élevé et exprime un doute quant à sa justesse. Elle laisse entendre qu'une vérification ou un ajustement pourrait être nécessaire à ce stade.

### Intervention de Frédéric Lataste - Vice-Président de la CDC Créonnais - Maire de Capian

M. Lataste apporte des précisions concernant le territoire du Créonnais, actuellement engagé dans une révision de son PLUI. Il rappelle que la période de référence court depuis 2021 et que certaines communes, comme Sadirac, sont soumises à la loi SRU, avec des objectifs fixés à 380 logements sociaux à produire d'ici 2031.

Il indique que le PLUI en vigueur prévoit déjà des règles d'intégration de logements sociaux, notamment à travers les découpages de terrain sur l'ensemble des communes du Créonnais, et que ces exigences seront renforcées dans la version en cours de révision.

En ce qui concerne les objectifs affichés dans le document du D2O, il relève une disparité importante : alors que le tableau mentionne 2 000 logements à l'horizon 2040, les projections du PLUI actuel se basent sur 1 500 logements à produire d'ici 2031, uniquement pour satisfaire les obligations SRU.

Il souligne donc que le seuil des 2 000 logements pourrait être atteint bien avant 2040, en raison des obligations légales, d'autant que d'autres communes, comme Créon, devraient également entrer prochainement dans le champ d'application de la loi SRU.

Il conclut en estimant que les chiffres indiqués dans le tableau sont probablement sous-évalués, notamment en ce qui concerne les logements sociaux, et que la tendance réelle pourrait être nettement plus dynamique, avec une progression

annuelle supérieure à celle retenue dans les hypothèses (1,7 % observée contre 1 % projetée).

### Intervention de Frédéric Brigant - Urbaniste Sysdau

M. Brigant indique que, au-delà des obligations légales, la dynamique locale du Créonais s'inscrit dans une volonté affirmée de développer l'offre de logements sociaux pour répondre aux besoins réels des territoires. Il insiste sur le caractère volontaire de cette démarche, qui dépasse le simple respect des seuils réglementaires.

M. Brigant rappelle néanmoins que cette ambition se heurte à une contrainte majeure, toujours présente : celle de la disponibilité en eau potable.

Il souligne enfin l'injonction paradoxale entre la nécessité de produire davantage de logements sociaux et les limites imposées par l'accès à la ressource en eau, pour laquelle l'État ne fournit à ce jour aucune réponse claire.

### Intervention de Rachel Demenier - Adjointe administrative Service Urbanisme

Une intervenante rappelle que la problématique de la ressource en eau, notamment en lien avec la production de logements sociaux, sera un critère pris en compte dans l'évaluation des contrats de mixité sociale.

### Intervention de Sylvia Labèque - Directrice du Sysdau

Mme Labèque exprime son accord sur le principe évoqué précédemment, qu'elle juge être une bonne option, mais elle insiste sur la nécessité de poser un cadre clair dès le SCoT. Selon elle, on ne peut pas se contenter de renvoyer aux contrats de mixité sociale, d'autant plus que le territoire dispose de très peu de PLU intercommunaux, et que les PLH ne sont pas encore tous adoptés.

Elle souligne qu'il est indispensable que le SCoT fournisse une base de cadrage solide pour l'application de ces contrats, et qu'un correspondant clair soit établi entre le SCoT et les documents ou dispositifs contractuels à venir.

### Intervention de Michel Labardin - élu au Bureau du Sysdau, élu à Bordeaux Métropole, Maire de Gradignan

M. Labardin insiste sur la nécessité de garantir la cohérence du document, en soulignant que les ambitions stratégiques doivent être appuyées par des moyens réels et disponibles. Il plaide pour une approche territoriale globale, qui assure l'accès effectif aux ressources indispensables à la mise en œuvre des objectifs.

Tout en reconnaissant que des relations bilatérales entre acteurs territoriaux se mettront en place, il estime essentiel de sécuriser dès maintenant le contenu du document, pour qu'il ne reste pas à l'état d'intention, mais qu'il soit réellement opérationnel.

Il rappelle que cette stratégie globale devra notamment s'incarner au sein de la commission sur les ressources, qui aura à articuler les besoins en consommation nouvelle, les mesures d'économie, et la réduction des consommations existantes.

Face à une démographie et une attractivité territoriale déjà bien établies, il estime impératif de régulariser les situations au regard de la loi SRU et de soutenir l'accès au logement, quelle que soit la modalité : construction neuve, réhabilitation de logements vacants ou transformation d'usage.

Il conclut en affirmant que la ressource devra nécessairement suivre, et qu'il est sans doute nécessaire de sécuriser cet aspect avant l'approbation finale du SCoT, afin d'assurer la crédibilité de l'ensemble du projet.

### Intervention de Sylvia Labèque - Directrice du Sysdau

Mme Labèque souligne que la prochaine commission sur l'eau, prévue le 6 mars, constituera un temps fort, tant la complexité de l'exercice apparaît clairement. Elle met en lumière la difficulté à définir un cadre d'action cohérent à l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise, alors que les discussions et évaluations, notamment sur la création de logements sociaux, se font encore à l'échelle communale.

Elle regrette ce décalage entre les échelles de décision et les échelles d'analyse, estimant que raisonner à l'échelle communale ne permet pas de répondre aux enjeux d'équilibre à l'échelle des EPCI ou de l'aire métropolitaine, et encore moins à ceux relevant du département. Elle appelle ainsi à une approche plus cohérente et coordonnée, en phase avec les ambitions portées au niveau supra-communal.

### Intervention de Frédéric Brigant - Urbaniste Sysdau

M. Brigant illustre la problématique de la ressource en eau en prenant l'exemple du PLU de Saint-Loubès, récemment publié. Il indique que l'avis de l'État sur ce document souligne la nécessité de mieux articuler les enjeux liés à la ressource en eau avec les orientations du PLU.

Il en conclut que cette problématique commence à s'imposer concrètement dans les documents d'urbanisme, et qu'il devient indispensable de trouver des réponses adaptées pour accompagner les communes dans une démarche complexe, mais incontournable.

### Intervention de Sylvia Labèque - Directrice du Sysdau

Mme Labèque indique que l'on ne peut pas se contenter de renvoyer la négociation des contrats de mixité sociale à l'échelle communale. Selon elle, cette approche n'est ni cohérente ni compatible avec les objectifs du SCoT, qui visent une vision et une régulation à une échelle supra-communale. Elle insiste sur la nécessité d'articuler ces contrats avec une stratégie globale, en phase avec le cadre posé par le SCoT, pour éviter les incohérences territoriales.

### Intervention

Une intervenante insiste sur le caractère fondamental de l'articulation entre le SCoT et les PLU. Elle exprime ses réserves quant à la faisabilité de cet exercice si les contrats de mixité sociale sont élaborés de manière parallèle, en amont ou en aval, sans que le SCoT ne fournisse un cadre de référence clair.

Elle juge cette cohérence absolument essentielle, et ajoute que si une telle coordination est mise en œuvre dans d'autres intercommunalités, rien ne justifie qu'elle ne le soit pas également à l'échelle du Sysdau.

### Intervention de Sandrine Maury - chargée d'urbanisme à la CDC du Créonnais

Mme Maury indique qu'environ 1 525 logements sont prévus sur son territoire, en incluant la mobilisation de bas-bâti existants à horizon 2035.

Elle exprime un doute sur la projection à 1 040 logements à horizon 2040, qu'elle juge légèrement sous-évaluée au regard des prévisions déjà engagées localement.

### Intervention

L'intervenant revient sur la question de l'eau, en reconnaissant qu'il s'agit d'un véritable sujet de préoccupation. Il souligne qu'il existera une obligation pour l'ensemble des syndicats d'engager des actions de remise en état des réseaux.

Il prend l'exemple du syndicat de Targon, qui a déjà anticipé cette exigence en augmentant de 10 % par an la participation des habitants, afin de financer la rénovation d'un réseau d'eau particulièrement étendu.

Selon lui, cette démarche est appelée à se généraliser, et les autres syndicats devront probablement adopter des mesures similaires pour faire face à leurs propres enjeux d'infrastructure et de ressource.

### Intervention de Michel Labardin - élu au Bureau du Sysdau, élu à Bordeaux Métropole, Maire de Gradignan

M. Labardin sur l'importance de la question des fuites dans les réseaux d'eau, en prenant l'exemple de la métropole, où le taux de perte atteint environ 20 %, un chiffre qu'il juge colossal.

Il souligne que la résorption de ces fuites nécessitera des investissements lourds, mais qu'il s'agit d'un levier incontournable pour améliorer la gestion de la ressource. Selon lui, tant que ces pertes ne sont pas réduites, les prélèvements resteront mal optimisés, ce qui freinera l'atteinte des objectifs fixés, notamment en matière de logement et de sobriété foncière.

Il conclut en affirmant que ces efforts d'investissement seront un passage obligé pour l'ensemble des territoires.

### Intervention de Tania Couty, Vice-Présidente de la CDC des Portes de l'Entre-Deux-Mers, Maire de Saint-Caprais de Bordeaux

Mme Couty revient sur la question des mobilités, qu'elle juge tout aussi structurante que celle de la ressource en eau. Elle alerte sur le fait que la hausse importante du nombre de logements d'ici 2040, notamment dans des intercommunalités éloignées de la métropole, soulève de vraies interrogations sur la capacité du système de mobilité à suivre.

Elle rappelle que les habitants rencontrent déjà des difficultés pour accéder à la métropole, qui concentre une large part des emplois. Elle s'interroge donc sur la manière dont cette problématique va être prise en compte dans la planification, tout en soulignant le caractère fondamental de cet enjeu pour la qualité de vie et l'équilibre du territoire.

Elle conclut en faisant écho à l'introduction de la réunion, qui appelait à faire preuve de réalisme, tout en rappelant que cet enjeu ne pourra pas être éludé.

### Intervention de Sylvia Labèque - Directrice du Sysdau

Mme Labèque confirme l'importance de la question des mobilités et indique que le sujet sera abordé prochainement dans le cadre de la réunion. Elle précise que l'équipe est en train de finaliser les échanges sur les tendances démographiques, la production de logements et les centralités, avant de passer à la présentation du réseau structurant de mobilités.

Elle annonce que les propositions en matière de mobilité s'appuient sur plusieurs horizons temporels et intègrent un panel élargi de solutions complémentaires, afin de répondre aux besoins diversifiés des territoires.

### Intervention de Guillaume Garrigues - Conseiller municipal de Talence - Conseiller métropolitain

M. Garrigues formule une suggestion complémentaire sur la question des centralités, en lien direct avec celle des mobilités. Il fait référence au point Q2 du document, relatif à l'intensification des centralités autour des services de transport collectif, et propose que le lien entre urbanisation et offre de transport soit affirmé plus explicitement et de manière plus contraignante.

Il suggère notamment d'afficher clairement que toute urbanisation doit être conditionnée au développement de lignes de transport en commun, et envisage l'idée d'un critère de distance, par exemple à moins de 2 km d'un arrêt. Selon lui, il serait incohérent de permettre le développement de quartiers ou de zones logistiques éloignés de toute offre de transport collectif.

Il propose également d'étendre cette logique aux ENAF (espaces naturels, agricoles et forestiers) susceptibles d'être artificialisés, en indiquant dans le document qu'ils doivent être prioritairement localisés à proximité des gares RER ou des arrêts de car express. Cette orientation permettrait d'articuler la contrainte croissante liée à la rareté foncière avec les impératifs de mobilité durable.

## Intervention de Michel Labardin - élu au Bureau du Sysdau, élu à Bordeaux Métropole, Maire de Gradignan

Un intervenant réagit à une proposition précédente en reconnaissant qu'il est évident qu'urbaniser à proximité des transports collectifs est souhaitable, mais il nuance cette approche en soulignant que certains secteurs légitimement urbanisables ne disposent pas encore d'une offre de transport suffisante. Il rappelle que, dans de nombreux cas, le développement urbain précède ou accompagne l'arrivée des services de mobilité, et non l'inverse.

Il prend l'exemple de la ZAC du centre-ville de Gradignan, où un programme de 1 000 logements a vu le jour alors que l'offre de transport collectif restait limitée. Il considère néanmoins que le développement de centralités joue un rôle moteur dans l'attractivité et la mise en place de projets de mobilité.

Il conclut en affirmant que développement urbain et mobilité doivent avancer de manière concomitante, tout en reconnaissant qu'en matière d'extension urbaine, une vigilance **accrue est nécessaire**, notamment pour **cibler en priorité les ENAF situés à proximité des axes de transport collectif**, ce qui relève d'une **logique territoriale cohérente**.

## Intervention de Guillaume Garrigues - Conseiller municipal de Talence - Conseiller métropolitain

M. Garrigues revient sur la notion de contrainte liée à la localisation des projets d'urbanisme par rapport aux transports collectifs. Il précise que lorsqu'il parle de contrainte, il pense par exemple à une règle fixant une distance maximale, comme 2 kilomètres entre un projet d'urbanisation et une gare RER, une station de car express ou un arrêt d'autocar.

Cependant, il souligne que cette approche ne fonctionnerait pas dans tous les cas, notamment dans certains territoires où aucun changement d'offre de transport n'est prévu à court terme.

Il insiste sur la nécessité de penser la logique d'accessibilité autrement, en intégrant par exemple la possibilité de se garer à proximité d'une station de car express, plutôt que d'imposer une règle trop rigide qui ne tiendrait pas compte des réalités locales.

## 4. Élargir et connecter le réseau de mobilités pour tous les territoires

### Intervention de Sylvia Labèque - Directrice du Sysdau

Une intervenante introduit la transition vers le volet mobilités, en soulignant qu'il s'agit d'un enjeu central et structurant pour l'ensemble du projet territorial. Elle indique que les travaux engagés visent à articuler étroitement le réseau de mobilités multimodal et le réseau des centralités, en orientant les priorités de développement des transports vers les zones où des centralités sont déjà constituées ou présentent un potentiel à renforcer, selon les contextes locaux et géographiques.

Elle insiste sur la complémentarité des différents modes de transport, qui, une fois combinés, permettent de constituer un réseau complet, dans lequel les centralités viennent s'agrafer. Elle décrit ce travail comme itératif, associant des priorités territoriales et une vision stratégique, notamment à travers le SERM 1, présenté comme la première pierre du réseau express métropolitain.

Elle précise que cette première étape s'accompagne également d'une offre de proximité multimodale, à greffer sur l'ensemble du territoire, et que le SERM 2, également structurant, poursuit cette logique en desservant les centralités existantes, à renforcer, émergentes, voire nouvelles.

Elle fait enfin le lien avec l'Ambition 3 sur le développement économique, en soulignant que certaines zones d'activités ou commerciales aujourd'hui sous-utilisées, mais bien situées ou disposant d'un foncier mobilisable, peuvent devenir des centralités émergentes. Elle conclut en affirmant que cette stratégie vise à optimiser toutes les possibilités offertes par les territoires, et annonce que les cartes de travail du réseau de mobilités seront partagées et évolutives en fonction des besoins exprimés.

### Intervention

Un intervenant revient sur le volet mobilité en soulignant qu'il s'inscrit pleinement dans l'articulation avec les centralités, conformément à la vocation du SCoT en tant que document intégrateur et prospectif, qui relie les différentes thématiques territoriales.

Il rappelle que la première ambition de ce volet consiste à prendre en compte le réseau structurant du SERM, c'est-à-dire le réseau express régional métropolitain à horizon 2030, afin d'identifier les centralités les mieux desservies et susceptibles d'être intensifiées. Ce réseau est complété par des réseaux de proximité, à l'échelle des EPCI, incluant parfois des prolongements de lignes inter-territoriales.

Il insiste sur la progression et l'intensification du maillage à travers ce réseau express et ses ramifications, en soulignant que le SCoT ne se contente pas d'un état des lieux, mais projette aussi les futurs couloirs de mobilité express. Il s'agit d'identifier les axes à renforcer pour desservir au mieux les centralités existantes ou à intensifier, et ainsi étendre le maillage de manière cohérente.

Il évoque également la question de « l'épaisseur » autour des gares, c'est-à-dire les périmètres d'intensification à définir (1 km, 2 km...) pour encadrer les projets urbains en lien avec les infrastructures de transport.

Il conclut en rappelant que cette partie « mobilités », encore en cours de stabilisation, vise à répondre à une double logique : tirer parti du réseau existant pour organiser l'urbanisation, et se projeter vers un réseau élargi et mieux connecté aux centralités à venir.

## Intervention de Camille le Moullac - Responsable Pôle Mobilités - Nouvelle Aquitaine Mobilité

Mme le Moullac présente les travaux en cours du côté de Nouvelle-Aquitaine Mobilités concernant le volet routier du SERM, en particulier sur les lignes de car express et le covoiturage. Elle explique qu'un réseau structurant de six lignes de car express a été identifié, à partir d'une étude menée en 2020 sur les corridors de besoin.

Deux lignes sont déjà en service : celle vers le Créonnais (depuis 2019) et celle vers le Blayais (depuis janvier 2024), avec des retours positifs en termes de fréquentation et de rabattement. Quatre autres lignes sont en cours de mise en œuvre ou d'étude, dont :

- Deux lignes à ouvrir à la rentrée 2025 (la ceinture sud-ouest de Bègles vers l'Aéroparc, et la ligne vers le bassin d'Arcachon Nord),
- Deux lignes à l'étude sur le Médoc (itinéraires en cours de validation),
- Et une ligne vers le Val-de-l'Eyre, dont les études viennent de démarrer.

Elle souligne que l'offre de car express est structurante, conçue pour être lisible, rapide, avec peu d'arrêts, et des amplitudes adaptées. Elle mentionne aussi la nécessité d'offres différenciées pour d'autres territoires, avec une desserte plus fine et des services adaptés aux besoins locaux.

Elle insiste sur l'importance des points de rabattement vers ce réseau express, actuellement étudiés dans le cadre d'un travail sur les hubs ou pôles de mobilité. Ces hubs sont hiérarchisés selon le niveau de service attendu : vélo en libre-service, abris vélo sécurisés, parkings, covoiturage, voire tiers-lieux. Ce maillage permet de connecter les territoires aux corridors principaux, et d'accompagner une urbanisation cohérente autour de ces pôles.

Enfin, elle évoque le développement du covoiturage express, en miroir du car express : des corridors sur l'A10 et l'A63 ont été identifiés pour y déployer des arrêts de prise en charge et des applications facilitant un usage spontané du covoiturage, avec une logique de service à haut niveau de performance.

## Intervention de Frédéric Lataste - Vice Président de la CDC Créonnais - Maire de Capien

M. Lataste exprime deux préoccupations majeures liées à la mobilité en milieu périurbain, en particulier dans le secteur du Créonnais. En tant que maire de Capien, il souligne l'inadaptation du critère de distance aux lignes de transport collectif pour conditionner l'urbanisation : dans sa commune, par exemple, la ligne express de Créon est située à 7 km du centre-bourg. Les habitants doivent donc systématiquement utiliser leur voiture pour s'y rendre. Il estime qu'on ne peut pas interdire la construction de logements au seul motif de l'éloignement des transports en commun, et qu'il faut au contraire envisager une logique réciproque entre développement de l'habitat et desserte en transport.

Il attire également l'attention sur un problème d'infrastructure majeur dans l'Entre-deux-Mers : l'absence de pont adapté pour traverser la Garonne entre Cadillac et le pont François-Mitterrand. Cette situation limite fortement les possibilités de rabattement vers les gares RER ou TER de Bègles ou Portets, faute d'un pont structurant permettant de canaliser les flux. Il considère que cette carence empêche le développement de véritables lignes de transport en commun efficaces. Il regrette que la création d'un nouveau pont ne soit pas à l'ordre du jour, alors même qu'elle constituerait un levier essentiel pour désengorger le pont Mitterrand et répondre aux besoins de mobilité croissants du territoire.

### Intervention de Frédéric Lataste – Vice Président de la CDC Créonnais – Maire de Capian

M. Lataste, souhaitant rester centré sur le secteur de l'Entre-deux-Mers, se dit très intéressé par la carte présentée, en particulier en lien avec l'axe routier saturé le long de la D10, qu'il considère comme un axe prioritaire. Il souligne qu'il est important que cette réalité soit reconnue dans les documents du SCoT, même en l'absence de perspectives immédiates de mise en place d'une ligne de car express.

Il insiste sur la nécessité d'explorer d'autres solutions de mobilité, notamment le covoiturage et la création de parcs de stationnement relais. Il regrette que ce secteur ne semble pas couvert par les lignes de covoiturage figurant sur les cartes, alors qu'elles sont présentes dans d'autres zones du territoire.

Enfin, il interroge la portée opérationnelle du SCoT, se demandant si les actions de mobilité non inscrites dans le document pourront tout de même être mises en œuvre localement, ou si leur absence dans le SCoT risque de freiner leur développement.

### Intervention

L'intervenant revient sur l'appellation « SERM Acte 2 », qui mériterait d'être clarifiée ou ajustée. Il insiste d'abord sur la nécessité de s'assurer de la mise en œuvre cohérente et pertinente du SERM actuel, avant d'envisager une seconde phase.

Selon lui, le SERM 2 correspond à une vision des mobilités express post-2030, dans le cadre du SCoT, document prospectif à horizon 2040. Il précise que le SCoT ne présage pas des types précis de mobilité (car express, covoiturage express, etc.), mais propose une cartographie de corridors structurants sur lesquels des études ultérieures permettront de définir les services les plus adaptés.

Il évoque plusieurs axes radiaux potentiels, notamment le long de grandes infrastructures comme la RN, où la demande de mobilité est forte et en croissance, ainsi que des zones comme la nationale 10, dans les Portes de l'Entre-deux-Mers, où certaines centralités pourraient être renforcées en lien avec la croissance démographique et les projets d'urbanisation.

Il souligne que ces axes sont définis en articulation avec les projets de territoire, et que des prolongements de lignes de car express sont également envisagés.

Toutefois, il appelle à la prudence, en rappelant que ces prolongements devront tenir compte de leur viabilité économique.

En conclusion, il rappelle que le SCoT est un document d'orientation et d'objectifs, qui vise à articuler les dynamiques de centralités et les priorités de développement en matière de mobilité.

### Intervention de Hugo Molinier - Chef de projet Plan Paysages de la CDC des Portes de l'Entre-Deux-Mers

Hugo Molinier, représentant de la communauté de communes des Portes de l'Entre-deux-Mers, se félicite de voir enfin leur territoire apparaître dans les projections de mobilités, notamment à travers les axes identifiés.

Il alerte cependant sur la question de la temporalité, pointant l'importance de ne pas reporter à trop long terme (horizon 2040) des projets qui, localement, sont déjà engagés. Il rappelle que la région a signé un contrat opérationnel de mobilité, sur lequel ils ont travaillé pendant un an, et que du côté du PETR, l'objectif est de s'inscrire dans la temporalité de la DSP régionale de 2027.

Il exprime le souhait que l'axe Bautiran - Langoran - Créon - Libourne soit priorisé à court terme, avec des actions visibles dès la période 2027-2035, sans attendre des aménagements lourds comme un nouveau franchissement.

Enfin, il donne un exemple concret de projet en cours : un itinéraire de rabattement cyclable en site propre entre Langoiran et la gare de Portets, dont l'objectif de réalisation est fixé à 2026. Il insiste sur le fait que le calendrier est un enjeu fondamental, car les collectivités locales se projettent à demain, et non à après-demain.

### Intervention de Guillaume Garrigues - Conseiller municipal de Talence - Conseiller métropolitain

M. Garrigues réagit à la question de la desserte de Capien et plus largement des territoires mal desservis en transport en commun. Il souligne que, bien que l'offre actuelle soit insuffisante, les communes contribuent désormais au financement des mobilités via le versement de mobilité additionnel voté à 0,5 %, payé par les entreprises. Il insiste donc sur le droit pour chaque territoire de bénéficier de solutions concrètes.

S'il reconnaît qu'il n'y aura pas de ligne de car express toutes les dix minutes à Capien, il appelle à ce que chaque territoire dispose d'une solution adaptée : cars express, lignes d'autocar classiques, navettes, pistes cyclables, rabattement vers les gares TER, ou encore covoiturage express.

Il conclut en affirmant que l'urbanisation doit être conditionnée à la mise en place de solutions de mobilité concrètes, au nom de la contribution financière des territoires, mais aussi pour éviter l'aggravation de la congestion, de la pollution, et

de la saturation des réseaux. Le SCoT doit, selon lui, porter cette exigence et alerter sur les conséquences d'une urbanisation non accompagnée d'alternatives à la voiture individuelle.

#### *Intervention de Sylvia Labèque - Directrice du Sysdau*

Mme Labèque précise qu'il est essentiel de distinguer entre le SERM Acte 1, déjà stabilisé et financé, et le SERM Acte 2, qui vise l'horizon 2040. Elle insiste cependant sur le fait que préparer l'Acte 2 ne signifie pas attendre 2040 pour envisager de nouvelles solutions, mais engager dès maintenant les études et démarches nécessaires pour les anticiper, notamment en raison de leur coût et complexité.

Elle rappelle que le SCoT n'est pas un document opérationnel ni un outil de phasage temporel ou de choix des modes de transport, mais un document de vision. Il s'agit de donner une perspective à long terme d'un réseau structurant, multimodal, cohérent avec le développement des territoires. Ce travail doit être construit avec les territoires et les partenaires institutionnels comme la Région Nouvelle-Aquitaine et Nouvelle-Aquitaine Mobilités.

Enfin, elle souligne que le SCoT n'a pas pour vocation de contraindre ou d'interdire, mais d'accompagner les projets et de favoriser une dynamique constructive, en articulant centralités à intensifier et réseau de mobilités tous modes. La réussite de cette vision prospective repose donc davantage sur l'élaboration de projets concrets que sur des logiques de restriction.

#### *Intervention de Benoist Aulanier - élu au Bureau du Sysdau, élu à la Communauté de Communes de Montesquieu, élu à Léognan*

M. Aulanier exprime une réserve concernant une ligne verte en pointillés figurant sur la carte présentée, qui semble tracer un arc sud-ouest passant par la commune de Montesquieu. Il estime qu'elle apparaît redondante avec la ligne de car express déjà évoquée et prévue pour septembre 2025, or ce type de service représente un coût opérationnel très élevé. Il s'inquiète de la pertinence de créer une telle redondance, d'autant plus que la ligne verte semble représenter une infrastructure routière, et non un transport collectif. Il alerte sur le risque d'induire davantage de trafic automobile et de contribuer à la congestion, en soulignant qu'ouvrir de nouvelles routes attire mécaniquement plus de voitures, ce qui lui semble contraire aux objectifs de mobilité durable.

#### *Intervention de Sylvia Labèque - Directrice du Sysdau*

Mme Labèque tient à clarifier que la ligne évoquée ne correspond ni à un axe routier ni à un réseau express, mais à une proposition de valorisation des grands espaces de nature qui ceignent l'agglomération. Elle évoque l'idée d'un itinéraire cyclable ou de promenade permettant de relier ces espaces naturels entre eux, en tirant parti du développement du vélo à assistance électrique. Ce cheminement aurait une vocation mixte, à la fois de découverte, de loisirs et de mobilité douce, mais sans

lien avec des transports collectifs rapides (ni car express ni navette). Elle souligne la nécessité de penser des aménagements adaptés aux usages variés (promeneurs, cyclistes, VAE) pour éviter les conflits, et rappelle que ce type de projet avait déjà été évoqué dans le précédent SCoT avec une “boucle extra-rocade”, qui s’est concrétisée par la suite. Elle conclut en soulignant que ces hypothèses ont toute leur place dans un SCoT, même s’il n’est pas opérationnel, notamment dans une logique de développement des mobilités actives, du tourisme de proximité et de valorisation de l’armature naturelle du territoire.

#### Intervention de Michel Labardin - élu au Bureau du Sysdau, élu à Bordeaux Métropole, Maire de Gradignan

M. Labardin souligne que la “boucle verte” représentée sur la carte correspond à la trame verte périphérique de la métropole, qui pourrait aussi jouer un rôle de corridor de mobilité. Il rappelle que la carte illustre à la fois des mobilités déjà opérationnelles ou à court terme (comme les cars express) et des intentions à plus long terme (comme celles envisagées à horizon 2040), dont la pertinence dépendra des études à venir. Il met en lumière la complémentarité entre les lignes radiales, circulaires et transversales, en prenant l’exemple de la future ligne Beautiran-Aéroport de Mérignac, qui reliera d’importantes polarités résidentielles et économiques.

Il insiste sur le fait que le réseau métropolitain devra capter les flux en entrée de métropole pour les redistribuer efficacement à l’intérieur de celle-ci, à condition que les critères de ponctualité et de rapidité soient garantis. Cela nécessitera des aménagements conséquents sur les voiries, notamment les routes départementales, pour permettre la mise en place de corridors en site propre pour les transports en commun et les mobilités douces sécurisées. Il alerte sur l’ampleur des investissements nécessaires et rappelle que l’attractivité du réseau repose sur un juste équilibre entre le coût des infrastructures et la performance du service.

#### Intervention de Lionel Faye - Président de la CDC Portes de l’Entre-deux-Mers - Maire de Quinsac

M. Faye exprime son intérêt pour les échanges en cours et propose de faire un point territoire par territoire sur ce qui avait été prévu dans le SCOT initial et ce qui a effectivement été réalisé. Il déplore que son territoire, situé dans l’Entre-deux-Mers, soit largement oublié des dynamiques actuelles du CERME, sans ligne de transport express et sans offre de transport en commun suffisamment performante pour rivaliser avec la voiture. Il souligne que son territoire subit également une forte pression automobile, notamment des véhicules en provenance du Créonnais.

Il appelle à des réponses concrètes et opérationnelles, et partage un exemple local de développement de mobilité douce avec la création imminente d’un itinéraire cyclable Langoiran-La Traîne, avec rabattement vers Portets. Toutefois, il insiste

sur les limites de la solution vélo seule, notamment à cause d'infrastructures comme le pont historique de Langoiran, inadapté à la mobilité active.

Pour lui, le transport en commun reste la véritable solution, et il regrette un manque de perspectives concrètes sur son territoire. Il relance notamment l'idée de revaloriser l'ancienne voie ferrée en direction du Créonnais, suggérant une réflexion sur la mise en place d'un tramway, afin de désenclaver un territoire où s'installent des populations repoussées hors de la métropole par les prix du logement.

Enfin, il insiste sur la nécessité d'une vision plus ambitieuse et équilibrée pour les territoires périphériques, qui se sentent délaissés face aux difficultés croissantes en matière de mobilité.

### Intervention de Guillaume Garrigues - Conseiller municipal de Talence - Conseiller métropolitain

M. Garrigues exprime son souhait de ne pas répéter les erreurs du passé, notamment la suppression d'anciennes voies ferrées telles que la ligne Bordeaux-Bouliac-La Traîne-Créon-Sauveterre-de-Guyenne, qui constituaient des corridors de mobilité structurants. Il propose un amendement au point P5 du document, afin d'intégrer la protection contre l'urbanisation des anciennes connexions ferroviaires, surtout lorsqu'elles relient des pôles générateurs de déplacements. Il prend l'exemple regrettable de la suppression du lien ferroviaire avec le MIN (Marché d'Intérêt National) à Bordeaux.

Selon lui, ces friches ferroviaires doivent être préservées pour maintenir la possibilité future de les réutiliser comme corridors de transport, potentiellement pour des tramways. Il insiste également sur la question des coûts, soulignant qu'un kilomètre de car express coûte environ 2 €, contre 13 € pour un kilomètre de TER, soit un rapport de 1 à 6, ce qui rend le ferroviaire plus complexe à remettre en œuvre à court terme.

Il plaide donc pour une extension des lignes d'autocar express, en insistant sur le fait que cela ne signifie pas nécessairement une fréquence élevée, mais au moins un renforcement du maillage sur les territoires insuffisamment desservis (ex. : La Traîne, Camblanes, Quinsac). Il appelle à ce que ces besoins soient clairement posés devant Nouvelle-Aquitaine Mobilités, l'autorité organisatrice et co-financeur de ces services.

### Intervention de Michel Labardin - élu au Bureau du Sysdau, élu à Bordeaux Métropole, Maire de Gradignan

M. Labardin insiste sur la nécessité de préserver la réversibilité des espaces, citant en exemple les anciennes mines de Brienne, dont la disparition d'un axe de passage constitue selon lui une erreur historique. Il dénonce les effets de « monoculture » dans l'aménagement du territoire (tout voiture, tout mobilité douce...), et appelle à

une approche équilibrée et évolutive, fondée sur l'agrégation de toutes les solutions de mobilité et leur adaptabilité dans le temps.

Il souligne que certains axes ferroviaires abandonnés pourraient à terme être réactivés, et que le car express, bien qu'avantageux pour sa souplesse, nécessite des aménagements renforcés pour assurer son efficacité.

Il rappelle que l'attractivité des transports collectifs repose avant tout sur la maîtrise du temps de parcours : ponctualité, régularité et rapidité sont indispensables pour convaincre les actifs d'abandonner leur voiture. Sans cela, ces réseaux resteront réservés à des publics captifs (collégiens, lycéens), et la circulation automobile ne diminuera pas.

Il conclut en soulignant l'enjeu des coûts d'aménagement, indispensables pour développer des corridors performants, condition sine qua non pour faire des cars express une solution véritablement concurrentielle face à la voiture, notamment sur les longs trajets.

### Intervention de Tania Couty, Vice-Présidente de la CDC des Portes de l'Entre-Deux-Mers, Maire de Saint-Caprais de Bordeaux

Mme Couty insiste sur le rôle déterminant du temps de transport dans le choix du mode de déplacement, en soulignant que personne ne choisira le transport en commun s'il ne permet pas d'optimiser son organisation quotidienne. Elle rappelle que si les mobilités personnelles ou de loisirs existent, l'accès à l'emploi reste la priorité pour une majorité d'administrés.

Elle plaide pour une approche complémentaire, combinant les solutions de mobilité avec une relocalisation de l'emploi sur les territoires, afin de réduire les besoins de déplacement domicile-travail.

Enfin, elle revient sur la piste de l'ancienne voie Lapébie, évoquée par un autre intervenant. Si une partie est déjà aménagée en piste cyclable, elle attire l'attention sur la portion non encore aménagée entre La Traîne et l'aval, et s'interroge sur la possibilité d'y inscrire d'autres usages que le vélo, notamment pour des publics qui ne peuvent pas recourir au vélo, même électrique (parents accompagnant des enfants, par exemple). Elle évoque ainsi le besoin de solutions multimodales permettant de combiner voiture, école et transport collectif, avec par exemple des aires de covoiturage connectées à des lignes de transport.

### Intervention de Frédéric Brigant - Urbaniste Sysdau

M. Brigant revient sur les volets du projet SCoT relatifs à la mobilité, en rappelant que le P1 concerne la mise en place du SERM, le P3 évoque le SERM2, inscrit dans une vision de long terme, et le P2 s'intéresse à la connexion du réseau express à une offre de proximité.

C'est dans ce cadre du P2 qu'il souligne l'importance de travailler les interconnexions fines entre les réseaux existants, notamment entre la métropole et

les intercommunalités. Il évoque par exemple des prolongements ciblés de lignes LIAN, parfois d'un kilomètre seulement, rendus possibles par des aménagements, des arrangements ou des contrats spécifiques avec la métropole.

Il rappelle enfin que le P2 incarne une approche plus opérationnelle et de court à moyen terme, permettant de tisser des liens de proximité et de répondre à différents besoins territoriaux et temporels, en complémentarité avec la vision stratégique plus large du P3.

## 5. Centralités et densités, centralités et qualité de vie, centralités et formes urbaines

### Intervention de Sylvia Labèque - Directrice du Sysdau

Mme Labèque rappelle que l'exercice de définition des centralités est en cours de co-construction avec les acteurs locaux. Plusieurs catégories de centralités ont été identifiées :

- Les cœurs de villes déjà constitués, à intensifier davantage.
- Les centralités en devenir, situées sur des axes de transport en commun ou bénéficiant de projets d'aménagement en cours.
- Les zones d'activités économiques ou commerciales obsolètes, sous-utilisées ou en marge des dynamiques actuelles, pouvant être requalifiées en nouvelles centralités.
- Les centralités de gare.
- Les centralités économiques de services, qui combinent activités, commerces, artisanat et potentiel d'accueil de logements, dans une logique de mixité fonctionnelle.

L'objectif est de cartographier ces centralités en tenant compte de leur contexte urbain, leur histoire, leur typologie et leur densité (dense, moyenne ou faible). Ce travail vise à orienter les efforts d'intensification urbaine sur les secteurs les plus propices, notamment ceux bien desservis par les transports en commun.

Elle précise que le SCoT ne fixe pas de densité minimale arbitraire (comme les 30 logements/ha initialement envisagés), car les seuils doivent être adaptés aux contextes locaux. Le SCoT définit donc un cadre d'orientation, mais ce sont les PLU qui traduiront ces ambitions en fonction des choix communaux.

Enfin, elle insiste sur la nécessité d'optimiser la consommation foncière en intensifiant les centralités stratégiques, tout en laissant de la souplesse aux territoires.

### Intervention de Michel Labardin - élu au Bureau du Sysdau, élu à Bordeaux Métropole, Maire de Gradignan

M. Labardin insiste sur le fait que le SCoT n'a pas vocation à figer de manière programmatique les orientations, mais plutôt à impulser une dynamique que chaque territoire doit s'approprier. Il souligne que la prise de conscience actuelle, à la fois sur l'économie des sols et la réduction des mobilités carbonées, impose une relecture des centralités et la nécessité d'introduire des formes de densification raisonnée.

Chaque territoire doit ainsi déterminer un seuil de densité adapté, en fonction de sa morphologie propre, afin de concilier efficacité territoriale et transition écologique.

### Intervention de Jean-François Boras - Vice-président de la CDC des Portes-de-l'Entre-deux-Mers - Maire de Langoiran

M. Boras souligne la nécessité de traiter la question du pont de Langoiran, infrastructure ancienne mais praticable, y compris pour les bus. Il déplore le manque de connexion entre deux centralités proches, Langoiran et Portets, séparées par seulement trois kilomètres mais non reliées de manière efficace. Il appelle à établir une liaison directe entre ces deux communes, permettant de créer une continuité de desserte entre le sud, l'ouest et l'est de l'agglomération, sans interruption.

### Intervention de Michel Labardin - élu au Bureau du Sysdau, élu à Bordeaux Métropole, Maire de Gradignan

M. Labardin appuie la proposition précédente en soulignant, à partir de son expérience concrète sur le territoire, l'importance de relier des centralités proches, en particulier quand elles sont séparées par des obstacles naturels comme un fleuve. Il insiste sur la nécessité d'inscrire cette orientation dans le SCoT, même sous forme de simple pointillé, car tout projet structurant commence par une vision à long terme. Il évoque notamment le pont de Langoiran, qu'il juge trop étroit et générant un goulet d'étranglement, illustrant ainsi l'urgence de surmonter les césures territoriales (fleuves, autoroutes) par des infrastructures adaptées. Pour lui, connecter les territoires est un enjeu social et économique majeur, et cela doit figurer clairement dans les documents de planification.

### Intervention de Guillaume Garrigues - Conseiller municipal de Talence - Conseiller métropolitain

M. Garrigues rebondit sur les propos précédents pour rappeler qu'en 2018, une étude avait été menée sur un projet de franchissement en téléphérique entre la gare de Bègles et Latresne, avec un arrêt intermédiaire aux Rives d'Arcins. L'idée était de

faciliter l'intermodalité entre bus, stationnement, tramway vers Bordeaux et bus express vers le campus. Le projet avait reçu une évaluation socio-économique positive, avec une valeur actualisée nette favorable et un coût raisonnable, mais n'avait pas été retenu, faute de maîtrise d'ouvrage partagée à l'époque. Il souligne qu'avec l'apparition d'un acteur de mobilité à l'échelle interterritoriale, ce type de projet pourrait désormais être envisagé. Sans affirmer que le téléphérique est la meilleure solution, il défend l'intérêt d'avoir exploré cette alternative, et invite à garder ouvertes différentes options de franchissement.

### Intervention de Frédéric Brigant - Urbaniste Sysdau

M. Brigant revient sur l'idée d'un « pointillé » évoqué précédemment, en soulignant qu'il ne s'agit pas simplement d'un symbole graphique. Il comprend et soutient l'intention de connecter Montesquieu au Créonnais et au territoire des Portes de l'Entre-deux-Mers, mais propose qu'on représente cela par un pointillé, tout en veillant à ce que cela ne soit pas mal interprété. Il conclut en soulignant la nuance entre l'esprit et la lettre dans l'élaboration du SCoT.

### Intervention de Hugo Molinier - Chef de projet Plan Paysages de la CDC des Portes de l'Entre-Deux-Mers

M. Molinier soulève une question centrale de gouvernance à travers la lecture de la carte : il insiste sur la nécessité de prioriser certaines connexions entre centralités, notamment lorsque celles-ci impliquent plusieurs intercommunalités ou SCoT, comme dans l'exemple de Portet, Beautiran et Langoiran, situés à moins de 5 km les uns des autres mais appartenant à trois communautés de communes et deux SCoT différents. Il appelle à instaurer un dialogue structuré entre les acteurs concernés, en s'appuyant sur des cas concrets de dysfonctionnements en matière de mobilité et de cohésion territoriale, comme entre Sadirac et Saint-Caprais, deux communes proches, séparées par une départementale, sans desserte en transport collectif, bien qu'elles partagent des dynamiques et enjeux communs. Il conclut en soulignant l'importance de mieux identifier les points de tension sur le territoire et de concevoir des outils de gouvernance adaptés pour y répondre collectivement.

### Intervention de Sylvia Labèque - Directrice du Sysdau

Mme Labèque précise que l'étape suivante dans l'élaboration du SCoT consiste à définir un dispositif de mise en œuvre fondé sur des instances de gouvernance adaptées à chaque thématique ou ambition. Elle insiste sur l'importance de cette dimension pour garantir la concrétisation des projets, dans une logique de SCoT de projet opérationnel. Elle évoque le principe de gouvernances à géométrie variable, adaptées aux enjeux traités : par exemple, les mobilités, qui appellent à une coordination entre territoires, ou la gestion de l'eau, avec 15 syndicats concernés,

nécessitant un travail de mise en cohérence stratégique. Elle rappelle que des commissions thématiques sont prévues pour structurer cette gouvernance et qu'elles joueront un rôle clé dans la mise en œuvre des orientations du SCoT.

#### Intervention de Michel Labardin - élu au Bureau du Sysdau, élu à Bordeaux Métropole, Maire de Gradignan

M. Labardin souligne que la question posée relève de l'échange partenarial à une échelle fine. Il rappelle que le SCoT n'a pas vocation à fonctionner de manière pyramidale ni normative, mais plutôt à favoriser les dialogues territoriaux, notamment entre SCoT voisins. Selon lui, ce sont précisément aux frontières et dans les zones d'articulation que naissent les meilleurs questionnements et dynamiques de projet. Le SCoT doit ainsi être vu comme un levier d'émergence de projets communs, incitant à la coopération locale entre territoires limitrophes.

#### Intervention de Alain Masson

M. Masson souligne que la question de l'inter-SCoT se pose systématiquement, car même si le SCoT délimite un territoire défini, les interactions avec les territoires voisins doivent être prises en compte. Elle s'interroge sur la pertinence de mettre en place une structure spécifique de coordination, en précisant que cela dépendra sans doute des SCoT concernés et des thématiques traitées au sein des différentes commissions.

#### Intervention de Sylvia Labèque - Directrice du Sysdau

Mme Labèque rappelle que le SCoT repose sur une démarche multi-partenariale, associant systématiquement les SCoT limitrophes, ainsi que d'autres instances territoriales comme les Parcs naturels régionaux du Médoc et de Gascogne, ou encore le PETR. Ce mode de travail partenarial est en place depuis l'approbation du précédent SCoT. Elle précise que l'ensemble des commissions du SCoT s'appuie également sur ce réseau élargi de professionnels et de parties prenantes territoriales.

### 6. Propos de clôture des Présidents

En conclusion de la séance, Michel Labardin remercie l'ensemble des participants pour la qualité des échanges et la richesse des interventions.

Il souligne que les contributions ne doivent pas se limiter à la réunion, et invite chacun à formuler des apports écrits pour approfondir et formaliser les réflexions dans le cadre de la révision du SCoT.

De son côté, Benoist Aulanier souligne la densité des sujets abordés et, au regard de l'état d'avancement des documents, estime qu'il serait pertinent d'envisager des temps de travail complémentaires, sous forme d'ateliers plutôt que de réunions plénières, afin de favoriser des échanges plus approfondis. Il laisse cette proposition ouverte à la discussion coll

## 7. En synthèse – Grands enseignements

La Commission « Mobilités et Centralités » a permis de faire émerger **plusieurs grands enseignements partagés**, à la croisée des apports techniques et des retours d'expérience des territoires.

- **La nécessité d'une approche intégrée du triptyque logement – mobilités – centralités** s'impose comme une évidence. Les politiques de peuplement, les efforts de desserte et les formes urbaines ne peuvent être traités séparément. Ils doivent être pensés ensemble, à l'échelle de polarités structurées, connectées, vivables.
- L'enjeu n'est **pas uniquement quantitatif**, mais aussi **qualitatif** : il ne s'agit pas simplement de produire des logements ou d'ajouter des lignes de transport, mais de créer les **conditions d'une intensité urbaine désirable**, ancrée dans les usages, les services, les paysages.
- **La ressource en eau**, les risques naturels et les contraintes foncières ont été largement évoqués comme **variables structurantes** à intégrer en amont dans les projections. La soutenabilité environnementale est perçue comme un **fil rouge indispensable** du D2O.
- Plusieurs interventions ont souligné l'importance d'un **effort de lisibilité politique et d'équité territoriale**. Les élus ont exprimé le besoin d'outils de territorialisation clairs, de calendriers transparents, et d'un accompagnement différencié en fonction des capacités réelles d'action des collectivités.
- Enfin, la dynamique de projet a été saluée : **l'articulation entre ambitions métropolitaines et réalités locales** doit rester un principe actif, nourri par des échanges continus. Le SCoT est vu comme une **charpente ouverte**, appelant à des ajustements concertés à chaque étape.

## 8. Liste des participants

### Présidents de la commission :

- > **M. Michel Labardin**, élu au Bureau du Sysdau, élu à Bordeaux Métropole, Maire de Gradignan
- > **M. Benoist Aulanier**, élu au Bureau du Sysdau, élu à la Communauté de Communes de Montesquieu, élu à Léognan

## Elus du Sysdau :

- > Membres du comité syndical (titulaires et suppléants),
- > Ensemble des maires de la couronne métropolitaine et Bordeaux métropole,
- > Présidents des intercommunalités

## Collectivités membres du Sysdau :

- > **Bordeaux métropole** Mme Nathalie Bouchain, directrice de l'urbanisme  
M. Jean-Yves Meunier, directeur territoire d'avenir, territoire en coopération
- > **CDC Créonnais** M. Alain Zabulon, président  
Mme Pascale Berthelot, directrice générale des services
- > **CDC Rives de la Laurence** M. Frédéric Dupic, président, maire de Montussan  
Mme Emmanuelle Pautrot, directrice générale des services
- > **CDC Médoc-Estuaire** M. Didier Mau, président, maire du Pian-Médoc  
M. Cyril Beurienne, directeur général des services
- > **CDC Coteaux Bordelais** M. Christian Soubie, président, Maire de Tresses  
M. Michael Ristic, directeur général des services
- > **CDC Portes de l'Entre-deux-Mers** M. Lionel Faye, président, maire de Quinsac  
M. Julian Sanabria, directeur général des services
- > **CDC Montesquieu** Mme Samantha Chevrier, directrice générale des services  
M. Thomas André, directeur général adjoint
- > **CDC Jalle-Eau Bourde** M. Pierre Ducout, président, maire de Cestas  
Mme Géraldine Meillon, directrice générale des services

## Partenaires institutionnels :

- > **DDTM** M. Frédéric Kozimor, chef de la division aire bordelaise  
Mme Hélène Vignhal, adjointe du chef de service accompagnement territorial  
Mme Anne-Laure Masson, SAU, Unité Métropole
- > **Département de la Gironde** M. Étienne Balu, directeur de l'habitat et de l'urbanisme  
Mme Sarah Sabatier, Directrice adjointe de l'habitat et de l'urbanisme  
Mme Lerov. cheffe de projet SERM

> **Région Nouvelle Aquitaine** Mme Marie Demolin-Gratadour, Directrice générale adjointe  
M. Nicolas Martin, Directeur de l'unité SRADDET

> **Nouvelle Aquitaine Mobilités** M. Jérôme Kravetz, directeur  
Mme Camille Le Moullac, Responsable Pôle Mobilités

**Partenaires techniques :**

> **A'URBA** M. François Cougoule, urbaniste géographe  
M. François Peron, urbaniste spécialiste mobilités  
Mme Stella Manning, urbaniste habitat et population