

• D2O •

Envoyé en préfecture le 19/12/2025

Reçu en préfecture le 19/12/2025

Publié le 05/01/2026

ID : 033-253304794-20251211-11_12_25_01-DE

S²LOW



Document *d'Orientation et d'Objectifs*

Ambition 3|4

*L'aire métropolitaine bordelaise active,
un territoire en essor*

SCoT bioclimatique de l'aire métropolitaine bordelaise
SCoT approuvé le 11 décembre 2025



Envoyé en préfecture le 19/12/2025

Reçu en préfecture le 19/12/2025

Publié le 05/01/2026

ID : 033-253304794-20251211-11_12_25_01-DE



avec la contribution de



Ambition 3 | 4

L'aire métropolitaine bordelaise active, un territoire en essor

Le Document d'Orientation et d'Objectifs [D2O] du SCoT bioclimatique de l'aire métropolitaine bordelaise se décline autour de 4 ambitions, 20 principes et 90 mesures.

Ambition 1 | 4 - L'aire métropolitaine bordelaise bioclimatique,
un territoire grandeur nature

Ambition 2 | 4 - L'aire métropolitaine bordelaise économe,
un territoire ressource

Ambition 3 | 4 - L'aire métropolitaine bordelaise active,
un territoire en essor

Ambition 4 | 4 - L'aire métropolitaine bordelaise sobre et équilibrée,
un territoire à bien vivre

Sommaire

Ambition 1 | 4 - L'aire métropolitaine bordelaise bioclimatique, un territoire grandeur nature

Ambition 2 | 4 - L'aire métropolitaine bordelaise économe, un territoire ressource

Ambition 3 | 4 - L'aire métropolitaine bordelaise active, un territoire en essor

L. Un développement économique performant pour accompagner les transformations économiques, fluidifier les échanges	p. 13
<i>L1. Conforter une armature économique structurée autour des grands corridors d'échanges de l'aire métropolitaine</i>	<i>p. 16</i>
<i>L2. Améliorer l'accessibilité au quotidien et conforter un réseau de grandes liaisons nationales et internationales performant</i>	<i>p. 18</i>
<i>L3. Accompagner la politique de réindustrialisation en soutenant les filières stratégiques et émergentes</i>	<i>p. 21</i>
<i>L4. Définir et identifier des sites préférentiels de réindustrialisation</i>	<i>p. 22</i>
<i>L5. Intégrer les activités productives sur les sites du port de Bordeaux et l'économie fluviale dans la stratégie de l'aire métropolitaine</i>	<i>p. 25</i>
<i>L6. Faciliter le développement des sites de formation et de recherche</i>	<i>p. 30</i>
<i>L7. Organiser le développement des activités logistiques autour de l'équilibre territorial et environnemental</i>	<i>p. 32</i>

M. Opérer une meilleure répartition des activités et des emplois dans tous les territoires pour un développement économique équilibré	p. 37
<i>M1. Développer l'accueil d'activités économiques sur les grands sites dédiés et les opérations d'aménagement</i>	<i>p. 40</i>
<i>M2. Équilibrer le développement économique par des Opérations d'Intérêt Territorial (OIT)</i>	<i>p. 44</i>
<i>M3. Développer les portes de la métropole bordelaise</i>	<i>p. 46</i>
<i>M4. Conforter des centralités économiques de services dans les cœurs de ville [CES].....</i>	<i>p. 48</i>
<i>M5. Organiser l'évolution des pôles commerciaux et de services</i>	<i>p. 52</i>
 N. Transformer les zones économiques face aux défis fonciers, énergétiques et climatiques	p. 63
<i>N1. Accompagner la mutation des sites économiques urbains et périurbains en renouvellement</i>	<i>p. 64</i>
<i>N2. Prioriser l'intensification des sites économiques autour du réseau structurant des mobilités</i>	<i>p. 65</i>
<i>N3. Optimiser le foncier économique dans les zones d'activités identifiées</i>	<i>p. 66</i>
<i>N4. Intégrer les enjeux énergétiques et climatiques dans l'évolution des zones et les activités économiques</i>	<i>p. 71</i>
<i>N5. Offrir un cadre économique de qualité à la mesure des attentes des acteurs économiques</i>	<i>p. 74</i>
 O. Concilier développement et valorisation des filières liées aux ressources locales et au patrimoine	p. 79
<i>O1. Favoriser une économie de proximité de qualité</i>	<i>p. 80</i>
<i>O2. Développer une agriculture responsable et résiliente</i>	<i>p. 81</i>
<i>O3. Poursuivre la valorisation des espaces forestiers et de leurs services écosystémiques</i>	<i>p. 84</i>
<i>O4. Valoriser le tourisme comme activité économique à part entière</i>	<i>p. 84</i>

Ambition 4 | 4 - L'aire métropolitaine bordelaise sobre et équilibrée, un territoire à bien vivre

Envoyé en préfecture le 19/12/2025

Reçu en préfecture le 19/12/2025

Publié le 05/01/2026



ID : 033-253304794-20251211-11_12_25_01-DE

L'aire métropolitaine bordelaise active, un territoire en essor

Pour un développement économique équilibré, sobre, résilient et performant

L'aire métropolitaine bordelaise dispose d'atouts majeurs pour favoriser un développement économique créateur d'emplois et de valeur sur l'ensemble des territoires.

Dans ce contexte, le SCoT établit les conditions favorables à la performance de l'économie locale, tout en garantissant une armature économique équilibrée, une gestion sobre du foncier économique, ainsi que la production d'un modèle économique résilient répondant aux impératifs des transitions écologique et sociale.

Les territoires de l'aire métropolitaine s'inscrivent dans des stratégies économiques nationales et régionales plus globales. Ces dernières servent de boussole pour le développement local de tous les territoires du SCoT. Réciproquement, ces documents-cadres doivent intégrer les ambitions et les spécificités des acteurs territoriaux.

Le développement de l'aire métropolitaine bordelaise doit reposer sur une croissance économique dynamique, pour garantir un emploi à chaque actif tout en assurant un équilibre dans la répartition géographique d'une offre adaptée aux spécificités territoriales.

Le développement, l'organisation et la réussite de l'aire métropolitaine doivent s'inscrire dans un double objectif : favoriser l'équité territoriale au sein de l'aire métropolitaine et répondre aux impératifs environnementaux. Cela inclut la prise en compte du risque d'inondation et des risques technologiques, l'atténuation du changement climatique par la réduction des émissions de gaz à effet de serre, le développement des énergies renouvelables et récupérables, ainsi que la préservation des ressources naturelles essentielles, telles que l'eau, la biodiversité, la qualité de l'air et la qualité des sols.

Face aux défis liés aux grands projets de renouvellement urbain et économique, l'adaptation des espaces à vocation économique doit intégrer la sobriété, tant énergétique que foncière, comme une constante dans l'organisation du territoire.

Dans ces espaces économiques, le SCoT ambitionne d'organiser le territoire et de définir les conditions permettant d'accueillir toutes les entreprises nécessaires au développement de l'emploi et de l'activité dans l'aire métropolitaine. Cela inclut : l'économie des échanges, des flux et de la communication numérique, l'économie productive, autour des pôles d'excellence, des clusters et des pôles d'équilibre, l'économie de la recherche et du savoir, l'économie des services et des activités écocréatives, l'économie des filières émergentes et de la croissance verte, l'économie résidentielle et artisanale, l'économie touristique et culturelle, et l'économie de l'innovation sociale et solidaire.

La métropole bordelaise bénéficie d'une notoriété reconnue à l'échelle internationale et d'un potentiel de développement économique qui ne demande qu'à se déployer. Les ambitions du territoire sont fortes, et le SCoT doit favoriser l'établissement d'une structure économique claire, afin de tirer parti de la dynamique des projets urbains, économiques et touristiques en cours sur l'aire du Sysdau.

Les échanges et la communication : l'économie des flux

La situation géographique et les efforts réalisés en matière d'accessibilité de l'aire métropolitaine ont, jusqu'à aujourd'hui, garanti sa position dans le maillage national et européen.

Il est désormais essentiel de poursuivre ces efforts et de consolider également sa place dans le contexte régional et métropolitain. À chaque niveau territorial correspondent des réponses adaptées qu'il convient de développer.

La logistique est une activité créatrice d'emplois essentielle au bon fonctionnement d'une agglomération. Elle contribue ainsi à l'essor de l'aire métropolitaine bordelaise et doit, en conséquence, occuper une place à part entière sur le territoire.

Génératrice de flux et consommatrice d'espaces, cette activité a un impact significatif sur le territoire et doit donc être abordée de manière spécifique, à toutes les échelles (logistique de « corridor », logistique d'agglomération et logistique urbaine), en combinant stratégie économique d'implantation et rationalisation foncière.

Par ailleurs, pour réduire la part modale de la route dans les échanges, les plateformes logistiques multimodales (fleuve/rail/route) doivent être privilégiées.

Le développement de l'économie numérique impose également une vision prospective sur l'évolution de ces réseaux, ou du moins un soutien à leur déploiement, afin de garantir l'accessibilité future au territoire de l'aire métropolitaine bordelaise.

Des activités économiques réparties sur tous les territoires

Les filières émergentes contribuent au développement économique et représentent un gisement d'emplois qu'il est crucial de favoriser pour offrir de nouvelles perspectives de croissance durable au territoire de l'aire métropolitaine bordelaise. De plus, l'effet d'entraînement qu'elles peuvent générer justifie la nécessité d'encourager leur développement. Le SCoT doit soutenir, dans le cadre des dispositions réglementaires qui encadrent son action, l'essor de ces activités, notamment en ce qui concerne les emprises foncières et les infrastructures nécessaires.

Il est également essentiel de promouvoir l'activité économique sur l'ensemble des territoires, en faisant de la mixité fonctionnelle au cœur de l'agglomération un levier d'attractivité capable d'intégrer une programmation économique ambitieuse. Conforter les grands sites d'activités de l'aire métropolitaine constitue le deuxième axe stratégique de cette ambition économique. La mise en réseau des lieux de vie et des lieux d'emploi est une priorité, tout comme le renforcement du tissu économique local sur tous les territoires métropolitains.

Parallèlement, la mise en place d'un cadre économique de qualité, répondant aux attentes des acteurs économiques, constitue également un objectif primordial. Produire, travailler, échanger dans une optique de développement durable : les activités économiques doivent contribuer à l'effort collectif pour une gestion raisonnée des documents d'urbanisme, économes en espace. La qualité environnementale, architecturale et paysagère des sites d'activités doit également être préservée. Enfin, afin de faciliter le fonctionnement de l'agglomération, la question des déplacements doit être au cœur de cette réflexion.

De nouveaux principes d'aménagement et de renouvellement des zones d'activités et des sites économiques

La sobriété économique et territoriale constitue un levier essentiel pour renforcer la résilience de l'aire métropolitaine bordelaise face aux mutations contemporaines. Il s'agit d'impulser la constitution d'un nouveau modèle de développement, plus économe en ressources, favorisant une utilisation optimisée du foncier, une mobilité mieux maîtrisée et une production locale plus résiliente. En encourageant la densification équilibrée, la mutualisation des infrastructures et la transition vers une économie circulaire, l'objectif est de limiter les impacts environnementaux

tout en préservant la vitalité économique du territoire. La recherche d'une plus grande sobriété énergétique ne doit cependant pas dispenser l'ensemble des acteurs d'intégrer, dans la conception ou le renouvellement de leurs installations, des outils de production d'énergies renouvelables (ENR).

Une économie locale diversifiée autour des filières liées aux ressources et au patrimoine

Le développement de l'économie présentielle sur le territoire métropolitain soulève de nombreux enjeux : la satisfaction des besoins croissants des habitants et des entreprises, en raison de la croissance démographique et du vieillissement de la population, le développement de l'emploi, l'économie présentielle étant le principal pourvoyeur d'emplois du territoire, la promotion de nouvelles formes d'entrepreneuriat, issues de l'innovation sociale et solidaire, et l'optimisation des flux de marchandises et de services sur le territoire.

Cela justifie le développement d'une économie présentielle maillant le territoire, au plus près des zones urbaines, ce qui nécessite une offre foncière adaptée et une gestion efficace de la cohabitation entre ces activités et les autres fonctions du territoire.

Le tourisme

Routes des vins, chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, navettes fluviales, parcours de randonnée : autant d'itinéraires de découverte alliant paysages et patrimoines, offrant un nouveau regard sur le territoire.

L'itinérance se présente ainsi comme le principe fondamental sur lequel fonder les nouvelles pratiques touristiques. L'objectif est de permettre à la métropole de se doter d'un réseau reliant l'ensemble des éléments qui façonnent l'identité touristique du territoire, afin d'en permettre une exploration complète, du nord au sud et d'est en ouest.

Si le territoire s'organise autour d'itinéraires touristiques, Bordeaux demeure le point de convergence des différentes formes de tourisme (urbain, fluvial, culturel, viticole, etc.). Sa notoriété, son association au vin et au patrimoine culturel, ainsi que le classement UNESCO du site « Bordeaux-Port de la Lune », lui confèrent les atouts nécessaires pour revendiquer un positionnement touristique européen qu'il convient de renforcer. Bordeaux doit ainsi devenir le « produit d'appel phare » de l'agglomération et se positionner comme une capitale culturelle et touristique de rang Européen.

Parallèlement, si Bordeaux représente un point de convergence à l'échelle de l'aire métropolitaine, renforçant ainsi son rôle de moteur du développement touristique, le fleuve joue un rôle clé en tant que lien entre les différents parcours et territoires touristiques. Il constitue un axe nord-sud, permettant de traverser le territoire via un système de croisières et de navettes fluviales avec des escales tout au long du parcours. Il sert également de lien est-ouest pour connecter les deux rives, assurer la continuité des itinéraires touristiques et favoriser la complémentarité des différents modes de transport. Le fleuve doit ainsi devenir le support d'un véritable réseau touristique, contribuant à la mise en relation des sites et des parcours.

Enfin, au-delà de la logique purement touristique, qui vise à attirer une population extérieure au territoire, il apparaît que l'aire métropolitaine dispose, grâce à ses caractéristiques naturelles et à son large bassin de population, d'un potentiel significatif en matière de loisirs et de tourisme de proximité qu'il convient de mobiliser.

Envoyé en préfecture le 19/12/2025

Reçu en préfecture le 19/12/2025

Publié le 05/01/2026



ID : 033-253304794-20251211-11_12_25_01-DE

L.

Un développement économique performant pour accompagner les transformations économiques et fluidifier les échanges




- L1. Conforter une armature économique structurée autour des grands corridors d'échanges de l'aire métropolitaine*
- L2. Améliorer l'accessibilité au quotidien et conforter un réseau de grandes liaisons nationales et internationales performant*
- L3. Accompagner la politique de réindustrialisation en soutenant les filières stratégiques et émergentes*
- L4. Définir et identifier des sites préférentiels de réindustrialisation*
- L5. Intégrer les activités productives sur les sites du port de Bordeaux et l'économie fluviale dans la stratégie de l'aire métropolitaine*
- L6. Faciliter le développement des sites de formation et de recherche*
- L7. Organiser le développement des activités logistiques autour de l'équilibre territorial et environnemental*

Accompagner les transformations économiques et fluidifier les échanges




Légende

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




Réseau routier d'intérêt national et international

-  Autoroutes
-  Routes nationales
-  Projet de mise à 2x3 voies de l'A63









Réseau routier d'intérêt régional

-  Axes routiers structurants dans une logique de désenclavement
-  Liaisons principales structurantes
-  Liaisons locales

Infrastructures et transports ferroviaires

-  Ligne LGV
-  Grand Projet Sud-Ouest - GPSO (*tracé indicatif*)
-  SERM - volet ferré et gares
-  Réseau de tramway

Développer les sites d'infrastructures et de grands équipements

-  Aéroport international
-  Aérodromes - vers aérodrone ?
-  Équipements portuaires (quais, grues...)
-  Principaux sites logistiques routiers
-  Sites de transbordement ferroviaire
-  Sites logistiques d'embranchement ferroviaire
-  Marché d'Intérêt National
-  Projet de plateforme multimodale (logistique urbaine)

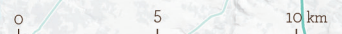
Définir et identifier des sites préférentiels de réindustrialisation

-  Sites préférentiels de réindustrialisation

Faciliter le développement des sites de formation et de recherche

-  Sites d'enseignement supérieur et de recherche

S²LO



L1. Conforter une armature économique structurée autour des grands corridors d'échanges de l'aire métropolitaine

L1. Conforter une armature économique structurée autour des grands corridors d'échanges de l'aire métropolitaine

L'armature économique métropolitaine s'est construite principalement autour des axes routiers et en grande majorité autour de la rocade bordelaise. La technopole de Montesquieu et la zone d'activités de Saint-Jean-d'Il-lac échappent à ce principe.

Ces sites structurants accueillent parfois des activités à forte valeur dans des sites spécialisés. C'est principalement le cas des activités aéronautiques qui par les surfaces qu'elles occupent et les emplois qu'elles génèrent sont structurantes à l'échelle métropolitaine. Le volontarisme de Bordeaux Métropole en matière de maîtrise foncière, porté dans le cadre de l'OIM « Bordeaux Aéroparc » a permis de structurer des espaces qualitatifs relativement vertueux d'un point de vue des enjeux environnementaux et des formes urbaines.

D'autres sites proches de la rocade sont dédiés à l'activité logistique. C'est le cas de la zone de fret de Bruges et de la zone industrialo-portuaire sur la Presqu'île du Bec d'Ambès. Elles assurent des fonctions logistiques à l'échelle du grand ouest de la France. Leur développe-

ment est contraint dans la mesure où elles ne pourront pas s'étendre. En revanche, il existe un fort potentiel de densification et d'innovation autour du verdissement de la logistique des grands flux et de la décarbonation des activités portuaires.

Enfin, les pourtours de la rocade, de l'A10 et de la N89 sont en grande majorité jalonnés de sites non-spécialisés. Ils accueillent tout type d'activités et tout type de formes urbaines. Sur ces zones, Bordeaux Métropole met en œuvre un plan de requalification pluriannuel.

Le long de l'A63 entre Bersol et Pierroton : avec près de 10 000 emplois, il s'agit de la polarité secondaire la plus importante de l'aire métropolitaine. Les zones d'activités accueillent principalement des transporteurs routiers et des unités de stockage. Quelques fleurons technologiques sont également présents : Chéops et Lectra par exemple.

Le corridor de l'A10 allant d'Ambarès-et-Lagrave à Carbon-Blanc compte environ 12 000 emplois dont 3 000 sur la Communauté de Communes des Rives de la Laurence. Sur cette partie, la zone d'activités de Saint-Loubès accueille en majorité des entreprises logistiques. La commune de Sainte-Eulalie est quant à elle marquée par le site commercial Grand-Tour.

L1. Conforter une armature économique structurée autour des grands corridors d'échanges de l'aire métropolitaine

La Technopole de Montesquieu qui accueille 2 000 emplois s'oriente vers les filières innovantes notamment en biotechnologie et en écotechnologie. L'accessibilité en transport en commun du site tend à s'améliorer grâce au prolongement du réseau de bus de Bordeaux Métropole et à la mise en place de navette de rabattement depuis la gare de Saint-Médard-d'Eyrans. D'un point de l'offre foncière, le site bénéficie d'aménagements qualitatifs et d'un écrin naturel remarquable. Le site dispose encore de quelques potentialités de développement.

Le corridor de l'A62 entre Cadaujac et Ayguemorte compte près de 1 500 emplois sur des sites non-spécialisés. Ils sont à dominante construction/transport/agroalimentaire. Ces sites, récents pour la plupart, disposent encore de potentiels fonciers, notamment sur la zone d'activités des Grands Pins.

La zone d'activités de Tresses située à la sortie de l'échangeur 24 de la rocade concentre 1 500 emplois principalement dans les activités logistiques et d'entreposage. Il existe des continuités avec les zones d'activités des communes d'Artigues-près-Bordeaux et de la ZACom de Feydeau.

Le corridor N89 qui s'étend de la commune d'Artigues-près-Bordeaux à celle de Beychac-et-Caillau et compte environ 2 500 emplois dont 1 500 sur la communauté de communes des Rives de la Laurence. Ces zones accueillent tout type d'entreprises avec deux dominantes : le transport et le commerce spécialisé. Comme pour l'A10 et pour Tresses, ces zones dépassent les logiques intercommunales.

A Saint-Jean-d'Illac, les zones d'activités au sud des pistes de l'aéroport de Mérignac concentrent plus de 1 000 emplois dans des secteurs d'activités variés.

Si les zones d'activités jouent un maillon essentiel dans l'armature économique, la majorité des emplois se situe dans les tissus urbains. Sur l'aire métropolitaine, deux tiers des emplois sont accueillis en dehors des ZAE (estimation INSEE, traitement a'urba 2023).

L2. Améliorer l'accessibilité au quotidien et conforter un réseau performant

L2. Améliorer l'accessibilité au quotidien et conforter un réseau per- formant de grandes liaisons natio- nales et internationales

Des axes d'amélioration sont apportés concernant les liaisons du quotidien et les réseaux des grandes liaisons nationales et internationales.

Les liaisons du quotidien

Concernant les liaisons du quotidien, un maillage structuré et structurant est à consolider pour une intensification des services.

Les transports en commun sur voirie :

- Les services dans les EPCI
- Le réseau de Bus Express (BEX)
- Les cars régionaux
- Le volet routier du SERM

Les transports en commun ferroviaires :

- Le Tram
- Le volet ferroviaire du SERM

Les modes actifs :

- Le réseau vélo
- La marche à pied

Les alternatives :

- Le covoiturage
- Les liaisons fluviales

Les réseaux des grandes liaisons nationales et internationales

Concernant l'infrastructure routière, le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR) est complémentaire du réseau d'autoroutes et de routes nationales. Il est composé de deux axes routiers structurants répondant à des logiques de désenclavement :

- Entre Bordeaux (intersection A630) et la pointe de Médoc
- Entre Bordeaux (intersection RN230) et Bergerac (intersection RN21)

Le SCoT de l'aire métropolitaine incite à la réduction des trafics poids lourds en transit international grâce à deux leviers. Le premier consiste à orienter la circulation des poids lourds sur des itinéraires dimensionnés et aménagés pour accueillir ce type de trafic et ainsi réduire les nuisances pour l'ensemble du territoire. Le second levier consiste à en-

L2. Améliorer l'accessibilité au quotidien et conforter un réseau performant

courager le report modal de la route vers le rail grâce à un dialogue étroit avec les acteurs ferroviaires.

Les documents d'urbanisme locaux doivent permettre le renouvellement des sites économiques liés fortement à la logistique : Bruges, Cestas, Beychac-et-Caillau, MIN, Blanquefort, etc. Ils doivent aussi faciliter le déploiement de la cyclologistique dans le centre de l'agglomération (si possible avec des pistes sécurisées disposant d'une emprise suffisante). Ils devront aussi veiller localement à l'établissement de sites adaptés à la gestion des flux de distribution urbaine.

L'intégration de ces fonctions devra être anticipée dans les programmations des opérations d'aménagement et constructions d'ensembles immobiliers de plus de 5000 m² de surface de plancher. Un effort particulier devra être fourni sur leur intégration architecturale et paysagère.

Concernant l'infrastructure ferroviaire, le Grand Projet du Sud-Ouest, piloté par l'État et la SNCF réseau, et porté par la Région Nouvelle Aquitaine, vise à moderniser et développer le réseau ferroviaire dans le sud-ouest de la France. Ce projet a pour objectif d'améliorer les liaisons ferroviaires entre les principales villes de la région, notamment

Bordeaux, Toulouse et Dax, tout en renforçant les connexions avec l'Espagne mais aussi au-delà, vers l'Arc Méditerranéen.

En renforçant la desserte ferroviaire, le GPSO facilitera les connexions dans le Sud-Ouest, en améliorant les déplacements inter-agglomérations, mais également locaux, puisqu'il contribuera à la mise en œuvre du service express régional métropolitain (SERM), avec la création de nouvelles voies. A ce titre les aménagements ferroviaires du sud de Bordeaux (AFSB), en cours de réalisation, sont également nécessaires pour faciliter l'amélioration de la desserte locale et contribuer à la réalisation de cette nouvelle infrastructure (GPSO).

Ces travaux devraient également faciliter le développement du fret ferroviaire en offrant de nouveaux sillons pour ces trains spécifiques sur une ligne aujourd'hui très sollicitée.

Les documents d'urbanisme doivent faciliter la réalisation ou la mise à niveau des installations et infrastructures ferroviaires, notamment en faveur du fret et de l'intermodalité :

- amélioration du fret ferroviaire avec l'aménagement de sites dédiés (ex : gare d'Hourcade)
- aménagements ferroviaires Sud de Bordeaux (AFSB)

L2. Améliorer l'accessibilité au quotidien et conforter un réseau performant

Concernant l'infrastructure aéroportuaire, le développement des services aéroportuaires doit s'orienter vers une plus forte sobriété foncière et énergétique. Le SCoT incite au maintien d'une exigence de qualité dans les aménagements de la plateforme aéroportuaire (sobriété foncière et développement de la biodiversité), et à la mutualisation du foncier pour l'accueil d'activités émergentes dans l'aéronautique comme les drones. Le foncier nécessaire à son développement doit être identifié et réservé.

A une autre échelle, les aérodromes de Bordeaux-Mérignac et Bordeaux-Mérignac/Léognan, qui occupent des espaces fonciers importants, peuvent être intégrés à la logique du développement aéronautique. Sans parler de création « d'aérodrome », certaines problématiques spécifiques de la logistique urbaine (santé) pourraient être intégrées à la réflexion.

Dans tous les cas, l'importance du foncier dédié à ces deux équipements doit être analysé, dans un juste équilibre entre les besoins de la filière aéronautique et les besoins des territoires impactés (Communauté de communes Rives de la Laurence et Communauté de communes Montesquieu).

Les documents d'urbanisme locaux doivent veiller à offrir un cadre flexible permettant le développement éventuel de ces activités dans le futur et/ou l'organisation de nouvelles activités visant à valoriser ce foncier spécifique, qui bien que considéré comme « urbain » au sens du classement NAFU, présente des qualités paysagères intéressantes à valoriser.

Concernant l'infrastructure portuaire, il s'agit de renforcer les liaisons fluviales et maritimes de l'aire métropolitaine bordelaise.

Les installations nécessaires au transport maritime et fluvial doivent être identifiées et valorisées, qu'il s'agisse du transport de voyageurs ou du fret.

Les documents d'urbanisme locaux doivent s'assurer, avec les autorités en charge des installations portuaires, que les dispositions réglementaires retenues ne font pas obstacle à leur évolution et à l'adaptation/création des équipements portuaires.

Tout en veillant à une utilisation économe du foncier et en assurant la végétalisation et la prise en compte des risques sur ces espaces.

L3. Accompagner la politique de réindustrialisation et soutenir les filières stratégiques et émergentes

L'identification d'emplacements réservés, notamment pour les sites de logistique fluviale, doit être anticipée au maximum, pour faciliter l'émergence de systèmes performants et l'accueil d'opérateurs logistiques efficaces.

Plusieurs sites peuvent être développés à l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise, aussi bien en desserte locale (Bégles, Bassens, Latresne, par exemple) que pour la réception de territoires extérieurs (Val de Garonne, par exemple).

L3. Accompagner la politique de réindustrialisation et soutenir les filières stratégiques et émergentes

Les orientations du SCoT accompagnent la politique de réindustrialisation française, pour laquelle l'aire métropolitaine bordelaise dispose de nombreux atouts.

En effet, de nombreuses filières économiques sont déjà présentes sur le territoire qui reste un creuset pour l'émergence de nouveaux domaines d'activités.

Plusieurs axes sont à privilégier pour mener à bien cette réindustrialisation :

> Soutenir les filières d'excellence : l'aire métropolitaine bordelaise dispose de plusieurs filières industrielles fortes, comme l'aéronautique/spatial/défense, la chimie, les matériaux composites, ou encore les énergies renouvelables. Le soutien apporté à ces filières permet de renforcer leur compétitivité et d'attirer de nouveaux investissements.

> Développer de nouvelles filières : la création de nouvelles filières, comme l'hydrogène, l'économie circulaire ou les biotechnologies, est également un enjeu majeur pour diversifier l'économie locale.

L4. Définir et identifier des sites préférentiels de réindustrialisation

> Favoriser l'innovation et la recherche : encourager les collaborations entre les entreprises, les universités et les centres de recherche pour développer de nouveaux produits et procédés.

> Améliorer l'attractivité du territoire : mettre en place des mesures pour rendre le territoire girondin plus attractif pour les entreprises, en termes d'infrastructures, de qualité de vie, de fiscalité, etc.

> Accompagner les entreprises : proposer des dispositifs d'accompagnement pour aider les entreprises à investir, à se développer et à innover.

En articulation avec les grandes stratégies nationales et régionales, le SCoT doit offrir les conditions spatiales propices au développement des activités industrielles et garantir la cohérence territoriale des futures implantations.

En appui de l'évolution de ces filières, de nouveaux modèles peuvent contribuer à leur développement comme l'économie sociale et solidaire (ESS), ou sur un autre aspect, l'économie circulaire avec l'écologie industrielle et territoriale (EIT) qui apportent de nouvelles méthodes pour développer des activités plus résilientes et plus ancrées localement.

L4. Définir et identifier des sites préférentiels de réindustrialisation

Pour soutenir efficacement la réindustrialisation de l'aire métropolitaine bordelaise, il est important d'optimiser l'utilisation des terrains industriels disponibles.

Cela implique une identification des zones à fort potentiel industriel et des zones prioritaires d'implantation. Une analyse des terrains vacants ou sous-utilisés aura permis, au préalable, de contribuer à ce travail de priorisation, que ce soit dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux ou d'une politique spécifique d'aménagement économique ou de renouvellement urbain. La réindustrialisation ne passe pas uniquement par l'accueil de gigafactories, qu'il faut, bien entendu, accompagner sur des sites adaptés, en œuvrant à une plus grande sobriété foncière, eu égard aux besoins de foncier de ces entités spécifiques.

La densification du tissu industriel passe également par le développement de PMI (Petites et moyennes industries) et ETI (Entreprises de taille intermédiaire) qui doivent disposer de sites dédiés. Les besoins en foncier sont différents, mais exigent également une prise de précautions particulières par rapport aux nuisances potentielles générées.

L4. Définir et identifier des sites préférentiels de réindustrialisation

Dans tous les cas, ces installations doivent se faire sur des sites dédiés bien connectés et disposant d'un accès aisé par différents modes de transports. L'accessibilité est un gage de réussite, notamment depuis les sites universitaires ou de formation, qui constituent un vivier en ressources humaines indispensables à leur développement.

Le soutien aux structures telles que les fab-labs, les pépinières d'entreprises et les tiers-lieux, constitue également un appui nécessaire à l'éclosion de nouvelles entreprises venant enrichir l'écosystème éco-industriel.

Les politiques d'aménagement devront privilégier la reconversion de sites industriels obsolètes et la revitalisation de friches industrielles, tout en garantissant une gestion proactive des terrains, afin de libérer des espaces adaptés aux besoins des nouvelles industries. Cette approche permettra de maximiser l'utilisation des ressources foncières existantes et d'éviter l'étalement urbain. En cela, les futures zones devront être aménagées en tenant compte de l'existant et en optimisant les accès logistiques.

Il est essentiel de concevoir des parcs industriels qui favorisent l'intensification des usages et intègrent des normes environnementales en vigueur, tout en soutenant la

croissance économique et l'attractivité du territoire. Pour cela, des dispositions telles que la gestion des eaux pluviales et l'énergie renouvelable, seront intégrées à la requalification ou la conception de ces nouvelles zones. Pour encourager la réindustrialisation, les politiques de zonage des PLU et PLUi devront évoluer afin d'orienter les porteurs de projets vers les zones industrielles identifiées.

Parallèlement, il est important d'établir des régulations claires et prévisibles en matière d'utilisation du sol pour garantir une planification cohérente et durable des projets industriels. À ce titre, les orientations sur les espaces fléchés pour la renaturation seront utiles pour faciliter ces installations.

Ces mesures permettront d'équilibrer les besoins de développement économique avec les impératifs de préservation du territoire, et notamment celui de la reconquête de sa biodiversité.

Sur le territoire de l'aire métropolitaine bordelaise, un site a été labellisé « Site industriel clé en main » dans le cadre de la politique « industrie verte » et de son programme « territoire d'avenir ». Il s'agit de la friche Ford à Blanquefort sur la zone industrielle de Blanquefort, où la volonté est de créer un « village industriel ».

L5. Intégrer les activités productives sur les sites du port de Bordeaux

D'autres initiatives, comme Woodrise vallée à Artigues-près-Bordeaux, visent à rassembler des acteurs variés de l'écosystème de la filière de la construction bois pour accélérer la croissance et l'innovation.

Ce type de démarches est à faciliter dans les documents d'urbanisme locaux, en travaillant notamment sur le règlement, qui doit articuler des fonctions industrielles et artisanales, sous certaines conditions de sécurité en évitant la concurrence foncière des activités tertiaires.

La connectivité de ces sites aux différents réseaux de transport est également indispensable au regard de l'hétérogénéité des flux de personnes générés par son développement. En effet, au delà des employés ou des visiteurs qui se rendent dans ces zones d'activités, les apprenants/apprentis, qui ne disposent pas des mêmes facilités de déplacement doivent également être en capacité d'y accéder.

Tout projet industriel appelé à s'implanter sur le territoire de l'aire métropolitaine bordelaise doit s'inscrire dans une logique de cohérence territoriale, de sobriété environnementale et de maîtrise des risques.

L'évaluation préalable des sites d'accueil doit démontrer la pertinence du choix d'implantation au regard des impacts environnementaux, des risques naturels, notamment liés à l'inondation, et de la capacité du territoire à en assurer la résilience.

Les projets doivent garantir une prévention effective des risques technologiques et sanitaires, la protection des ressources en eau ainsi que la préservation des milieux naturels (ex. : zones humides, boisements), de la biodiversité et des continuités écologiques, en cohérence avec les objectifs de neutralité carbone et de sobriété foncière.

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation doivent être conçues dans une logique d'intégration des enjeux écologiques et paysagers et de préservation des fonctionnalités des milieux impactés. Notamment pour l'application de la séquence ERC se référer à la mesure *A3. Placer l'eau et les milieux aquatiques au cœur de l'aménagement du territoire.*

L'implantation et le fonctionnement des sites doivent privilégier des modes logistiques durables, tout en limitant les nuisances et pollutions (atmosphériques, sols et eau) liées au trafic routier ou au fonctionnement des futures activités.

L5. Intégrer les activités productives sur les sites du port de Bordeaux

L5. Intégrer les activités productives sur les sites du port de Bordeaux et l'économie fluviale dans la stratégie de l'aire métropolitaine

L'économie fluviomaritime rassemble différents types d'activités économiques intimement liées : le transport maritime, la construction navale et les filières économiques propres au complexe industrialo-portuaire (chimie, énergie, agroalimentaire, BTP, recyclage de déchets, bois...).

Fleuron industriel régional et national, le Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB) organise ses activités autour de quatre terminaux sur l'aire métropolitaine bordelaise : Ambès, Bassens, Bordeaux Port de la Lune, Parempuyre.

Le Port de Bordeaux offre des infrastructures portuaires capables d'accueillir de multiples trafics.

Les projets d'aménagement à venir sur les sites industrialo-portuaires devront être compatibles avec ces orientations :

> réalisation d'une étude hydraulique approfondie afin de prévenir et limiter les impacts liés aux inondations. *Réf. Mesure C1. Prendre*

en compte l'aggravation des risques d'inondations pour protéger les personnes et les biens,

> dimensionnement de l'urbanisation au système de réserve d'eau suffisant pour permettre la défense incendie. *Réf. Mesure C3. Réduire l'exposition des territoires aux risques d'incendie de forêts et aménager les lisières forestières,*

> alimentation des eaux industrielles en utilisant en priorité des eaux pluviales et/ou usées. *Réf. Mesure F6. Assurer un traitement adapté des eaux usées et pluviales,*

> prévoir les conditions pour être autonome en matière d'assainissement et de consommation d'énergie. *Réf. Mesure G1. Favoriser la sobriété énergétique en maîtrisant les consommations énergétiques du parc bâti et en encourageant le recours aux ENR,*

> démontrer l'absence d'alternative générant un impact environnemental moindre avant mobilisation du secteur, réduire les impacts sur les milieux naturels et compenser les impacts résiduels le plus à proximité du site et en tout cas sur le même bassin versant. *Réf. Mesure D2. Reconnaître les sites préférentiels de renaturation et leurs conditions de restauration,*

L5. Intégrer les activités productives sur les sites du port de Bordeaux

> mettre en place des mesures sobres en termes de mobilités *Réf. Mesure P4. Adapter les infrastructures aux mobilités actives, sécurisées et connectées* et réduire les impacts sur les flux existants.

Bordeaux : refit et réparation navale, croisière et plaisance

Bordeaux concentre aujourd'hui les activités

- > de croisière de prestige en centre-ville, le long de la rive gauche de la Garonne,
- > d'accueil de navires pour les travaux de réparation navale, de refit et de retrofit, en proposant une offre complète d'assèchement et de quais d'armement.

Le terminal de Bordeaux est désormais dédié aux escales de croisière. Bordeaux est une des rares escales européennes permettant aux paquebots jusqu'à 255 m d'accoster. Une ambition de délocaliser l'escale bordelaise de l'hypercentre historique vers l'aval du pont Chaban-Delmas est envisagée.

Bassens : multivrac, conteneurs, maintenance et réparation navale

Le site portuaire de Bassens est le principal pôle logistique du Port de Bordeaux. Le terminal de Bassens dispose d'infrastructures dédiées à la manutention et à l'entreposage de tous types de trafics : conteneurs, vracs liquides (bio-carburants, huiles, hydrocarbures), vracs solides (céréales et agro-industriel, matériaux de 2nde vie, vracs de la construction, vracs industriels, ...), et conventionnel (produits forestiers, colis lourds, ...).

Bassens dispose également d'une forme de radoub permettant l'assèchement des navires jusqu'à 240 m. Agréé par l'Union Européenne pour le recyclage des navires, le site permet aujourd'hui les activités de réparation navale, de refit et de déconstruction.

Cette zone est un site métropolitain majeur et unique en raison de ses caractéristiques en termes de situation, de dessertes fluviale, ferroviaire et routière, de l'emprise des espaces dédiés et de la concentration des activités présentes.

L5. Intégrer les activités productives sur les sites du port de Bordeaux

Parempuyre : terminal polyvalent

Seul terminal situé en rive gauche de la Garonne sur le territoire de Bordeaux Métropole, le site portuaire de Parempuyre dispose d'un appontement à forte capacité. Les projets développés sur ce site devront être compatibles à la fois avec les orientations relatives à la protection de l'environnement (cf rappels de la page précédente) et l'ensemble des mesures en lien avec le développement économique performant. *Réf. Principe L. Un développement économique performant pour accompagner les transformations économiques, fluidifier les échanges.*

Le site permet le développement d'une activité économique en lien avec l'activité industrialo-portuaire. Ce site est susceptible d'accueillir d'autres activités industrielles dans le respect des procédures en cours et de la réglementation.

Ambès Terminal chimie et énergie

Principal pôle d'acheminement des hydrocarbures du Grand Sud-Ouest, le site d'Ambès est également un site industriel d'importance dans le secteur de la chimie.

Ces terminaux sont desservis par tous les modes de transports (fluvial, ferroviaire, routier et par canalisations). Ils bénéficient d'un accès en toute sécurité à la mer et au fleuve notamment grâce à l'entretien régulier du chenal de navigation.

Le Grand Port Maritime de Bordeaux poursuit sa transition écologique pour permettre à l'écosystème portuaire de passer d'un modèle globalement basé sur les ressources fossiles à un modèle renouvelable et neutre en carbone.

Le projet de décarbonation du GPMB constitue une véritable mutation à l'échelle du territoire et une réelle opportunité de réindustrialisation.

Les démarches sont structurées autour de deux grandes opérations, menées en coopération avec Bordeaux Métropole et labellisées au niveau national: Territoires d'industrie et Zone Industrielle Bas Carbone (ZIBA).

L6. Faciliter le développement des sites de formation et de recherche

Dans l'objectif d'intégrer les enjeux du développement durable, le port s'inscrit dans un processus fort et proactif d'accompagnement des porteurs de projets industriels et logistiques qui souhaitent s'implanter autour des terminaux portuaires et créer des emplois à forte valeur ajoutée.

Pour cela il anticipe les enjeux environnementaux, urbains et archéologiques en menant des investigations et des études préalables sur ses terrains stratégiques.

Tous les projets qui s'implantent tiennent compte, entre autres, des enjeux climatiques, des risques naturels, de la préservation de la ressource en eau dont l'eau potable et s'opèrent dans un objectif global de réduction de l'artificialisation.

Ceux-ci s'opéreront prioritairement sur des terrains déjà artificialisés ou des friches, mais aussi en complémentarité d'autres zones d'activités régionales, notamment spécialisées dans l'économie circulaire et dans les énergies renouvelables.

Des extensions du port sur des espaces agricoles, naturels et forestiers, sont prévues, notamment à hauteur d'une centaine d'hectares, dans le cadre de l'enveloppe dédiée à l'échelon national pour les projets structurants relevant de la mutualisation nationale de la consommation d'ENAF.

L6. Faciliter le développement des sites de formation et de recherche

Pour ces extensions, l'État porte les objectifs suivants :

- > Remettre l'interface portuaire au centre des échanges régionaux
- > Renouveler le modèle économique portuaire dans les transitions écologiques et énergétiques
- > Soutenir l'écosystème portuaire au service du territoire
- > Faire la ville sur le port et le port sur la ville

Toutefois, un schéma d'organisation des activités fluviales (économiques et touristiques) pourrait être réalisé pour un meilleur équilibre et une plus forte coordination des activités liées au fleuve, afin d'éviter les potentielles externalités négatives entre les secteurs.

Dans sa double vocation de site d'activités économiques pour le développement industriel et de site de logistique métropolitaine, l'outil portuaire de Bordeaux doit pouvoir accueillir des entreprises en lien avec le secteur logistique, les activités industrialo-portuaires, ou bien encore, ayant besoin d'une proximité avec le fleuve.

Les dispositions des documents d'urbanisme locaux relatives aux nouveaux projets de développement du Port tiennent compte de l'accentuation des risques naturels, de la vulnérabilité des sites en bord de Garonne et de la fragilité de la ressource en eau potable.

Aussi, dans sa volonté d'accompagnement du développement des activités portuaires et de l'économie fluviale, le SCoT incite les documents d'urbanisme locaux à garantir l'implantation d'infrastructures d'accueil des navires et l'accompagnement de l'installation de porteurs de projets industriels sur les sites portuaires.

L6. Faciliter le développement des sites de formation et de recherche

L6. Faciliter le développement des sites de formation et de recherche

Conforter le développement des sites d'enseignement supérieur et de recherche

Les lieux d'enseignement supérieur et de recherche de la métropole bordelaise sont répartis sur plusieurs communes. Le premier d'entre eux, par sa superficie (235 ha, l'un des plus vastes campus d'Europe), est le domaine universitaire qui s'étend sur Pessac, Talence et Gradignan.

Il accueille les formations universitaires dédiées aux sciences techniques et aux sciences humaines et sociales, les grandes écoles d'ingénieurs, le CNRS et de nombreux laboratoires et équipements de recherche, ainsi que d'importantes installations sportives.

Lieu d'étude et de travail, fréquenté quotidiennement par 63 000 étudiants (sur les 105 000 présents sur la métropole), il est également un lieu de vie, avec près de 9 300 logements étudiants.

Les autres principaux sites d'enseignement supérieur et de recherche sont répartis sur Bordeaux avec le pôle santé de Carreire, les

sites de la Victoire, de Pey-Berland, la Bastide et les Chartrons - Bassins à flot.

Le développement récent des différents sites universitaires a donné l'impulsion nécessaire à l'adoption d'un projet visant à articuler le Campus avec les territoires hospitaliers, économiques et d'habitat alentours : le projet partenarial d'aménagement Bordeaux Inno Campus.

Il a pour objectifs de :

- > Désenclaver les sites d'enseignement supérieur et de recherche, et d'assurer leur insertion urbaine durable en travaillant la perméabilité entre quartiers de ville et quartiers universitaires, notamment au travers d'aménagements des espaces publics.
- > Contribuer à leur ouverture sur la ville et à leur mixité fonctionnelle, en développant des espaces de vie de campus ouverts à tous : lieux d'échanges et de convivialité, espaces culturels, équipements sportifs...
- > Améliorer les conditions de travail sur les campus par des équipements et bâtiments structurants, et d'élever le niveau des espaces et services publics.

L7. Organiser le développement des activités logistiques

L'atteinte de ces objectifs passent par la mise en œuvre d'un programme immobilier ambitieux de requalification et de rénovation, dans un objectif de mixité fonctionnelle et sociale du campus. La construction de nouveaux bâtiments s'articulera avec les orientations en matière de desserte du campus, aussi bien pour les transports en commun que pour les modes actifs, afin de faciliter les déplacements, aussi bien pour les étudiants que pour le personnel universitaire.

Les efforts réalisés en matière de construction de logements étudiants devront être poursuivis pour répondre au mieux aux besoins, aussi bien sur la qualité des programmes, que sur leur localisation.

Les espaces universitaires, et particulièrement le campus, disposent d'un environnement naturel de grande qualité, qui devra être valorisé. Il s'agit de conserver son effet « îlot de fraîcheur » d'importance métropolitaine.

Promouvoir l'émergence des services numériques

Il est nécessaire de favoriser un maillage des structures favorables à l'innovation (tiers lieux, fab-lab, incubateurs, pépinières, etc.) dans tous les territoires et surtout ceux en dehors des grands sites de recherche. L'implantation d'un data center peut également générer par effet de rebond, une création spécifique d'installations en lien avec l'économie du numérique.

Certains sites ont été identifiés pour leur contribution à ce nouveau maillage :

> lieux d'acquisition de la connaissance à valoriser : Communauté de communes Montesquieu, Communauté de communes Cœur-Entre-deux-Mers, Communauté de communes Portes de l'Entre-deux-Mers.

> lieux d'innovation à conforter et à mettre en synergie : Communauté de communes Portes de l'Entre-deux-Mers et Communauté de communes de Montesquieu,

> établissements d'enseignement supérieur et/ou de recherche des pôles d'excellence à affirmer : Jalle-Eau-Bourde.

L7. Organiser le développement des activités logistiques

Faciliter le développement des instituts de formation professionnelle et d'apprentissage

L'aire métropolitaine dispose de nombreux sites de formation professionnelle et d'apprentissage répartis sur l'ensemble de son périmètre, et animés par différentes structures, comme la Région ou les chambres consulaires.

Ces équipements sont également nécessaires pour disposer d'une main d'œuvre de qualité sur l'ensemble des secteurs d'activité du territoire.

L'évolution de ces équipements pour des projets d'extension ou de renouvellement, doit être autorisée par les documents d'urbanisme en continuité des sites de la géographie préférentielle, et à proximité de réseaux de transports performants (transports collectifs et modes actifs). Les apprenants et les enseignants doivent disposer d'un accès aussi aisé que possible à ces structures essentielles à la formation des actifs de l'aire métropolitaine bordelaise.

L7. Organiser le développement des activités logistiques en cohérence avec l'équilibre territorial et environ- nemental

La localisation des sites logistiques et des chaînes de transport de marchandises constitue un enjeu territorial et environnemental.

Les systèmes logistiques sont pleinement affectés par la mutation des économies, des modes de production et des nouveaux modèles de consommation (e-commerce, circuits courts, économie circulaire...), par l'augmentation des flux de marchandises et des exigences d'efficacité et de performance des entreprises.

À la croisée des enjeux environnementaux, d'aménagement et d'urbanisme et des impératifs économiques des entreprises la logistique constitue un levier important pour diminuer l'empreinte carbone, à la fois :

- > des activités de transports des marchandises, en favorisant une « mobilité fret » moins émettrice
- > des localisations de pôles multimodaux rail/route et fluvial/route permettant un report modal plus efficace.

L7. Organiser le développement des activités logistiques

Le report modal du transport routier de marchandises vers les modes alternatifs plus durables et moins émissifs, que ce soit pour le transport de longues distances ou pour la logistique du dernier kilomètre, sera toujours encouragé.

Rechercher l'équilibre territorial des fonctions logistiques et leurs connexions multimodales

Pour cela, il s'agit :

- > D'éviter la dispersion des activités logistiques et les concurrences entre territoires
- > De rechercher une répartition équilibrée des fonctions logistiques
- > De créer des synergies entre écosystèmes logistiques et entre acteurs, pour mutualiser les flux et les bâtiments logistiques.

Il est nécessaire de poursuivre les réflexions sur la logistique urbaine en améliorant la desserte urbaine du centre de l'agglomération, par la création ou la mise à niveau des équipements de chargement/déchargement en bord de Garonne.

Des surfaces de stockage sur plusieurs niveaux peuvent être construites en continuité de ces installations, pour constituer des hubs de logistique plus performants.

La construction de quais ou d'installations adaptées à ces opérations de logistique (duc d'albe), doit être intégrée lors de la réalisation d'opérations de requalification urbaine, le long de la voie fluviale.

De la même manière, pour les sites de fret ferroviaire, une amélioration des installations, avec notamment des zones de stockage plus importantes, permettrait d'améliorer l'attrait des installations.

L'ensemble de ces actions combinées sur le fluvial et le ferroviaire devrait à terme permettre de réduire le trafic des poids lourds sur l'ensemble du réseau routier du territoire.

Privilégier les localisations des installations logistiques permettant le report modal vers le ferroviaire, le maritime et le fluvial

Pour cela, les objectifs sont de :

- > Renforcer les modes de transport alternatifs au mode routier dans la chaîne logistique,
- > Implanter prioritairement les interfaces logistiques à proximité des installations permettant le report modal : rail, fluvial, maritime, aérien,
- > Prioriser les implantations sur les terrains embranchés au réseau ferroviaire ou proches des ports maritimes ou bord à quai.

Prioriser la décarbonation du transport logistique et le développement des infrastructures de diffusion et de production d'énergie pour les nouvelles motorisations

Pour atteindre cet objectif, il s'agit :

- > D'intégrer des unités de productions d'énergies renouvelables, en favorisant, si possible, des systèmes d'autoconsommation collective, dans un esprit de boucle énergétique locale, issue de l'écologie industrielle. Par ailleurs, des secteurs pourront également être dédiés au développement d'installations consacrées à la « capture, stockage et utilisation du carbone »,
- > De prévoir des infrastructures de production et de distribution de carburants alternatifs : station hydrogène, GNV, électricité verte...

Favoriser l'optimisation foncière, la qualité environnementale des installations et l'accessibilité en transport collectif ou partagé des sites

Pour cela, les objectifs sont :

- > De prioriser les implantations logistiques sur des sites déjà urbanisés et artificialisés,
- > De réduire les incidences environnementales des constructions logistiques, notamment en matière de consommation d'espaces économiques et d'imperméabilisation des sols,
- > De concevoir des projets d'installations logistiques optimisant la densité, la qualité et la multifonctionnalité,
- > De faciliter l'accès en transport collectif ou partagé des salariés, ou en modes actifs pour réduire le recours à la voiture individuelle.

Limiter et éviter les nuisances potentielles sur le voisinage : trafic routier, bruit, impact paysager

Pour éviter ou limiter ces nuisances, le SCoT bioclimatique de l'aire métropolitaine bordelaise préconise de réduire les nuisances liées aux transports de marchandises en milieu urbain, en intégrant dans la conception des nouveaux projets urbains, les questions inhérentes à l'approvisionnement et leurs potentielles nuisances.

Le développement et le renouvellement de sites de logistique (en intégrant davantage le ferroviaire et le fluvial), notamment urbains, devrait permettre de limiter les nuisances (bruit et pollution).

Un recours à la voie d'eau pour la desserte du cœur d'agglomération, avec des installations et des équipements/véhicules dédiés, représente la meilleure option pour parvenir à réduire les impacts négatifs induits par le système de logistique actuellement déployé.



M.

Opérer une meilleure répartition des activités et des emplois dans tous les territoires pour un développement économique équilibré

M1. Développer l'accueil d'activités économiques sur les grands sites dédiés et les opérations d'aménagement

M2. Équilibrer le développement économique par des Opérations d'Intérêt Territorial (OIT)

M3. Développer les portes de la métropole bordelaise

M4. Conforter des centralités économiques de services dans les cœurs de ville [CES]

M5. Organiser l'évolution des pôles commerciaux et de services

Une meilleure répartition des activités et des emplois dans tous les territoires

Légende

Développer l'accueil d'activités économiques dans les grands sites dédiés et les opérations d'aménagement

Conforter les sites d'intérêt national et métropolitain


-  OIN Bordeaux Euratlantique
-  OIM Bordeaux Aéroparc
-  OIM Bordeaux Inno Campus
-  OIM Arc Rive Droite

Équilibrer le développement économique par des Opérations d'Intérêt Territorial



-  Opérations d'Intérêt Territorial

Développer les portes de l'aire métropolitaine bordelaise


-  **Portes métropolitaines**
 - Porte du Lac
 - Porte de l'Aéroport
 - Porte d'Arcins Garonne
 - Porte des Hauts de Garonne
 - Porte Plaine Sud Garonne
 - Porte Atlantique Bordeaux Inno Campus

-  **Portes de la couronne métropolitaine**
 - Secteur d'Artigues / Tresses-Mélaç
 - Secteur de Cadaujac - Martillac
 - Secteur de Carbon-Blanc / Sainte-Eulalie
 - Secteur du Pian-Médoc






Conforter des centralités économiques de services dans les cœurs de ville

-  Centralités Économiques de Services
-  Quartiers de gares







Optimiser le foncier économique dans les zones d'activités existantes

-  Zones d'activités économiques

Prioriser l'intensification des ZAE autour du réseau structurant des mobilités

-  SERM - volet ferré et gares
-  SERM - volet routier en circulation
-  Réseau structurant en projet
-  Réseau structurant complémentaires
-  Réseau autoroutier

Consolider les sites logistiques

-  Aéroport international
-  Aérodrome - Évolutions Aérodrome ?
-  Équipements portuaires (quais, grues..)
-  Principaux sites logistiques routiers
-  Site de transbordement ferroviaire
-  Site logistique d'embranchement ferroviaire
-  Projet de plateforme multimodale (logistique urbaine)

M1. Développer l'accueil d'activités économiques sur les grands sites dédiés

définitions

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est un document de planification qui, à l'échelle régionale, définit la stratégie, les objectifs et les règles établis par la Région dans divers domaines de l'aménagement du territoire, notamment le développement économique et la logistique. Les contrats régionaux de développement et de transition viennent préciser, secteur par secteur, l'accompagnement régional destiné aux collectivités.

Le schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) est un document qui définit les orientations de la Région en matière de :

- aides aux entreprises, soutien à l'internationalisation, ainsi que financement de l'investissement immobilier et de l'innovation des entreprises,
- attractivité du territoire régional,
- développement de l'économie sociale et solidaire,
- développement de l'économie circulaire, notamment en ce qui concerne l'écologie industrielle et territoriale.

Le programme Territoire d'industrie a pour objectif d'encourager l'innovation et la décarbonation au sein des entreprises industrielles, tout en soutenant la réindustrialisation de la France. À l'échelle nationale, 183 territoires sont labellisés pour la période 2023-2027. Ce programme est notamment porté par l'ANCT (Agence Nationale de la Cohésion des Territoires). Les dispositifs labellisés sont systématiquement animés par un binôme d'élus et d'industriels.

Le dispositif Site clé en main France 2030 a pour objectif d'accélérer la mobilisation du foncier industriel, en identifiant et en labellisant des sites à fort potentiel de développement industriel, pour fournir une liste de terrains facilement mobilisables pour des projets industriels, afin d'assurer une implantation rapide et de qualité.

Le schéma de développement économique de la Métropole, voté en 2021, est structuré autour de trois axes :

- la défense des emplois de tous les actifs du territoire,
- le rééquilibrage territorial,
- l'alliance entre le développement économique, la transition écologique et la capacité d'innover.

Les Contrats des Nouveaux Équilibres de Coopération Territoriale (CoNECT)

Les accords signés entre la Métropole et les EPCI voisins ont pour objectifs de renforcer les liens et d'identifier les synergies. Ils incarnent une volonté partagée de relever les défis communs et d'améliorer la qualité de vie de tous les habitants.

M1. Développer l'accueil d'activités économiques sur les grands sites dédiés

M1. Développer l'accueil d'activités économiques sur les grands sites dédiés et les opérations d'aménagement

Le SCoT a pour ambition de conforter les sites d'intérêt national et métropolitain qui structurent le territoire de la Métropole et participent pleinement au développement de l'ensemble de l'aire métropolitaine.

Ces grands territoires de projet articulent opérations d'aménagement majeures, valorisation d'équipements d'intérêt métropolitain, innovation économique et recherche.

Les documents d'urbanisme locaux doivent, par leur règlement et leur zonage, préserver la vocation économique des grandes emprises identifiées (emprises existantes et nouveaux espaces économiques) et définir leurs modalités d'urbanisation. L'idée est à la fois de conforter les filières matures et encourager les filières innovantes.

Il s'agit des opérations suivantes :

- > l'opération d'intérêt national (OIN) Euratlantique, en cœur de ville, implantée sur le quartier élargi de la gare Saint Jean, de part et d'autre de la Garonne
- > l'opération d'intérêt métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroport, privilégiant le développement de l'emploi sur le secteur aéroportuaire,
- > l'opération d'intérêt métropolitain (OIM) Bordeaux Inno Campus, soutenant la dynamique d'innovation et de recherche en mettant en synergie le monde universitaire, les grandes écoles et leurs laboratoires associés, l'excellence médicale des centres hospitaliers du CHU et le tissu productif des entreprises,
- > l'opération d'intérêt métropolitain (OIM) Arc Rive Droite ayant pour ambition de soutenir l'innovation, l'économie de la transition et contribuant à rééquilibrer emploi et démographie.

M1. Développer l'accueil d'activités économiques sur les grands sites dédiés

Opération d'intérêt national Bordeaux-Euratlantique

Cette opération d'aménagement de près de 730 hectares reliant les deux rives de la Garonne autour de la Gare Saint-Jean est dédiée au renouvellement et à la densification des quartiers grâce à des programmes mixtes tertiaires/habitat et d'équipements autour de mobilités décarbonnées et de nature en ville.

L'aménagement d'une vingtaine de quartiers mixtes dans le respect de la valeur patrimoniale, architecturale et paysagère des différents secteurs s'accompagne d'une requalification de nombreuses friches et d'espaces mutables existants. Le développement de nouvelles centralités fortes conjuguant mixités fonctionnelles, sociales et générationnelles se combine à l'implantation de nouveaux équipements culturels et le développement de l'économie numérique et créative. Un vaste réseau d'espaces verts et de voies piétonnes et cyclables relie les nouveaux équipements publics, logements, commerces et pôles de spécialité (Cité Numérique, parc Eunice Newton, ...)

Opération d'intérêt métropolitain Bordeaux Aéroparc

L'OIM Bordeaux Aéroparc, sur environ 3 450 hectares localisés principalement autour des pistes de l'aéroport Bordeaux-Mérignac, incluant également une partie intra-rocade se compose de zones d'activités et de sites industriels anciennement militaires au nord du périmètre, localisés sur les communes de Saint-Médard-en-Jalles, Mérignac, le Haillan et Martignas en Jalles.

Pôle d'excellence de la métropole bordelaise dédié prioritairement au développement de la filière ASD, Aéronautique-Spatial-Défense, le territoire fait l'objet de chartes dédiées à la transition écologique et énergétique des zones d'activités de l'Aéroparc. L'ambition est de créer un village industriel exemplaire, en trouvant le juste équilibre entre préservation de l'environnement et développement économique.

Au-delà du développement économique des filières à haute valeur ajoutée, les programmes visent le renforcement de l'offre de formation, la préservation sur le territoire des entreprises productives (PME/ETI/PMI/TPE/artisans) endogènes, le développement raisonné de l'activité tertiaire ciblée et maîtrisée, la diversification de l'offre de commerces et services aux salariés et entreprises.

M1. Développer l'accueil d'activités économiques sur les grands sites dédiés

Opération d'intérêt métropolitain Bordeaux Inno Campus

Situé sur les communes de Pessac, Bordeaux, Gradignan, Talence, Mérignac et Canéjan, l'OIM Bordeaux Inno Campus est un territoire de projets de 1500ha comprenant de grands sites universitaires et hospitaliers, des zones d'activités économiques, dont le Grand Ber-sol, et l'opération de renouvellement urbain de Saige. Il fait l'objet d'un Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) signé en 2020 et se positionne en territoire d'expérimentation et de démonstration. L'ambition est de soutenir le renouvellement urbain de ce territoire aux enjeux multiples : emploi, mobilité, adaptation aux transitions sociétales et écologiques, mixité, qualité de vie et innovation.

Ce projet vise à valoriser le potentiel d'innovation et d'attractivité du territoire à partir des filières d'excellence (santé, recherche et formation, optique/laser/photonique, matériaux innovants, etc.), à accueillir l'expérimentation et l'innovation, et à inscrire les grands équipements attracteurs (hôpitaux et universités) dans une dynamique d'amélioration des mobilités, de mixité des fonctions urbaines, de qualité des espaces publics et du bâti, tout en respectant la qualité environnementale et les transitions écologiques.

Opération d'intérêt métropolitain Arc Rive Droite

L'Opération d'Intérêt Métropolitain (OIM) Arc Rive Droite est un projet de développement territorial partenarial initié en 2021. Il vise à accompagner le territoire de la rive droite de Bordeaux Métropole dans ses transitions économiques, sociales, écologiques et sociétales.

Il répond à la nécessité d'un rééquilibrage sur la rive droite et se traduit par une politique volontariste en matière d'investissements, indispensables à la réussite des projets en cours.

L'OIM ARD se déploie sur les 11 communes de la rive droite et cible en priorité deux thématiques caractérisant économiquement ce territoire : l'innovation dans la décarbonation des activités industrielles et l'accompagnement des entreprises artisanales, notamment celles du secteur de la construction, vers les nouveaux modes constructifs.

M2. Équilibrer le développement économique par des Opérations d'Intérêt Territorial (OIT)

L'opération repose sur plusieurs axes :

- > La présence de deux zones industrialo-portuaires rassemblant des industriels engagés dans une démarche d'Écologie Industrielle Territoriale (ZIRI).
- > La mise en œuvre du projet de zone industrielle bas carbone (ZIBAC) sur les zones industrialo-portuaires de Bassens et d'Ambès. Le développement d'activités artisanales spécialisées dans le bâtiment, l'éco-construction, le réemploi des matériaux et la rénovation énergétique.

M2. Équilibrer le développement économique par des Opérations d'Intérêt Territorial (OIT)

Les Opérations d'Intérêt Territorial (OIT) sont des zones d'activités économiques monofonctionnelles, situées au cœur des bassins de vie périphériques, en dehors de la Métropole.

Elles jouent un rôle structurant à l'échelle locale et intercommunale, voire métropolitaine pour certaines d'entre elles.

Offrir une visibilité à des sites économiques de la couronne : proximité et sobriété foncière

Dans une logique de sobriété et d'optimisation foncière, ces zones doivent pouvoir continuer à accueillir de nouvelles entreprises afin de contribuer à l'économie locale et métropolitaine.

Elles offrent également de nouvelles opportunités d'emploi pour des territoires moins dotés en parcs d'activités que le cœur de la Métropole. La transformation de ces parcs d'activités vise à renforcer leurs fonctions économiques, qu'elles soient industrielles, logistiques ou artisanales.

M2. Équilibrer le développement économique par des Opérations d'Intérêt Territorial (OIT)

Un recours accru aux énergies renouvelables et une intégration dans des processus d'économie circulaire, notamment d'écologie industrielle territoriale, seront recherchés afin de garantir leur résilience (énergie et ressources) ainsi que leur attractivité.

Ces sites bénéficient d'un accès existant ou à venir au SERM girondin ou à un service de mobilité équivalent. Une accessibilité multimodale est indispensable pour assurer leur bon fonctionnement, aussi bien pour les employés (différentes alternatives d'accès) que pour les clients et l'approvisionnement en matériaux et gestion des déchets, avec des possibilités de mutualisation.

Caractéristiques :

- Site économique artisanal et/ou industriel, voire tertiaire, en dehors de la Métropole
- Accès existant ou à venir au SERM (ou offre proche en matière de mobilités)

Objectifs :

- Conforter le site en accueillant de nouvelles entreprises (industrielles, artisanales ou tertiaires)
- Optimiser l'usage du sol (nouvelles formes urbaines, mutualisation)

- Développer de nouvelles pratiques (ENR, économie circulaire notamment écologie industrielle et territoriale).

Les sites répondant à ces caractéristiques ont été identifiés :

- > Arsac - ZAE de Chagneau
- > Cestas/Canéjan - ZAE linéaire A63
- > Cestas - ZAE de Pierroton
- > Saint Loubès - ZAE
- > Beychac-et-Cailleur - ZAE de Bos Plan
- > ZAE multicommunale : Cenac - Bel Air / Camblanes - Platanes / St Caprais de Bordeaux- Limancet
- > Sadirac - Parcs d'activités de la route de Lorient
- > Martillac - Technopole de Montesquieu
- > Ayguemorte-les-Graves - ZAE Grands Pins

Cette liste n'est pas exhaustive, d'autres sites pourraient être identifiés, s'ils s'inscrivent dans cette même logique de sobriété foncière sur des sites stratégiques bien reliés au maillage des mobilités.

M3. Développer les portes de la métropole bordelaise

M3. Développer les portes de la métropole bordelaise

Les portes métropolitaines sont des secteurs géographiques situés principalement à l'interface entre la métropole et les communautés de communes voisines, souvent desservies par un axe autoroutier.

Elles jouent un rôle crucial dans le développement économique et résidentiel de ces espaces.

Aujourd'hui, de nombreux sites nécessitent une requalification afin d'offrir une plus grande mixité fonctionnelle et une meilleure qualité urbaine.

Ces zones, majoritairement constituées d'activités économiques, partagent plusieurs caractéristiques :

Des emprises foncières importantes avec un parcellaire permettant des redécoupages, Une accessibilité stratégique, grâce à la proximité de plusieurs infrastructures de transport (autoroutes, gares, transports collectifs, etc.).

L'optimisation foncière de ces secteurs favorisera l'accueil de nouvelles entreprises tout en accompagnant leur transformation.

L'objectif principal est d'opérer un réaménagement économique et urbain en diversifiant les activités économiques et fonctionnelles de ces zones.

Il sera également pertinent d'intégrer, au cas par cas, d'autres enjeux, tels que le logement, l'accessibilité ou encore la renaturation des espaces.

Enfin, la localisation de ces portes métropolitaines, parfois à cheval sur plusieurs collectivités, nécessite une coordination étroite entre les acteurs publics et économiques afin d'optimiser les aménagements et d'accompagner ces mutations de manière cohérente et efficace.

Caractéristiques

- Zones d'activités à l'interface entre Bordeaux Métropole et les intercommunalités voisines
- Grandes emprises foncières (division parcellaire possible)
- Bonne accessibilité notamment routière, voire autoroutière

M3. Développer les portes de la métropole bordelaise

Objectifs :

- Recomposer ces secteurs en intégrant de nouvelles activités ou équipements
- Améliorer l'accessibilité tous modes de ces ensembles urbains
- Intégrer au cas par cas de nouvelles fonctions (résidentielle, renaturation, ...)

Portes Métropolitaines

- > Porte du Lac à Bordeaux et Bruges
- > Porte de l'aéroport à Mérignac
- > Porte Atlantique Bordeaux Innocampus à Pessac, Talence et Gradignan
- > Porte d'Arcins Garonne à Bègles et Villenave d'Ornon
- > Porte des Hauts de Garonne autour des 4 pavillons, de la plaine et la RN89 à Lormont, Cenon et Artigues-près-Bordeaux
- > Porte Plaine Sud Garonne à Bouliac et Floirac

Portes de la couronne Métropolitaine

De la même façon, mais à une autre échelle, plusieurs sites en dehors de la Métropole mériteraient un accompagnement spécifique (ingénierie technique et financière) pour valoriser de grandes emprises foncières économiques situées sur des axes routiers stratégiques.

- > Secteur d'Artigues / Tresses-Mélac
- > Secteur de Cadaujac - Martillac
- > Secteur de Carbon Blanc/ Sainte Eulalie
- > Secteur du Pian-Médoc

Cette liste n'est pas exhaustive, d'autres sites pourraient être identifiés.

M4. Conforter des centralités économiques de services dans les cœurs de ville

M4. Conforter des centralités économiques de services dans les cœurs de ville [CES]

Ces polarités urbaines disposent d'une offre de services qui peut être à conforter ou qui est déjà relativement importante.

Au regard du développement démographique de ces dernières années, elles peuvent encore franchir un nouveau cap en étoffant les services à la population.

L'objectif est aussi de renforcer l'emploi tertiaire au plus près des bassins de vie.

Les documents d'urbanisme appliqués à ces polarités doivent faciliter l'accueil d'entreprises dont la clientèle est en priorité composée des habitants (services de santé, loisirs/restauration, commerce local spécialisé, etc.), mais aussi d'autres activités pouvant être intégrées dans des tissus urbains constitués (bureaux et petits locaux d'activités à destination des entreprises tertiaires et des activités artisanales), ainsi que des structures permettant le développement et l'ancrage de l'artisanat ou encore des structures économiques avec de nouveaux formats (tiers-lieux, fab labs...).

Ces polarités sont également des sites privilégiés pour l'implantation d'équipements publics de rang supérieur, aussi bien dans les domaines de l'éducation, du sport et de la santé que de la culture.

Ces centralités sont situées sur les axes existants ou à venir du SERM (ou d'un service équivalent) et, à ce titre, le développement d'activités et des flux inhérents est plus soutenable grâce à une accessibilité multimodale renforcée.

Ce rôle de structuration économique doit s'accompagner d'un volet logement significatif, notamment en faveur du logement social, afin d'offrir aux salariés et aux entreprises des opportunités d'habiter plus près de leurs lieux de travail et ainsi d'éviter d'aggraver la congestion routière.

Développer le niveau de service aux personnes et aux entreprises dans les polarités de la seconde couronne permet de compléter l'armature territoriale de l'aire métropolitaine bordelaise.

M4. Conforter des centralités économiques de services dans les cœurs de ville

Caractéristiques :

- Polarités de services existantes
- Disposant d'un accès existant ou à venir, par le SERM - Service Express Régional Métropolitain - (ou similaire)

Objectifs :

- Renforcer l'économie présentielle (santé, loisirs, éducation, culture, tertiaire supérieur, tiers lieux, ...)
- Développer en parallèle le parc de logements notamment sociaux





Les sites suivants répondant à ces caractéristiques ont été identifiés :

- > Montussan
- > Fargues-Saint-Hilaire
- > Sadirac
- > Beautiran / Castres
- > La Brède
- > Léognan
- > Saint-Jean-d'Illac
- > Ludon-Médoc
- > Cestas bourg
- > Saint Jean d'Illac
- > Saint Caprais de Bordeaux
- > Langoiran/ Le Tourne
- > Cadaujac
- > Saint Selve
- > Macau
- > Saint Loubès
- > Créon
- > Latresne
- > Le Haillan
- > Le Taillan Médoc
- > Martignas-sur-Jalle
- > Saint Aubin du Médoc
- > Saint Médard en Jalle

Organiser l'évolution des pôles commerciaux et de services




Encourager les pratiques de proximité à l'échelle des quartiers et des bassins de vie

Conforter un maillage de proximité, vecteur de mixité fonctionnelle autour des lieux préférentiels de développement commercial et artisanal




-  Cœur d'agglomération
-  Pôles de proximité
-  Autres pôles de proximité
-  Quartiers de gares

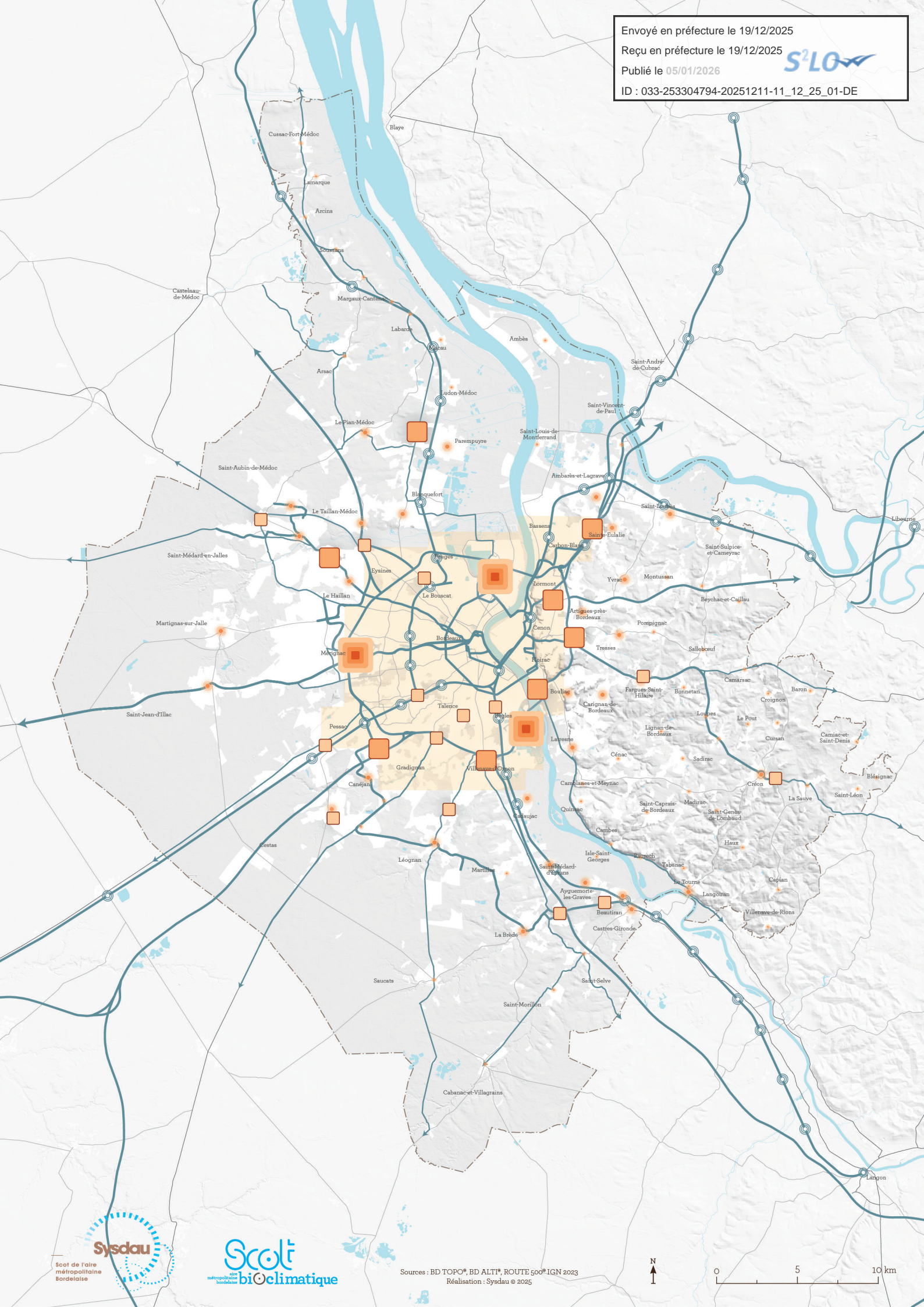
Organiser l'évolution des pôles commerciaux d'équilibre vers une plus grande diversité et mixité

Favoriser l'évolution des pôles commerciaux dans un objectif de requalification urbaine

-  Pôles commerciaux régionaux
-  Pôles commerciaux d'agglomération
-  Pôles commerciaux d'équilibre

Réseau structurant - dont le SERM acte 1

-  Réseau express ferroviaire
-  Réseau express routier
-  Réseau express complémentaire



M5. Organiser l'évolution des pôles commerciaux et de services

M5. Organiser l'évolution des pôles commerciaux et de services

références

Loi n°2014-626 du 18 juin 2014 relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises (ACTPE) précisée dans le décret n°2015-165 du 12 février 2015 relatif à l'aménagement commercial, la réglementation applicable en matière d'urbanisme commercial a été modifiée.

L'art. L.750-1 du Code du Commerce indique également le lien entre urbanisme et aménagement commercial.

Les autorisations d'exploitation commerciale concernent notamment les créations ou extensions de surfaces de vente supérieures à 1000 m².

Le DAACL détermine les conditions d'implantation des constructions commerciales et des constructions logistiques commerciales en fonction de leur surface et de leur impact sur l'artificialisation et les équilibres territoriaux, notamment au regard du développement du commerce de proximité, de la fréquence d'achat ou des flux générés par les personnes ou les marchandises.

La loi modifie le document d'aménagement artisanal, commercial et logistique, partie composante obligatoire du document d'orientation et d'objectifs (DOO) du SCOT avec pour objectif de renforcer la capacité des collectivités territoriales à planifier le développement de l'implantation des entrepôts logistiques à vocation commerciale

Afin d'intégrer pleinement le commerce dans la dynamique d'aménagement du territoire, deux axes structurent les dispositions relatives au développement de l'appareil commercial :

- le recentrage du commerce autour des lieux prioritaires de développement issus de la géographie préférentielle de l'offre urbaine, afin de redonner au commerce sa fonction de proximité et d'animateur urbain et rural. Cet axe amène notamment à interdire toute création ex nihilo de pôles commerciaux (à date d'approbation du SCoT),
- la mise en place des conditions nécessaires à la requalification des sites commerciaux.

Au regard des efforts de sobriété foncière à engagés, tous les sites commerciaux construits sous un format du type « grand parking adossé une grande structure de vente » doivent être étudiés sous le prisme d'un renouvellement urbain. Cette analyse au regard du contexte local (diversification économique, création de logements sociaux, renaturation, ...) doit permettre de faire évoluer ces sites monofonctionnels vers des opérations plus diversifiées et mieux intégrées au tissu urbain, tout en prenant en considération les spécificités de chaque site.

M5. Organiser l'évolution des pôles commerciaux et de services

Encourager les pratiques de proximité à l'échelle des quartiers et des bassins de vie

Le renforcement des pratiques « quotidiennes » au plus près des habitants sera recherché afin d'assurer une certaine animation de la vie locale. Les documents d'urbanisme locaux doivent viser à pérenniser et à renforcer la fonction de proximité du commerce.

Afin de favoriser le rôle d'animateur urbain du commerce, le renforcement de l'appareil commercial et artisanal, dans sa dimension quotidienne et de proximité, doit s'inscrire au sein des tissus urbains constitués.

L'objectif est de conforter un maillage de proximité et une mixité fonctionnelle. La taille des projets nécessite une approche spécifique :

- 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) doivent être privilégiées dans les lieux identifiés comme prioritaires dans la géographie préférentielle de l'offre urbaine, notamment les centralités périphériques, les nœuds d'interconnexion et les gares.

Les documents d'urbanisme locaux peuvent également définir les secteurs où le développement de nouvelles surfaces commerciales ou de restauration n'est pas opportun, afin de ne pas perturber les dynamiques commerciales et d'aménagement en cours, notamment lors de réaménagements d'espaces publics dans les centres-bourgs et centres-villes.

- Les implantations de magasins de grand format (surface de plancher supérieure à 2 500 m²) ne sont autorisées que si elles s'inscrivent dans une opération de mixité fonctionnelle intégrant de l'habitat.

Plusieurs autres paramètres doivent être pris en compte pour atteindre ces objectifs :

- > les documents d'urbanisme locaux peuvent déterminer dans les orientations d'aménagement et de programmation les mesures visant à renforcer la qualité des espaces publics ainsi que l'intégration architecturale et urbaine des nouveaux bâtiments dédiés au commerce.

Ils doivent aussi veiller au maintien d'un équilibre entre commerce, services, équipements et artisanat.

M5. Organiser l'évolution des pôles commerciaux et de services

Une veille foncière peut être mise en place, accompagnée de mesures adéquates afin de préserver les locaux dédiés aux commerces de proximité et de détail.

Afin de ne pas générer une augmentation trop importante des flux, toute implantation doit contribuer à promouvoir une combinaison de services de mobilité permettant de limiter les déplacements et le stationnement en surface.

L'intégration dans un réseau de modes actifs, ainsi qu'une desserte efficace par les transports collectifs et les mobilités douces doivent être recherchées :

> dans les espaces prioritaires, les documents d'urbanisme locaux peuvent identifier les pôles commerciaux de proximité et délimiter les quartiers, îlots et voies où la diversité commerciale doit être préservée ou développée, notamment à travers les commerces de détail et de proximité.

Ils peuvent également définir les prescriptions nécessaires pour atteindre cet objectif. Le recours à la protection du linéaire commercial par l'article L.151-16 du Code de l'urbanisme peut être envisagé, y compris dans les petites communes : > pour garantir un développement cohérent du e-commerce, les établissements liés à cette activité (drive, point relais, drive fermier, point de retrait des marchandises, etc.) doivent être implantés de manière préférentielle dans les lieux prioritaires de développement : centralités, portes d'agglomération (notamment autour de la rocade), nœuds d'interconnexion et pôles commerciaux d'équilibre.

Par ailleurs, les documents d'urbanisme locaux peuvent préciser les lieux et modalités de création d'espaces de stockage afin de favoriser la logistique du dernier kilomètre et limiter ainsi les flux logistiques en cœur d'agglomération.

M5. Organiser l'évolution des pôles commerciaux et de services

Les quartiers de gare sont des sites stratégiques pour le développement de nouvelles activités commerciales. Les flux inhérents à ces sites, permet de voir se développer une offre de service adaptée, tout en contribuant à diminuer le nombre total de déplacements. En effet, l'accès à ces commerces/services peut se prévoir dans son trajet domicile/travail, évitant ainsi un déplacement supplémentaire.

Ces lieux sont également adaptées pour certaines activités artisanales ou de services spécifiques comme des garderies/crèches.

L'évolution commerciale et servicielle du quartier de gare doit s'opérer en complémentarité avec l'offre proposée dans les centralités existantes (centre-ville, ...).

Favoriser l'évolution des pôles commerciaux métropolitains dans un objectif de diversification et de mixité

Pour maîtriser l'évolution des grands pôles commerciaux et permettre un renforcement de l'équipement commercial au cœur des tissus urbains existants, aucune création ex nihilo de nouveaux pôles commerciaux n'est admise sur le territoire du SCoT en dehors des pôles commerciaux métropolitains, qu'ils soient régionaux ou d'agglomération.

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

M5. Organiser l'évolution des pôles commerciaux et de services

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.

L'accessibilité et le positionnement de certains de ces pôles au cœur du tissu urbanisé et un accès facilité aux transports collectifs (tram, bus express, SERM...) participent à cette évolution rapide.

Les pôles commerciaux régionaux

Les pôles commerciaux régionaux concourent à l'attractivité « extraterritoriale » de l'aire métropolitaine.

Ils rayonnent sur l'ensemble de l'agglomération, et au-delà, à une échelle départementale, voire régionale, grâce à la combinaison d'un hypermarché attractif, d'une grande galerie marchande et de grandes surfaces spécialisées à forte notoriété.

Ces pôles régionaux sont intégrés dans les projets des portes métropolitaines qui dépassent leur périmètre, et visent à de profondes transformations dans leur structuration et leurs fonctions.

Réf. Mesure M3. Développer les portes de la métropole bordelaise

Tendre vers une plus grande mixité fonctionnelle apparaît comme un objectif incontournable pour les secteurs bien desservis en transports collectifs et mobilités actives. Intégrer ces secteurs monofonctionnels au tissu urbanisé nécessitera de retravailler les formes urbaines mais aussi de repenser les usages, la place de la voiture devra être réduite pour permettre ces évolutions.

Les mutations foncières engagées devraient également pouvoir permettre de faciliter le déploiement d'activités artisanales nécessaires à la richesse de service du tissu économique de l'aire métropolitaine bordelaise.

Liste :

- > Pôle du Lac à Bordeaux et Bruges
- > Pôle de Mérignac Soleil à Mérignac
- > Pôle Rives d'Arcins à Bègles et Villenave d'Ornon

M5. Organiser l'évolution des pôles commerciaux et de services

Les pôles commerciaux d'agglomération

Ils exercent un rayonnement sur une partie de l'agglomération. Ils se positionnent comme des relais aux pôles commerciaux régionaux mais n'ont pas pour objectif de participer à l'attractivité du territoire. Ces pôles répondent aux besoins « commerciaux » des populations, qu'ils soient quotidiens ou occasionnels.

Leur attractivité repose en premier lieu sur un hypermarché de taille importante, complété par une galerie marchande. La diversité commerciale y est cependant nettement moins développée que dans les pôles commerciaux régionaux

Liste :

- > Secteur de Carbon Blanc/ Sainte Eulalie
- > Secteur du Pian-Médoc
- > Pessac/Gradignan Bersol,
- > Villenave-d'Ornon,
- > Bouliac/Floirac,
- > Lormont-4-Pavillons/Artigues-près-Bordeaux,
- > Artigues-près-Bordeaux Feydeau,
- > Saint-Médard-en-Jalles Ouest,

Les pôles d'agglomération n'ont pas les mêmes capacités d'évolution que les pôles régionaux. Leurs emprises foncières plus restreintes, limitent davantage les projets de renouvellement. Pour autant, certains d'entre eux ont entamé une mutation fonctionnelle en intégrant des activités de la sphère des loisirs ou des locaux d'activités artisanaux ou tertiaires.

L'intégration d'opérations de logements est envisageable pour certains sites, mais, au regard de leur localisation et de leur accessibilité, tous ne pourront probablement pas s'engager à court terme dans cette évolution. L'ouverture à des opérations résidentielles doit être étudiée au cas par cas, notamment en fonction de la desserte en transports collectifs ou en mobilités actives.

Pour les zones où l'ouverture à la fonction résidentielle n'est pas envisageable selon leur contexte environnant, une évolution vers un accueil d'activités productives pourrait y être étudiée.

La raréfaction du foncier devrait conduire, dans tous les cas, à une intensification de l'occupation du sol, avec l'intégration progressive de nouvelles fonctions conduisant à l'édification de nouveaux bâtiments, par surélévation ou démolition reconstruction.

M5. Organiser l'évolution des pôles commerciaux et de services

Les PLU devront accompagner ces mutations du tissu économique, auparavant mono-spécifique et devenu multifonctionnel, tant sur les questions de nouveaux gabarits et d'obligations de stationnement que sur les problématiques d'îlots de fraîcheur et/ou de gestion des eaux pluviales.

L'intégration de ces éléments est essentielle pour garantir leur pérennité et leur attractivité. Les surfaces artificialisées devront également être équipées de systèmes de production d'énergie solaire afin de contribuer au développement des énergies renouvelables (ENR).

Cet effort devra être mené en bonne intelligence avec la lutte contre les îlots de chaleur, qui nécessite des espaces en pleine terre et des opérations ciblées de végétalisation.

Les pôles commerciaux d'équilibre

Ces pôles jouent un rôle important dans le maillage commercial de la métropole. Contrairement aux pôles régionaux et d'agglomération, ils remplissent une fonction de moyenne ou grande proximité, contribuant de ce fait à limiter les déplacements motorisés des habitants. Dans certains cas, ils peuvent exercer leur attractivité à l'échelle d'un ou plusieurs quartiers ou à l'échelle de plusieurs communes.

Ces pôles commerciaux se développent généralement sur une surface inférieure de l'ordre de 15 000 m² de surface de plancher (surface maximale constatée dans les pôles d'équilibre existants), autour d'un magasin généraliste complété d'enseignes spécialisées, d'une galerie marchande ou de commerces de proximité dans l'environnement proche. Des moyennes surfaces de type hard-discount alimentaires ou non alimentaires sont parfois présentes.

Afin de pérenniser l'armature existante, les pôles commerciaux d'équilibre sont limités aux pôles identifiés sur la carte du maillage commercial. Aucune création de pôle commercial d'équilibre n'est permise.

M5. Organiser l'évolution des pôles commerciaux et de services

Tous ces pôles, d'une surface de plancher de l'ordre de 15 000 m² à terme, accueillent de manière préférentielle les implantations de magasins de format intermédiaire dans la limite d'ensembles commerciaux inférieurs à 4 000 m² de surface de plancher.

Par ailleurs, l'évolution des pôles commerciaux d'équilibre existants est soumise à conditions :

- elle doit être justifiée, dans le cadre de nouveaux projets, au regard des besoins (existants et futurs) des populations par la réalisation d'une étude particulière ;
- elle ne doit pas permettre le passage d'un pôle commercial d'équilibre vers un pôle commercial de niveau supérieur ;
- elle doit veiller à rationaliser l'occupation des sols ;
- elle doit se faire dans la limite des emprises commerciales existantes et des projets existants à la date d'approbation du SCoT, selon un périmètre devant être délimité dans les documents d'urbanisme locaux ;
- elle ne doit pas prévoir la création de galeries marchandes et ne doit permettre, lorsqu'elles existent, que des extensions mesurées, sans porter atteinte à la diversité commerciale des centralités à proximité.

Les pôles de proximité

Ces pôles, dont la fonction commerciale se pose à l'échelle du quartier, présentent une offre de première nécessité essentiellement basée sur l'alimentaire et les services de proximité. Parfois organisés autour d'une locomotive alimentaire de type supermarché ou supérette, ces pôles commerciaux peuvent prendre des formes variées : centres-ville, centres-bourg, faubourgs, quartiers de gares (barrières, portes et routes) au sein des tissus urbains constitués. Ils représentent un premier échelon dans le recentrage commercial autour des espaces d'intensification urbaine.

À ce titre, ils jouent un rôle majeur dans l'animation urbaine et permettent le recours aux modes actifs des déplacements.

À ce titre, ils doivent s'inscrire dans la logique des zones préférentielles d'intensification des centralités.

Réf. Principe Q. Intensifier les centralités proches des dessertes de transports collectifs sur tous les territoires.

M5. Organiser l'évolution des pôles commerciaux et de services

Le cas spécifique de l'hypercentre métropolitain

Dans le cœur marchand de Bordeaux, qui s'étend intra-cours jusqu'au cours du Médoc au nord, à la gare Saint-Jean au sud et au quartier de Mériadeck à l'ouest, toute nouvelle implantation commerciale et évolution de l'existant sont subordonnées, sans règle spécifique de taille :

- à la réalisation d'opérations de réaménagement foncier ou de requalifications immobilières, publiques ou privées ;
- au maintien ou au renforcement de la mixité fonctionnelle, horizontale et/ou verticale ;
- à un objectif de diversification de l'équipement commercial métropolitain.

Le renforcement de l'hypercentre, en dehors de son cœur marchand, justifie l'implantation d'équipements commerciaux, afin de répondre aux objectifs démographiques de ce territoire.

Toutefois, ces nouvelles implantations ne doivent pas générer la création de nouveaux pôles commerciaux hormis, en accompagnement des grands secteurs de projet, qui doivent pour leur part répondre aux conditions suivantes :

- être en adéquation avec les objectifs d'accueil de nouvelles populations et les objectifs programmatiques liés à la restructuration urbaine ;
- répondre à un objectif de diversification de l'équipement commercial à l'échelle de l'agglomération ;
- s'inscrire dans un projet de mixité fonctionnelle ;
- répondre à une fonction de grande proximité ;
- assurer une intégration urbaine de qualité (commerces sur rues et places, stationnement intégré) ;
- respecter des objectifs de mobilité durable pour réduire les déplacements motorisés en limitant le parc de stationnement de chaque pôle commercial et en intégrant des places dédiées au covoiturage.

M5. Organiser l'évolution des pôles commerciaux et de services

Limiter le développement du commerce en dehors des lieux prioritaires de développement et des pôles commerciaux

En dehors des centralités existantes ou à constituer, selon les dispositions de la géographie préférentielle définies dans *l'Ambition 4 - L'aire métropolitaine bordelaise sobre et équilibrée, un territoire à bien vivre*, le développement de nouvelles entités commerciales n'est pas possible.

Dans le cadre de l'extension éventuelle d'un commerce existant, plusieurs conditions sont à respecter :

- répondre à une logique de proximité et de quotidienneté à l'échelle du quartier
- s'inscrire dans un principe de mixité fonctionnelle et d'animation urbaine
- se déployer en lien avec des services de mobilité (réseaux de transports en communs, modes actifs, parc de covoiturage, etc.)
- ne pas favoriser l'émergence d'un nouveau pôle commercial, mais contribuer à la diversité du commerce de proximité et de quotidienneté existant au sein du tissu urbain
- ne pas nuire aux activités économiques et sites dédiés existants

Leur évolution ne peut en aucun cas favoriser la venue de nouvelles enseignes et/ou l'émergence d'un nouveau pôle commercial dans le cadre des CDAC/CNAC et doit s'accompagner d'une amélioration de la qualité urbaine et énergétique, ainsi que de l'accessibilité du site.

Envoyé en préfecture le 19/12/2025

Reçu en préfecture le 19/12/2025

Publié le 05/01/2026



ID : 033-253304794-20251211-11_12_25_01-DE

N.

Transformer les zones économiques face aux défis fonciers, énergétiques et climatiques

N1. Accompagner la mutation des sites économiques urbains et périurbains en renouvellement

N2. Prioriser l'intensification des sites économiques autour du réseau structurant des mobilités

N3. Optimiser le foncier économique dans les zones d'activités identifiées

N4. Intégrer les enjeux énergétiques et climatiques dans l'évolution des zones et les activités économiques

N5. Offrir un cadre économique de qualité à la mesure des attentes des acteurs économiques

N1. Accompagner la mutation des sites économiques urbains et périurbains en renouvellement

Les zones économiques vont évoluer, notamment sous l'influence des changements liés à la recherche d'une plus grande sobriété foncière.

Au-delà, de nombreux nouveaux paramètres doivent être intégrés pour les rendre plus intenses, plus connectées, plus autonomes et plus résilientes.

L'ensemble de ces principes est détaillé afin de faciliter l'évaluation de la compatibilité des projets d'évolution de ces sites avec le SCoT bioclimatique de l'aire métropolitaine bordelaise.

N1. Accompagner la mutation des sites économiques urbains et périurbains en renouvellement

Entamer une politique de requalification des zones économiques existantes

Sur les sites économiques existants, les documents d'urbanisme locaux doivent, en préalable, distinguer :

- > les sites à vocation économique, qui doivent conserver leur vocation notamment pour un accueil préférentiel d'activités productives et nécessitent une action prioritaire en matière d'amélioration de la qualité urbaine,
- > les sites compatibles avec un degré de mixité fonctionnelle (services, loisirs, équipements);
- > les sites intégrés aux tissus urbains, qui, à terme, sont destinés à évoluer vers l'accueil de populations.

En fonction de la situation de chaque zone, les documents d'urbanisme locaux doivent déterminer les capacités de requalification et de mutation de ces sites, ainsi que les conditions de mixité des usages possibles (services, loisirs, équipements), d'intégration au tissu urbain environnant à terme, sans porter atteinte au développement de l'activité économique du

N2. Prioriser l'intensification des sites économiques autour du réseau structurant des mobilités

site, et d'amélioration de la qualité urbaine, architecturale et paysagère des espaces.

Certains sites économiques nécessitent un accompagnement spécifique pour conforter ou renouveler leurs activités, et ce, pour plusieurs raisons et dans divers contextes :

- Réaffecter le foncier des quartiers de gare,
- Restructurer les axes économiques linéaires,
- Renouveler les sites de programmation économique et urbaine.

Les ambitions, contraintes et opportunités varient d'un site à l'autre. Les collectivités devront veiller à créer les conditions nécessaires à leur renouvellement.

Pour ce faire, les documents d'urbanisme locaux devront engager des réflexions approfondies et mobiliser l'ensemble des outils à leur disposition (outils fonciers, DIA, ZAD, etc.), ainsi que les observatoires (suivi des mutations, etc.), afin d'anticiper au mieux les transformations à venir.

N2. Prioriser l'intensification des sites économiques autour du réseau structurant des mobilités

Les sites économiques doivent pouvoir être accessibles de manière efficace et sécurisée par différents moyens. L'accès routier reste incontournable, mais il ne peut plus être le seul garant de la pérennité d'un site, qu'il soit industriel ou commercial.

Le développement, à proximité des gares ferroviaires du SERM, constitue pour les territoires concernés une opportunité à saisir pour développer de nouveaux emplois. La montée en puissance de ce service de transport offrira une accessibilité renforcée, ce qui renforcera de facto l'attractivité des entreprises.

De manière plus générale, l'ensemble des moyens permettant de connecter un site économique à un maillage étendu, notamment les mobilités partagées (transport en commun) ou actives (vélo, etc.), constitue un facteur clé dans l'accessibilité d'un site.

N3. Optimiser le foncier économique dans les zones d'activités identifiées

Dans cette démarche, une attention particulière doit être portée aux questions d'accessibilité, afin de limiter les effets de congestion, et plus spécifiquement à la mutualisation et à l'optimisation des espaces de stationnement.

Ceux-ci doivent être conçus à terme comme de véritables plateformes multiservices (stations de vélos électriques, parcs de rabattement, parcs de covoiturage, plateformes de télétravail, plateformes numériques, etc.)

N3. Optimiser le foncier économique dans les zones d'activités identifiées

De manière générale, les espaces dédiés aux activités économiques doivent participer à l'effort de sobriété foncière recherché. Cela passe notamment par la densification du bâti et l'intensification des usages.

Simultanément, ces sites doivent évoluer pour intégrer une dimension énergétique renforcée, avec une plus grande résilience, ainsi que l'introduction d'espaces de biodiversité pour favoriser les îlots de fraîcheur et mieux gérer le ruissellement des eaux pluviales.

L'ensemble de ces secteurs doit être identifié dans les documents d'urbanisme afin de pérenniser leur vocation économique. Un dialogue étroit avec les entreprises, en faveur de la prise en compte des enjeux d'optimisation du foncier, doit être engagé à l'échelle intercommunale. En effet, l'adhésion et l'investissement des acteurs économiques sont nécessaires pour mobiliser le foncier privé déjà occupé.

N3. Optimiser le foncier économique dans les zones d'activités identifiées

Entamer une politique de requalification des zones économiques existantes

Sur les zones économiques existantes, les documents locaux d'urbanisme doivent, en préalable, distinguer :

- > les sites à vocation économique, qui doivent conserver leur vocation, notamment pour un accueil préférentiel d'activités productives et nécessitent une action prioritaire en termes de densification, ainsi qu'en matière d'amélioration de la qualité urbaine, paysagère et environnementale,
- > les sites compatibles avec un degré de mixité fonctionnelle (services, loisirs, équipements),
- > les sites intégrés au tissu urbain, qui, à terme, sont destinés à évoluer vers l'accueil de populations.

Les documents d'urbanisme locaux peuvent s'appuyer sur une grille de lecture permettant d'identifier les enjeux propres à chaque zone.

Les critères suivants doivent être examinés :

- > proximité des transports en commun
- > nature de la propriété foncière (publique, grands propriétaires privés, multitude de petits propriétaires),

- > occupation du sol : bâti, imperméabilisé, végétalisé,
- > état du bâti ,
- > situation géographique : enclave, sur un axe routier, proche des tissus urbains,
- > nature des activités présentes : industrielles, tertiaires, artisanales, logistiques.

En fonction de la configuration de chaque zone, un projet de requalification pourra être engagé en dialogue étroit avec les entreprises.

Opter pour une politique volontariste en matière de foncier économique

Pour garantir une gestion durable et économe en termes de consommation d'espace, tout en anticipant les besoins futurs, il est fortement recommandé d'élaborer une stratégie foncière économique à l'échelle du territoire, mais aussi des intercommunalités et des communes.

En dehors des sites d'activités répondant à l'offre de proximité des bassins de vie, l'ouverture de foncier économique doit se faire en continuité avec les sites économiques existants, ou à minima au sein des espaces d'urbanisation prévus par le SCoT. Concernant l'industrie, cette continuité devra également être appréciée en fonction de la prévention des risques.

N3. Optimiser le foncier économique dans les zones d'activités identifiées

Optimiser l'occupation des grandes emprises existantes

En cohérence avec les dispositions générales prévues pour l'ensemble des sites économiques, il est recommandé d'optimiser les grandes emprises occupées afin de limiter la création de friches ou de parcelles sous-occupées, sans nuire au rayonnement économique du site.

Autoriser l'ouverture des nouveaux espaces économiques sous conditions

Les projets économiques doivent répondre à des conditions de sobriété foncière, de diversification économique, de qualité urbaine et du cadre de vie des actifs, d'une démarche environnementale renforcée, ainsi qu'à l'intégration des aménités urbaines nécessaires (mobilités collectives, numérique, services, etc.).

Dans le cas d'une extension ou d'une création de zones d'activités, les documents d'urbanisme locaux doivent organiser leur ouverture à l'urbanisation selon les conditions suivantes :

- > optimiser le foncier économique existant et organiser le foncier économique disponible dans une logique de sobriété foncière,
- > garantir les connexions aux réseaux de mobilités partagées ou actives,
- > aménager différemment les parcs d'activités pour les adapter à des formes urbaines économiques,
- > favoriser la mixité des usages ainsi que la diversification des activités, services et équipements,
- > intégrer la qualité des paysages, la renaturation, la désimperméabilisation et la désartificialisation des sols,
- > prendre en compte la trame verte et bleue, la préservation des cœurs de biodiversité, les îlots de fraîcheur, ainsi que les espaces de détente pour les salariés,
- > optimiser les flux de matières (économie circulaire, gestion des déchets et des ressources, etc.)

À l'échelle des EPCI, une nouvelle zone d'activité économique pourra être envisagée si le travail de définition de la localisation, de l'ambition sectorielle et de l'emprise nécessaire, réalisé à l'échelle intercommunale, présente les éléments suivants pour justifier sa réalisation :

N3. Optimiser le foncier économique dans les zones d'activités identifiées

- L'absence d'opportunité foncière au sein des espaces déjà ouverts à l'urbanisation,
- Une desserte en transports en commun aussi efficace que possible,
- Une réglementation des permis de construire garantissant la prise en compte du cycle de l'eau, de la biodiversité, de l'intégration paysagère, de la qualité architecturale et des surfaces au sol, avec une attention particulière au cycle de l'eau sur l'emprise.
- Une politique de recyclage et de traitement des déchets,
- Une intégration paysagère optimale,
- Une contribution significative à la création et/ou au maintien d'emplois.

Au-delà des obligations réglementaires des documents d'urbanisme, les collectivités pourront, le cas échéant, se doter d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) spécifiques.

Assurer une intégration urbaine, architecturale et paysagère des sites économiques

Pour assurer l'intégration architecturale et paysagère des pôles, les documents d'urbanisme locaux doivent :

- > chercher à maintenir et à générer des porosités entre chaque site et son environnement, notamment en milieu urbain, afin de réduire l'effet d'enclave des sites,
- > permettre de valoriser les espaces de biodiversité et les paysages naturels dans les zones de contact avec les espaces naturels et paysagers attenants,
- > préciser les modalités d'intégration des constructions à leur environnement et plus particulièrement le traitement des façades (couleurs, matériaux...),
- le traitement des limites (hauteur, couleur et composition des clôtures ou haies...),
- la présence et composition des espaces verts (essences, nombre de plantations, localisations...), notamment sur les espaces de stationnement,
- ainsi que le traitement des emplacements de stockage des déchets.

N4. Intégrer les enjeux énergétiques et climatiques dans l'évolution des zones et les activités économiques

Impulser, à l'échelle de chaque site commercial, une démarche de requalification urbaine

Afin de limiter la congestion automobile sur certains pôles, de remédier à la dégradation de certains bâtiments commerciaux, d'élargir et compléter l'offre de services présents, et de favoriser la qualité environnementale, le SCoT préconise l'impulsion d'une politique de requalification des sites afin de proposer des espaces urbains qui contribuent à une plus grande urbanité et à une meilleure mixité fonctionnelle.

Cette nécessaire diversification des fonctions doit se traduire par l'introduction de fonctions autres que commerciales.

En fonction des contextes urbains et commerciaux dans lesquels elles s'inscrivent, ces fonctions peuvent alors combiner de l'habitat, des équipements, des services, des activités économiques (autres que commerciales), telles que l'artisanat ou la logistique.

L'intégration d'opérations de logements est envisageable pour certains sites, mais, au regard de leur localisation et de leur accessibilité, tous ne pourront probablement pas s'engager dans cette évolution. L'ouverture à des opérations résidentielles doit être étudiée au cas par cas, notamment en fonction

de la desserte en transports collectifs ou en mobilités actives. Ces évolutions ne doivent pas se faire au détriment de l'accueil ou du maintien des activités économiques.

L'aménagement des sites doit, à terme, s'insérer dans une démarche globale de projet d'aménagement, qui se traduira par une réglementation appropriée dans les documents d'urbanisme locaux.

Parallèlement, afin de limiter strictement la consommation foncière et l'imperméabilisation des sols, les projets d'aménagement peuvent fixer, sur ces sites, une emprise maximale pour les voiries, les espaces de livraison et de stationnement (le stationnement intégré au bâtiment ne devant pas être inclus dans ce calcul), et/ou une emprise minimale pour les espaces paysagers.

N4. Intégrer les enjeux énergétiques et climatiques dans l'évolution des zones et les activités économiques

N4. Intégrer les enjeux énergétiques et climatiques dans l'évolution des zones et les activités économiques

La lutte contre le réchauffement climatique, la protection de la biodiversité, la gestion des aléas sont des impératifs pour l'aménagement des territoires.

Les sites économiques, dans leur ensemble et leur diversité, doivent poursuivre leurs mutations, et les entreprises et acteurs de l'immobilier d'entreprises doivent contribuer à faire bouger les lignes en adoptant des pratiques plus vertueuses.

La planification, dont le rôle premier est de garantir la cohérence géographique des activités économiques, peut également être un levier, voire un allier en faveur de la résilience des territoires.

Si la consommation de foncier naturel, agricole et forestier pour la construction de nouveaux pôles s'est réduite ces dernières années, les efforts doivent porter sur l'optimisation des surfaces artificialisées existantes.

Un travail spécifique sera mené sur la densité des opérations aussi bien en extension qu'en réhabilitation, le développement de programmes intégrant de nouvelles formes urbaines (R+1/R+2) sera recherché. Un soin particulier devra également être apporté pour aménager des îlots de fraîcheur dans des secteurs qui restent très minéralisés. Un recours accru à la végétalisation des surfaces ou l'intégration intelligente du traitement des eaux de surfaces (noues,...) permettront d'améliorer la situation localement.

Les porteurs de projets s'appuieront sur les textes en vigueur pour développer l'équipement en toiture solaire des parkings et/ou leur végétalisation. Ces dispositions seront à intégrer dans l'élaboration des documents d'urbanisme locaux ou lors de l'instruction des permis par les services compétents.

N4. Intégrer les enjeux énergétiques et climatiques dans l'évolution des zones et les activités économiques

Optimiser l'efficacité énergétique de l'industrie, de l'artisanat et du commerce par des organisations et des procédés facilitant l'économie circulaire

L'efficacité énergétique, en tant que composante essentielle de la transition énergétique, représente un enjeu majeur pour l'industrie, l'artisanat et le commerce. En parallèle, l'économie circulaire offre une alternative pour réduire l'impact environnemental de ces activités. En combinant ces deux approches, il est possible de mettre en place des organisations et des procédés innovants pour optimiser la consommation énergétique et promouvoir une économie plus durable.

La valorisation des surfaces (toitures ou ombrières) doit être recherchée pour la réalisation d'équipements de production d'énergie renouvelable (photovoltaïque ou/et solaire thermique), tout comme le raccordement à des réseaux thermiques existants ou en projet.

Ces synergies nécessitent d'embarquer les acteurs privés. La recherche de ces synergies est le fondement de l'écologie industrielle et territoriale. Les EPCI doivent s'appuyer sur les réseaux existants pour élaborer un plan d'action en faveur des transitions au sein des zones d'activités. La connaissance des problématiques des acteurs privés est un préalable pour adapter les règlements d'urbanisme et trouver les bons outils.

Encourager l'utilisation des matériaux bio-sourcés et locaux dans la conception et le réaménagement des zones d'activités économiques

Il est nécessaire de veiller au développement de ces sources de matériaux sur le territoire de l'aire métropolitaine bordelaise qu'ils s'agisse pour des productions à base de matériaux bio/géosourcés mais aussi si elles sont issues des filières du réemploi et bas carbone.

L'économie circulaire favorise quant à elle la réduction, le réemploi et le recyclage des matériaux et des déchets, ce qui diminue la nécessité de produire de nouveaux biens et donc de consommer de l'énergie.

N4. Intégrer les enjeux énergétiques et climatiques dans l'évolution des zones et les activités économiques

Développer la production d'ENR au cœur des zones d'activités

Pour réduire la consommation énergétique, la rénovation du bâti est le levier le plus efficace. Les achats groupés d'énergie ainsi que la production d'énergies renouvelables sont également des enjeux majeurs.

Les entreprises chercheront lors de leur installation ou de leurs évolutions d'ajouter des systèmes de production d'ENR sur leur foncier à leur disposition de préférence déjà artificialisés (toitures, parking, ...)

Ces différents critères de sobriété foncière, de prise en compte des questions énergétiques ou encore d'intégration de la problématique des îlots de chaleur, constituent des éléments supplémentaires pour jauger de la comptabilité des projets avec les orientations du SCoT bioclimatique.

Intensifier la végétalisation pour réduire les îlots de chaleur, les risques d'inondation et améliorer la qualité paysagère

La végétalisation des zones d'activités est également au cœur des enjeux pour les zones d'activités de demain.

Les documents d'urbanisme locaux doivent proposer des mesures paysagères et de gestion durable dans les zones d'activités (recul, paysagement, intégration de la gestion de l'eau, parkings, logiques de desserte, etc.) qui peuvent se traduire dans des orientations d'aménagement.

Pour garantir cette intégration paysagère, des prescriptions peuvent être établies à différentes échelles (site, typologie de zone, commune, ...) afin de :

- mettre en valeur les lisières et interfaces espaces naturels/espaces urbanisés ;
- intégrer les composantes naturelles pour valoriser le site d'origine ;
- promouvoir un cadre de travail agréable ;
- valoriser l'impact de l'effet vitrine, par un traitement paysager de la zone (et non une bande bâtie) afin de générer une réelle identité pour chaque site ;
- privilégier un traitement végétal des espaces non bâtis ;

N5. Offrir un cadre économique de qualité à la mesure des attentes des acteurs économiques

- harmoniser le traitement architectural ;
- articuler les espaces publics et privés ;
- implanter une signalétique commune et réglementer l'affichage publicitaire.

Les documents d'urbanisme locaux doivent veiller à promouvoir l'intégration paysagère, environnementale et architecturale des sites d'activités économiques, et en particulier préciser les conditions d'intégration du stationnement dans une logique de réduction de consommation des sols ou d'artificialisation, répondant à une logique plus globale de sobriété foncière.

N5. Offrir un cadre économique de qualité à la mesure des attentes des acteurs économiques

Faire des espaces économiques de véritables lieux de vie

L'évolution des comportements place les espaces économiques comme de véritables lieux de vie qui doivent répondre à plusieurs impératifs : le développement d'une offre de services territoriale pertinente, un cadre de vie répondant aux enjeux de développement durable, une visibilité des acteurs présents et l'entrée dans une stratégie foncière globale.

Au préalable, un diagnostic déterminera si la création d'une nouvelle offre de services ne vient pas impacter négativement une centralité proche.

Dans ce cadre, la mise en place aux échelles intercommunales de schémas d'aménagement et d'évolution des sites d'activités, traductions spatiales des orientations prises en matière de développement économique, est recommandée.

N5. Offrir un cadre économique de qualité à la mesure des attentes des acteurs économiques

Ces schémas doivent notamment permettre de :

- valoriser des sites d'activités par une logique d'aménagement de qualité (accessibilité, foncier, densité économique, services aux salariés, très haut débit, etc.) et par la création de sites d'activités de haute qualité environnementale,
- obtenir une traduction opérationnelle des objectifs du SCoT,
- programmer les investissements et la stratégie foncière à l'échelle du territoire,
- favoriser une optimisation des sites existants et une anticipation des besoins fonciers,
- mettre en place un système de gestion économe des espaces, des déplacements et des ressources,
- offrir une visibilité du tissu économique en mettant en place des stratégies de communication intercommunales. L'appui d'agences de développement et autres dispositifs de soutien à l'économie est encouragé.

Développer des lieux adaptés aux nouvelles pratiques

Dans le cadre d'une concurrence accrue entre les territoires et l'émergence de nouvelles pratiques commerciales et/ou créatives (coworking, bureaux virtuels, itinérance numérique, télétravail...), il est nécessaire que le territoire dispose de lieux en capacité de répondre à ces nouveaux besoins. Ils constituent également des points d'ancrage pour construire la ville de demain et sont susceptibles de faire émerger de nouvelles formes de pratiques commerciales ou créatives.

N5. Offrir un cadre économique de qualité à la mesure des attentes des acteurs économiques

Promouvoir une offre de services aux entreprises et aux salariés sur les sites d'activités

L'offre en services et en équipements autour des sites économiques est envisagée pour répondre aux besoins des salariés, capter une part importante de salariés résidents et intégrer une logique de qualité de vie.

En particulier, dans les zones d'activités denses en termes d'emploi. Cette offre peut se traduire par la mise en place de services de restauration, de garde d'enfants, d'hébergement, de distribution de courrier, de services de gestion des déchets, de lieux de réunion partagés, de gardiennage, etc.

Pour les nouveaux sites, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre la création d'espaces dédiés aux services, aux salariés et à la convivialité.

Assurer un traitement paysager et une qualité urbaine aux entrées de ville

En dehors des espaces urbanisés, s'applique la mise en place d'une bande inconstructible de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du *Code de la voirie routière* et de soixante quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

N5. Offrir un cadre économique de qualité à la mesure des attentes des acteurs économiques

L'inconstructibilité ne s'applique pas aux :

- constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- bâtiments d'exploitation agricole ;
- réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à « l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension » de constructions existantes.

références

La loi Grenelle II, ainsi que la loi du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration de la qualité du droit dans son chapitre 3 et la loi Alur sont venues renforcer le principe existant de traitement paysager des entrées de ville -

Art. L.101-2 2° du C.U.- concernant la qualité urbaine architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville.

L'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme (Amendement Dupont)

L'article L.111-7 du Code de l'urbanisme

Envoyé en préfecture le 19/12/2025

Reçu en préfecture le 19/12/2025

Publié le 05/01/2026



ID : 033-253304794-20251211-11_12_25_01-DE

O.

Concilier développement et valorisation des filières liées aux ressources locales et au patrimoine

- O1. Favoriser une économie de proximité de qualité*
- O2. Développer une agriculture responsable et résiliente*
- O3. Poursuivre la valorisation des espaces forestiers et de leurs services écosystémiques*
- O4. Valoriser le tourisme comme activité économique à part entière*

O1. Favoriser une économie de proximité de qualité

définitions

Économie de proximité

L'économie de proximité englobe l'ensemble des activités dont le développement dépend de la consommation locale, qu'il s'agisse des habitants ou des touristes. Cela inclut des secteurs comme le commerce, l'artisanat, le tourisme, la culture, la santé, les services à la personne, etc. Ainsi, toute activité visant un public local fait partie intégrante de l'économie de proximité.

Plan de Prévention et d'Adaptation des Exploitations agricoles (PCAE)

Le Plan de Prévention et d'Adaptation des Exploitations agricoles (PCAE) vise à soutenir les exploitations agricoles et à moderniser les outils de production, tout en favorisant le développement de circuits alimentaires de proximité et en recherchant des solutions pour limiter la consommation d'eau. À cet égard, il préconise d'encourager l'aménagement et l'équipement des espaces pastoraux, ainsi que de prendre en compte les besoins des exploitations agricoles dans les documents d'urbanisme et de planification.

O1. Favoriser une économie de proximité de qualité

L'économie de proximité offre d'importantes perspectives de développement économique, puisqu'elle permet à la fois de défendre des emplois locaux non délocalisables, et offre, dans le même temps, un niveau de service aux habitants du territoire.

Il est donc indispensable d'en faire un levier pour pérenniser et améliorer les conditions d'emploi dans tous les territoires de l'aire métropolitaine.

La contribution apportée par les entreprises doit être intégrée dans les arbitrages de certaines activités, eu égard aux services rendus, et une grande vigilance sera apportée aux équilibres commerciaux, notamment au bénéfice du commerce de proximité dans les centres-villes et centres-bourgs de l'aire métropolitaine bordelaise, garants de l'animation locale.

L'implantation de services de proximité offrant aux habitants des modes de consommation plus responsable sera facilitée : recycleries, matériauthèques, bricothèques, ateliers de réparation, commerces de seconde main et des démarches d'écologie industrielle et territoriale seront développées, en intégrant les zones d'activités.

O2. Développer une agriculture responsable et résiliente

O2. Développer une agriculture responsable et résiliente

Encourager à mieux produire

Afin de mieux produire, seront encouragés :

- la diversification agricole,
- la relocalisation de la production,
- la mutualisation des moyens de production (outils, lieux de stockage, bureaux, etc.),
- le remembrement des parcelles agricoles,
- la priorisation du foncier agricole en friche ainsi que les espaces viticoles arrachés,
- les pratiques de production agroécologiques.

Chaque EPCI peut identifier un ou plusieurs secteurs pouvant accueillir une zone d'activités agricoles répondant aux critères et ambitions précisés ci-dessus.

Encourager à mieux transformer localement

Afin de limiter les déchets liés à l'emballage et la consommation énergétique nécessaire au stockage des denrées alimentaires, la transformation locale sera privilégiée et notamment au sein des parcs d'activités agricoles de manière connexe avec la production. Une mutualisation des laboratoires

de transformation peut être envisagée. Ce regroupement de la production et de la transformation au sein des parcs d'activités agricoles permettra également de limiter les intermédiaires et de réduire le parcours des marchandises.

Les acteurs des territoires auront pour mission de conforter et développer le tissu local industriel de transformation de l'agroalimentaire

Encourager à mieux distribuer

Il est nécessaire d'apporter une attention particulière à l'adéquation entre le moyen de transport et le volume transporté ainsi qu'aux circuits de distribution.

Les circuits de distribution pourront également être optimisés en s'implantant au plus près des consommateurs ciblés. Pour cela, il faut favoriser la distribution locale en circuits de proximité via différents moyens :

- Vente en direct,
- Vente aux particuliers à distance,
- Vente à des magasins de producteurs locaux,
- Vente à des points de vente collective (AMAP, drive fermier, La ruche qui dit oui...),
- Vente pour la restauration hors domicile (RHD) collective ou classique,
- Vente à des grandes surfaces locales.

O2. Développer une agriculture responsable et résiliente

Les acteurs économiques viseront à améliorer le système de distribution et de collecte, par exemple en inscrivant dans les documents d'urbanisme locaux des réserves foncières spécifiques pour leur réalisation.

Développer un réseau de zones d'activités agricoles complémentaires

En tant qu'activité économique à part entière, les zones d'activités agricoles contribuent pleinement à la structuration et à l'équilibre spatial économique du territoire de l'aire métropolitaine bordelaise.

Bien que reposant sur une base de principes communs, les zones d'activités agricoles doivent s'adapter à leur implantation territoriale et répondre aux spécificités locales. Elles s'inscrivent ainsi dans une logique de réseaux intégrant la production, la transformation et la distribution. Les enjeux de structuration et de coordination de ces espaces doivent être réfléchis en collaboration avec l'ensemble des acteurs, y compris les entreprises. Les circuits courts et de proximité constituent donc le fondement de ce réseau.

Le développement de ces zones d'activités agricoles se fait en parallèle des projets et aménagements menés, souvent par les collectivités locales, pour soutenir l'agriculture urbaine.

Accompagner et faciliter par la planification la création des zones d'activités agricoles

La mise en valeur du socle agricole, naturel et forestier nécessite des installations spécifiques, qui relèvent de l'intérêt général. Il incombe aux structures responsables de l'urbanisme de prévoir ces aménagements.

Les documents d'urbanisme locaux peuvent identifier par un zonage et un règlement appropriés, des sites adaptés à la création ou au renforcement de zones d'activités agricoles, tout en respectant les contraintes réglementaires.

Des emplacements réservés peuvent être aménagés pour améliorer les accès ou pour créer une offre spécifique de logements sociaux destinée aux salariés (permanents ou saisonniers) ou aux exploitants de ces installations de production.

La création de ces entités nécessite également l'intégration, le cas échéant, d'installations de production d'énergies renouvelables ou issues de la biomasse, au cœur de la zone d'activités ou sur certaines parties de l'exploitation. Les dispositions du document d'urbanisme ne doivent pas y faire obstacle, car elles participent directement à l'équilibre économique des entreprises concernées.

O2. Développer une agriculture responsable et résiliente

Les documents d'urbanisme locaux doivent encadrer avec attention le changement de destination des bâtiments agricoles en zone A ou N. Certaines constructions agricoles peuvent être adaptées à d'autres usages, tels que le stockage ou la transformation.

Toutefois, les nouvelles activités déployées ne doivent pas porter atteinte à l'environnement ni à l'économie agricole. L'objectif est de valoriser des bâtiments ou structures existants. La création de logements dans le cadre de ces opérations d'aménagement économique est exclue.

Cette orientation de zones d'activités agricoles vient appuyer toutes les démarches et initiatives pouvant être entreprises de création de Périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PEANP) ou de Zones Agricoles Protégées (ZAP). Plusieurs de ces outils sont déjà en place sur l'aire métropolitaine ou en voie de l'être.

Consolider le site du MIN pour la logistique alimentaire, la transformation et la distribution

En tant que pôle d'excellence alimentaire en devenir, le MIN joue un rôle clé dans le développement de l'agriculture locale et régionale.

Le lien avec les parcs d'activités agricoles de l'aire métropolitaine doit être renforcé afin de faire du MIN une vitrine et un tremplin pour les producteurs locaux, en accroissant leur visibilité, en leur donnant accès à de nouveaux marchés et en valorisant leurs produits.

Il doit également devenir un lieu d'échange et de collaboration entre les producteurs, les transformateurs et les distributeurs, dans l'objectif de structurer des filières courtes.

Ainsi, le MIN de Bordeaux Brienne se positionne comme un levier indispensable pour la promotion d'une agriculture durable et participe activement à la consolidation des parcs agricoles de l'aire métropolitaine.

O3. Poursuivre la valorisation des espaces forestiers et de ses services écosystémiques

O3. Poursuivre la valorisation des espaces forestiers et de leurs services écosystémiques

Les espaces forestiers sont très divers sur l'aire métropolitaine bordelaise et contribuent chacun à leur manière au cadre de vie de l'aire métropolitaine bordelaise

Ils procurent un grand nombre de services écosystémiques tels que la cueillette, la chasse, la randonnée, la biodiversité, etc., qu'il est difficile d'évaluer dans toute leur complexité.

En effet, au-delà du bois d'œuvre (désigné bois de construction et bois d'industrie par les experts forestiers), qui génère des emplois directs sur le territoire, d'autres projets pourraient être encouragés pour valoriser cette ressource de manière optimale. À l'instar du programme Woodrise, qui s'efforce de créer une filière dédiée en réunissant l'ensemble des acteurs de la construction bois, d'autres initiatives locales pourraient être développées pour générer de nouvelles synergies et voir émerger une économie sylvicole renforcée.

Sur l'aspect loisirs/tourisme, la création de « maisons de la forêt et du bois » pourrait être envisagée pour améliorer la connaissance et la valorisation des massifs forestiers, tant sur le massif des Landes que sur l'Entre-deux-Mers.

O4. Valoriser le tourisme comme activité économique à part entière

L'objectif prioritaire est de faire de l'aire métropolitaine une destination de tourisme durable, soucieuse du développement économique local ainsi que de la protection de l'environnement, tant pour ses habitants que pour ses visiteurs.

À ce titre, trois objectifs sont retenus :

- Faire évoluer l'offre touristique en accompagnant sa transition pour répondre aux nouvelles exigences environnementales,
- Développer le tourisme de proximité, afin de proposer aux habitants une découverte de leur territoire ou de ceux à proximité, dans le cadre de la coopération territoriale,
- Développer le tourisme d'affaires en lien avec les filières d'excellence du territoire.

Dans cette perspective, le développement des itinéraires de randonnée est un élément majeur pour répondre à l'exigence écoresponsable et locale de l'offre touristique. Les différentes collectivités de l'aire métropolitaine bordelaise entendent valoriser les aménagements et les équipements dédiés à l'itinérance pour attirer le public et le fidéliser.

O4. Valoriser le tourisme comme activité économique à part entière

Accompagner l'offre touristique dans sa transition écoresponsable

Pour préserver l'environnement et répondre aux nouvelles attentes des visiteurs en matière d'écoresponsabilité, les collectivités accompagnent les professionnels du tourisme et de l'hôtellerie dans l'adoption de pratiques vertueuses.

Plus spécifiquement, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre l'implantation des équipements culturels, de loisirs et de tourisme d'intérêt métropolitain nécessaires selon les besoins définis.

L'objectif est de structurer les installations et de garantir une répartition cohérente des équipements touristiques. Un travail spécifique devra également être mené, notamment par la définition d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), pour la constitution d'itinéraires piétons et cyclables, supports incontournables du développement d'une offre touristique écoresponsable.

Organiser le développement économique du tourisme de manière soutenable

Du point de vue économique, les collectivités de l'aire métropolitaine veulent identifier des objectifs de croissance raisonnée et

soutenir l'emploi dans le secteur touristique, afin d'envisager le développement économique touristique à long terme.

Développer le potentiel touristique des territoires agricoles et viticoles de l'aire métropolitaine bordelaise

La valorisation touristique de la viticulture, doit être accompagnée dans une logique de mise en réseau des parcours existants. Elle doit également faciliter les connexions avec les fleuves et l'estuaire dans leur dimension « support de déplacement » et « parcours touristique ».

Le territoire viticole s'affranchissant des limites administratives, cette mise en réseau est appréhendée à l'échelle départementale, voire extradépartementale. Elle doit également faciliter les connexions avec les fleuves et l'estuaire dans leur dimension « support de déplacement » et « parcours touristique ».

Une politique de déplacements doit être impulsée à l'échelle départementale afin de favoriser les liaisons entre les différents parcours par des modes de transport autres qu'automobiles.

O4. Valoriser le tourisme comme activité économique à part entière

Cette politique doit prioriser :

- Les déplacements doux pour les chemine-ments à l'intérieur d'un même parcours,
- Les déplacements en transports en com-mun (bus et train) pour les trajets plus longs, permettant de relier des points distants,
- L'utilisation du fleuve pour l'accès aux grandes propriétés, qui peut également être développée.

Des réflexions sur les services de proxi-mité, liés au vélo notamment, doivent être menées pour offrir des solutions concrètes aux modes alternatifs à la voiture, sur des courtes distances.

Une logique de sites préférentiels peut être proposée afin de déterminer les sites priori-taires pour le développement d'équipements, d'échelles métropolitaine ou locale, visant à renforcer l'attractivité agricole et œnotouris-tique. Une telle démarche doit être pilotée à l'échelle départementale par les structures compétentes en la matière.

Le développement des équipements doit, en parallèle, permettre de renforcer la dimen-sion « tourisme de proximité » du tourisme viticole en tant qu'espace de loisirs. Si le but est d'attirer plus de personnes extérieures au territoire et au département, il est éga-lement important de répondre aux besoins des populations à proximité

L'accueil d'activités touristiques, notamment d'hébergement dans l'ensemble des exploi-tations agricoles, constitue également une source de diversification des revenus qui doit être rendue possible dans les docu-ments d'urbanisme locaux. Ces activités doivent s'inscrire dans une logique d'activité complémentaire à l'activité principale.

Exploiter le potentiel loisirs et tourisme de proximité

En bordure d'agglomération et le long du fleuve, le développement d'une offre de tourisme et de loisirs de proximité au béné-fice des habitants de l'aire métropolitaine bordelaise, peut être développée sous condi-tions du respect de la biodiversité et de la prise en compte des risques notamment d'inondations.

Cette offre peut en particulier s'appuyer :

- sur le réseau de sites de projets de nature et d'agriculture qui entourent la ville aggro-mérée, et qui peuvent devenir des espaces dédiés aux équipements et aux pratiques de loisirs pour les populations du territoire,
- sur les vallons et les rives des fleuves (et de l'estuaire), qui peuvent également être valorisés dans cet objectif, en renforçant le réseau des cheminements existants..

O4. Valoriser le tourisme comme activité économique à part entière

Autoriser l'implantation d'hébergements marchands

Dans le même temps, l'itinérance, qui implique un changement régulier de lieu, rend l'hébergement touristique marchand essentiel et constitue une composante à développer au sein des territoires.

Ainsi, l'offre d'hébergement marchand (hors hébergement de plein air) peut être privilégiée le long des parcours pour structurer le territoire, en particulier aux intersections des itinéraires.

De plus, pour s'inscrire dans le contexte environnant et renforcer l'idée d'itinérance, loin du « tourisme de masse », la multiplication des hébergements de petite taille sera favorisée.

Ce type d'hébergement inclut les chambres d'hôtes, les gîtes ruraux, les structures d'hébergement écologique, etc...

Des structures d'hôtellerie de plein air peuvent être admises dans la mesure où elles sont localisées à proximité d'équipements touristiques structurants et directement desservies par le réseau de transports en commun.

Si ces deux conditions ne peuvent être réunies, de telles implantations peuvent plutôt constituer des unités de petite taille :

- 4 hectares au maximum, dont 30% d'emprise minimale pour les espaces verts et 20% d'emprise maximale pour les voiries et les espaces collectifs.

En termes de densité des espaces et de structures d'hébergement, les références selon le contexte local peuvent s'établir autour de :

- densité maximale de 40 emplacements/ha pour les campings et de 20 emplacements/ha pour les Parcs résidentiels de loisirs (PRL) et les villages vacances en hébergement léger ;

- habitations légères de loisirs (HLL) supérieures à 35 m² interdites et limitées à 35 emplacements maximum dans le cas de la création d'un camping.

Afin de limiter le phénomène de saisonnalité et une concentration touristique estivale, les hébergements marchands permettant une fréquentation tout au long de l'année doivent être privilégiés.

Plus spécifiquement, le développement de structures touristiques (équipements, hébergements, etc.) doit être favorisé aux croisements entre les différents parcours qui bénéficient d'une interconnexion entre plusieurs modes de transport, et en particulier les modes actifs.

