

• 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 4|4

*L'aire métropolitaine bordelaise
sobre et équilibrée, un territoire à bien vivre*

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



Scot de l'aire
métropolitaine
Bordelaise

avec la contribution de



Ambition 4 | 4

L'aire métropolitaine bordelaise sobre et équilibrée, un territoire à bien vivre

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

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

P. Elargir et connecter le réseau de mobilités pour tous les territoires	p. 13
<i>P1. Structurer un réseau express de transport adapté à l'horizon 2030</i>	<i>p. 17</i>
<i>P2. Connecter au réseau express une offre de proximité</i>	<i>p. 20</i>
<i>P3. Déployer un réseau express adapté aux enjeux de 2040</i>	<i>p. 30</i>
<i>P4. Adapter les infrastructures aux mobilités actives, sécurisées et connectées</i>	<i>p. 34</i>
<i>P5. Démultiplier les services de mobilités sur tous les territoires</i>	<i>p. 39</i>
Q. Intensifier les centralités proches des transports collectifs sur tous les territoires	p. 43
<i>Q1. Constituer un réseau de centralités en cohérence avec l'offre de transports, de services et d'équipements du quotidien</i>	<i>p. 47</i>
<i>Q2. Renforcer et constituer les centralités autour des nœuds de transports structurants</i>	<i>p. 48</i>
<i>Q3. Adapter les densités aux contextes locaux</i>	<i>p. 53</i>

R. Répondre aux besoins des habitants : se loger, travailler, étudier, se soigner p. 63

R1. Respecter les équilibres démographiques du projet entre les territoires p. 67

R2. Assurer une production de logements à la hauteur des besoins des territoires .. p. 69

R3. Répartir de façon hiérarchisée et équilibrée la production de logements à l'échelle de chacun des territoires en lien avec la géographie préférentielle p. 71

R4. Soutenir l'effort de production de logements dans les centralités de la géographie préférentielle p. 73

R5. Garantir la production de logements locatifs sociaux publics ou privés dans un souci d'équilibre territorial p. 75

R6. Permettre à tous un parcours résidentiel choisi, de qualité et adapté aux besoins p. 78

R7. Intensifier les efforts de réhabilitation du parc ancien p. 82

R8. Orienter le rééquilibrage territorial sur les sites prioritaires de la production de logements p. 84

S. Préserver et enrichir la qualité de vie dans les territoires p. 95

S1. Améliorer le confort urbain p. 98

S2. Valoriser l'attrait culturel et touristique pour renforcer le rayonnement du territoire p. 122

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 sobre et équilibrée, un territoire à bien vivre

Pour une aire métropolitaine organisée autour d'une offre de services équitable et équilibrée : mobilités, habitat, vie, nature, un nouveau type de développement urbain

Ambitionner un territoire sobre et équilibré dans le SCoT bioclimatique, vise à proposer l'accès aux services urbains pour tous, sur l'ensemble du territoire, via un développement raisonné.

Le projet propose les mêmes facilités pour tous les habitants, avec une équité d'accès aux emplois, aux services, à l'éducation et à la culture, aux loisirs, aux espaces naturels et à la santé. Face au changement climatique, le SCoT bioclimatique encourage l'adoption de la sobriété comme principe essentiel de l'organisation territoriale.

Une aire métropolitaine à bien vivre implique de faire du territoire un espace équilibré et inclusif, capable de relever les défis du développement durable, tout en préservant son attractivité et son identité culturelle. Cette ambition se décline selon trois axes stratégiques : intensifier les mobilités quotidiennes en lien avec les centralités, répondre aux besoins fondamentaux des habitants, et préserver et enrichir la qualité de vie des habitants.

Intensifier les mobilités du quotidien et les centralités

Enrichir le maillage des mobilités pour tous les territoires

Le réseau de transports en commun constitue l'ossature d'un territoire plus responsable et équitable en réduisant la place de la voiture, notamment de la « voiture solo », dans les déplacements du quotidien.

Les projets de dessertes se mettent en service progressivement entre les différentes centralités de vie, d'emplois, d'équipements de la métropole, afin d'aboutir à une desserte qui gagnera en efficacité avec la concrétisation des projets engagés : SERM, car express, bus express, vélos routes, pistes cyclables...

Une des réponses possible se trouve également dans la diversité et la complémentarité des offres de mobilités qui sont proposées sur les territoires à l'échelle du SCoT, pour parvenir à des territoires plus accessibles, plus économes et plus attractifs.

Cela suppose de renforcer le lien entre développement urbain et réseaux de transports collectifs en complétant l'offre d'un maillage de circulations douces.

Intensifier les centralités sur le territoire du SCoT

Constituée d'une grande diversité de centralités de la ville « centre » aux villes

« moyennes », jusqu'aux villages, le territoire de l'aire métropolitaine bordelaise porte un socle riche de paysages, de ressources, de patrimoines qui s'organise autour de communes aux identités fortes.

La mise en lien des centralités de vie, de commerces et d'artisanat, de services et d'emplois, et l'amélioration d'un réseau de mobilités bas carbone, constitue un objectif porté au bénéfice de tous les habitants.

Il est aussi fondamental pour une métropole « à bien vivre » de rendre accessibles et disponibles le maximum de services urbains avec des déplacements plus fluides et bas carbone.

Aujourd'hui, de nouvelles lignes de transports sont mises en service. L'offre de mobilités bas carbone devient plus efficace et renforcée par le projet du Service express régional métropolitain [SERM] dans son volet routier et son volet ferroviaire qui permet de relier des territoires plus éloignés du cœur métropolitain.

Ce projet de transports en commun induit ainsi de nouvelles communications et joue un rôle essentiel dans l'émergence et l'intensification des centralités : gares, cœurs de villes, centralités économiques et de services et centralités émergentes implantées à proximité des axes structurants.

Répondre aux besoins fondamentaux des habitants

Le développement de l'aire métropolitaine doit permettre à chacun de bénéficier d'un habitat adapté à ses conditions et modes de vie. Il s'agit pour chaque habitant de l'aire métropolitaine de « bien se loger » mais plus largement de bénéficier d'une vie quotidienne facile, par une offre soutenue de services de proximité d'équipements publics adaptés, de logements abordables et adaptés, accessibles par un réseau de transports qui rapproche du lieu de travail ou de formation. Ainsi, la production de logements doit s'inscrire à la fois dans le respect des équilibres démographiques, la recherche d'une diversification de produits et la priorisation en termes de localisation.

Parallèlement, facteurs essentiels pour répondre aux besoins des populations, les commerces et services, notamment artisanaux, ont un impact réel sur l'organisation des territoires et doivent contribuer à l'attractivité de chaque territoire de l'aire métropolitaine bordelaise.

Afin de faire du commerce, des services et de l'artisanat des vecteurs de qualité et d'animation urbaine, le développement commercial et des services doit s'appuyer sur l'évolution démographique et l'équilibre des territoires, se recentrer autour des centralités constitutives de l'armature urbaine et favoriser l'exemplarité en matière environnementale.

Préserver et enrichir la qualité de vie des habitants

L'objectif de réduction de l'artificialisation des sols, issu de la loi Climat & Résilience, vise à réduire la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers, afin d'offrir aux habitants une aire métropolitaine accueillante et des territoires toujours plus attractifs, avec l'ambition de faire de la nature « un espace à vivre ».

Dans un contexte où la question du réchauffement climatique, accompagnée d'événements météorologiques majeurs, ne peut plus être ignorée, il est essentiel de se donner les moyens d'inverser la tendance en redonnant une place plus généreuse au végétal. Construire « avec la nature » doit devenir une évidence et être perçu comme un atout.

La grande diversité patrimoniale de l'aire métropolitaine fait que certains territoires sont dotés de patrimoines, construits ou non, de valeur reconnue, parfois méconnue, voire oubliée ou ignorée. Il s'agit alors de considérer et de valoriser ces éléments patrimoniaux, dans le but de rendre « tous » les territoires attractifs sur le plan culturel et de leur offrir une visibilité renforcée.

Cela offre ainsi la possibilité aux « curieux du dimanche », en plus des « grands voyageurs », de découvrir des parcours de visites variés et multiples à l'échelle d'un territoire plus large. C'est aussi un moyen de renforcer les centralités des petites villes ou villages, en stimulant, voire en favorisant la renaissance du petit commerce local.

Au-delà du levier économique que représente cette valorisation patrimoniale, le rayonnement culturel apporte également une richesse en termes de vie urbaine, d'aménité, avec davantage de rencontres, de partages et d'échanges.

Cette dimension culturelle et patrimoniale est essentielle à la fois pour l'offre quotidienne des habitants et pour une offre occasionnelle destinée aux « visiteurs ». La découverte de sites et de programmations culturelles sur les territoires contribue à façonner l'identité des lieux.

Cette identité culturelle plus marquée, déployée, valorisée et inscrite dans des parcours de découverte à l'échelle de la région peut être corrélée à une offre de mobilités bas carbone et accessibles à tous, multi-modale et complémentaire : tramway, SERM, navettes fluviales, vélos mécaniques/électriques, navettes électriques, etc.

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

P.




Élargir et connecter le réseau de mobilités pour tous les territoires

- P1. Structurer un réseau express de transport adapté à l'horizon 2030.*
- P2. Connecter au réseau express une offre de proximité.*
- P3. Déployer un réseau express adapté aux enjeux de 2040.*
- P4. Adapter les infrastructures aux mobilités actives, sécurisées et connectées*
- P5. Démultiplier les services de mobilités sur tous les territoires*






Élargir et connecter le réseau de mobilités pour tous les territoires

Légende

Le SERM - horizon 2030

-  Réseau ferroviaire et gares
-  Lignes de cars express en circulation
-  Lignes de cars express en projet (tracé non défini)

Les mobilités structurantes

-  Ligne de bus express (BEX) en circulation
- Lignes G et H
-  Lignes de bus express (BEX) - en projet -
horizon 2027
-  Lignes de tramway
-  Cars régions
-  Lignes locales




Le SERM - horizon 2040

Principes à l'étude

Les infrastructures

Aménagements pour les mobilités actives

Les services de mobilités

-  Parcs-relais TBM
-  Aire de covoiturage
-  Gares d'interconnexion train-tram

P1. Structurer un réseau express de transport adapté à l'horizon 2030

Définitions en lien avec la cartographie

Mobilité : la mobilité urbaine désigne l'ensemble des déplacements effectués dans un environnement urbain par tous les moyens de transport.

Les centralités et les mobilités sont localisées dans la cartographie de l'atlas des « centralités et des mobilités des quotidiens » associé au présent document

Références

Les 4 autorités organisatrices de la mobilité (AOM) :

- > Bordeaux Métropole,
- > CC de Montesquieu,
- > CC Jalle- Eau-Bourde
- > la Région Nouvelle Aquitaine

Références aux textes :

- > Loi Climat et résilience du 22 août 2021,
- > Loi Energie et Climat du 24 août 2021,

Face aux enjeux climatiques et à l'accroissement des besoins des habitants et des usagers sur tous les territoires, l'organisation des mobilités fluides, accessibles et durables, visant à limiter l'usage de la voiture individuelle, en particulier en zone urbaine, ainsi que la modernisation des infrastructures pour fluidifier les déplacements tout en réduisant l'impact environnemental, consti-

tuent les priorités pour mettre en œuvre un projet structurant de services autour du Service Express Régional Métropolitain [SERM].

L'objectif est que l'ensemble des 4 autorités organisatrices de la mobilité (AOM) : Bordeaux Métropole, CC de Montesquieu, CC Jalle- Eau-Bourde et la Région Nouvelle Aquitaine, en concertation avec les collectivités CC Médoc Estuaire, CC Les Rives de la Laurence, CC Les Coteaux Bordelais, CC des Portes de l'Entre-Deux-Mers et CC du Créonnais, puissent organiser, développer et renforcer des solutions de mobilités durables et interconnectées, avec une attention sur l'offre à destination des territoires et publics les plus vulnérables.

Conformément à la *Loi Climat et résilience du 22 août 2021* et la *Loi Energie et Climat du 24 août 2021*, l'objectif de transition énergétique qui vise la réduction de 40% de la consommation d'énergies fossiles par rapport à 2012 d'ici 2030 s'appuie sur des solutions de mobilités partagées : transports collectifs, covoiturage, autopartage, de mobilités actives : vélos, marche, par la création d'infrastructures de production, distribution et fourniture en énergie renouvelable (GNV/ Bio GNV, hydrogène, électricité) aux flottes de véhicules propres.

P1. Structurer un réseau express de transport adapté à l'horizon 2030

P1. Structurer un réseau express de transport adapté à l'horizon 2030

Historiquement liés, les corridors de peuplement en Gironde, notamment le long de la Garonne et de la Dordogne, du nord au sud, suivaient les anciennes voies ferrées. Aujourd'hui, les liens de cohérence entre l'urbanisation, l'offre de transport, ainsi que les réseaux et équipements du quotidien, sont renforcés.

Bien que tous les territoires ne bénéficient pas d'équipements ferroviaires ou que certaines anciennes voies ferrées aient été désactivées au fil du temps, il reste essentiel d'améliorer et de faciliter les déplacements domicile-travail sur l'ensemble du territoire.

Des solutions de mobilité complémentaires doivent être redéfinies, adaptées aux différents contextes locaux, et diversifiées afin de favoriser des déplacements bas carbone et accessibles au plus grand nombre d'habitants du territoire.

Initié par Bordeaux Métropole et la Région Nouvelle-Aquitaine en 2018, une nouvelle feuille de route a été adoptée en mars-avril 2023 par les collectivités afin d'intégrer le département et élargir le périmètre d'intervention au Médoc, jusqu'à la pointe de Grave.

Avec le soutien de l'État, du Département de la Gironde, de la SNCF et de Nouvelle-Aquitaine Mobilités [NAM], le Service Express Régional Métropolitain [SERM] vise à structurer trois lignes ferroviaires performantes sur 300 km de voies, ainsi qu'à rénover 54 gares et haltes ferroviaires.

Ce projet contribue à réduire l'usage de la voiture et les émissions polluantes, tout en répondant aux besoins croissants de la population et en relevant les défis climatiques par :

- > le renforcement d'un réseau existant intégré à l'urbanisation (tram et bus)
- > l'optimisation de l'intermodalité avec des haltes ferroviaires et un titre de transport unique
- > le développement d'un volet routier pour les axes sans haltes ferroviaires
- > la création de lignes TER traversant Bordeaux sans changement de train.

P1. Structurer un réseau express de transport adapté à l'horizon 2030

Structurer les mobilités autour du volet ferroviaire du SERM

Le Service Express Régional Métropolitain [SERM] est un réseau de transports collectifs structurants pour le territoire de la Gironde, et en particulier pour l'aire métropolitaine bordelaise.

Ce réseau se met progressivement en place et sera finalisé dans sa première phase d'ici 2028-2030.

Dans une logique de complémentarité des services, le SERM doit associer des liaisons rapides, avec des fréquences à la demi-heure et des dessertes fines, garantissant ainsi une connectivité optimale sur l'ensemble du territoire.

L'ambition du réseau métropolitain express régional est de créer et de renforcer des points d'interconnexion stratégiques, facilitant les correspondances entre les différents modes de transport.

Le SERM se compose d'un réseau de desserte en train, le SERM ferroviaire, constitué de trois lignes qui irriguent le territoire :

- > une ligne est-ouest, Arcachon / Libourne,
- > une ligne nord-sud, Saint Mariens / Langon,
- > une ligne « Médoc » Pointe de Grave / Pessac / Gare Saint Jean

Accompagner le développement du réseau de cars express

Le Service Express Régional Métropolitain [SERM] est doté d'un volet routier composé de six lignes de cars express, dont 4 lignes déjà en service, qui desservent les villes et les bourgs de Gironde et qui se connectent au réseau de transports en commun de Bordeaux Métropole.

> la ligne Créon-Bordeaux (ligne 470) inaugurée en 2019

> la ligne Blaye - Bordeaux (ligne 430) inaugurée en 2024.

Sur cette ligne, un site propre sur l'autoroute A10 permettra, à terme, de réduire les temps de parcours.

> Bordeaux - Nord bassin d'Arcachon, Arès, Bordeaux via Andernos, Lanton, mise en service en 2025.

> la ceinture Ouest entre les zones d'emplois d'Aéroparc et Innocampus et la gare de Beautiran, mise en service en 2025.

Deux autres lignes sont programmées :

> Bordeaux - Médoc

> Bordeaux - Val de l'Eyre

P1. Structurer un réseau express de transport adapté à l'horizon 2030

Les lignes de cars express sont bien plus que de simples alternatives à la voiture : elles représentent des axes structurants qui façonnent l'organisation du territoire.

En assurant des liaisons rapides et régulières entre pôles d'emplois, centres urbains, zones périurbaines et territoires ruraux, elles renforcent la connectivité et l'accessibilité.

Grâce à leur intégration dans le maillage des centralités, elles permettent de rééquilibrer le développement territorial, d'optimiser l'implantation des infrastructures (hubs multimodaux, parkings relais) et de promouvoir des mobilités bas-carbone. Complétant le réseau ferroviaire, elles constituent une colonne vertébrale du système de transport, essentielle pour un territoire mieux structuré et plus durable.

Le SERM routier est connecté au réseau de bus express métropolitain (BEX), qui propose des liaisons rapides et performantes sur des axes stratégiques. La ligne G, actuellement en service, dessert le secteur Ouest entre Bordeaux et Saint-Médard-en-Jalles / Saint-Aubin.

Afin d'élargir la couverture du réseau et d'améliorer les connexions avec le tramway, six nouvelles lignes BEX seront mises en service et viendront compléter les lignes

G et H : Gare St Jean – St Aubin du Médoc [ligne G] mise en service en 2024 et la ligne circulaire boulevard [ligne H], inaugurée fin 2025.

> En cours d'étude détaillée :

Pellegrin - Thouars - Malartic [ligne i]

> Tracés à l'étude :

Intra rocade, Extra rocade, Saint-Jean - Artigues, Presqu'île-Campus.

Ce déploiement vise à renforcer l'offre de transports en commun, à fluidifier les déplacements et à réduire la dépendance à la voiture individuelle, en proposant des alternatives rapides et efficaces sur l'ensemble de l'aire métropolitaine.

P1. Structurer un réseau express de transport adapté à l'horizon 2030

Faciliter la mise en place du covoiturage express

Le volet routier du SERM intègre le covoiturage comme un levier clé pour réduire l'usage de la voiture individuelle dans les déplacements du quotidien.

Conçu comme un mode de transport collectif flexible et fiable, il s'appuie sur des plateformes dédiées comme Covoit'Modalys, pilotées par Nouvelle-Aquitaine Mobilités [NAM].

Des études sont en cours pour structurer et renforcer l'offre de covoiturage express notamment sur :

- > les autoroutes A62 et A10.
- > les lignes de covoiturage dédiées sur les axes départementaux et nationaux notamment la D910 vers Lacanau et la RN89 où l'offre existante reste peu lisible.

Par ailleurs, les voies de covoiturage en site propre sont en développement sur l'A10 et l'A62 et doivent être étendues à d'autres axes structurants comme la RN89 et la route de Lacanau. Le covoiturage pourra également trouver, dans la réalisation de voies réservées sur la RD 106 et la RD 113, des axes de développement privilégiés.

Le covoiturage dynamique contribue à la réduction de l'autosolisme et favorise une mobilité plus durable. Son développement repose sur plusieurs enjeux définis par Nouvelle-Aquitaine Mobilités, qui doivent être accompagnés de mesures locales, telles que le développement d'une offre de stationnement mutualisé.

Dans cette logique de mutualisation des modes de stationnement, des aires de covoiturage doivent être aménagées, en lien avec des parcs relais ou des parkings de centres commerciaux.

Les voies rapides autoroutières, au niveau des échangeurs, ainsi que les voies structurantes départementales et nationales, constituent également des emplacements propices pour ces aires de covoiturage.

Dans le même esprit, les parkings des gares TER suffisamment éloignées du cœur de l'agglomération, peuvent être mutualisés avec les véhicules des covoitureurs, dans une logique de chaîne de déplacements covoiturage/transports collectifs.

P1. Structurer un réseau express de transport adapté à l'horizon 2030

Hiérarchiser les hubs de mobilité dont les pôles d'échanges multimodaux [PEM]

Les hubs de mobilité, qu'ils soient ferroviaires ou routiers, constituent des points de connexion stratégiques du réseau de transport. Ils offrent une gamme de services adaptés aux besoins des usagers et sont classés en trois catégories, selon leur rôle et leur niveau de service :

- > hubs de rabattement : points d'entrée vers le réseau de transport en commun depuis des territoires peu denses.
- > hubs de connexion : lieux de convergence des flux de déplacements facilitant les correspondances.
- > hubs structurants : pôles stratégiques organisant les échanges et centralisant les flux, avec un impact régional.

Les hubs proposent des services de mobilité et d'accueil :

- > stationnement : autopartages / parcs -relais / dépose minute
- > mobilités actives : vélos en libres-services, abris vélos sécurisés
- > covoiturage : aires dédiées / dépose minute
- > accès : cheminements piétons /éclairage sécurisé
- > espaces de vie : box/point de retrait/restauration.
- > informations voyageurs : affiches/écrans.

Des études sont en cours pour développer plusieurs hubs en Gironde :

- > gare de Marcheprime
- > gare de Beautiran
- > aire de covoiturage de Latresne
- > hub routier de Belin-Beliet
- > hub routier de Créon
- > hub routier de Saint-Jean-d'Illac
- > hub routier de Sainte-Hélène

Ces infrastructures visent à faciliter l'intermodalité et à renforcer l'attractivité des transports collectifs en Gironde.

P1. Structurer un réseau express de transport adapté à l'horizon 2030

Aménager des points de contact multimodaux au service des pratiques alternatives et complémentaires

Les points de contact multimodaux doivent être aménagés sur des sites stratégiques, garantissant une répartition équilibrée sur l'aire du SCoT. Au-delà des parkings relais, de nombreux espaces existants – nœuds d'interconnexion autour de la rocade, axes structurants, entrées de ville – ont vocation à évoluer pour dépasser leur simple fonction de stationnement automobile.

Des hubs au service des nouvelles mobilités

Ces sites, situés au cœur des centralités urbaines, des centralités économiques et de services, doivent devenir des supports d'une mobilité durable :

- > facilitation des pratiques alternatives : recharge pour véhicules électriques, location de vélos/voitures, espaces de covoiturage.
- > connexion aux transports en commun structurants : parkings relais et rabattement, pôles d'échanges multimodaux.

Ils doivent également élargir leurs fonctions pour devenir de véritables lieux de vie et d'activités :

- > des espaces tertiaires et de services adaptés aux évolutions du travail et de la société : bureaux, coworking, salles de réunion,
- > une intégration urbaine repensée : mutualisation et optimisation des espaces de stationnement pour renforcer la cohérence avec la trame urbaine et les dynamiques métropolitaines.

Cet élargissement des fonctions devra être conditionné à un diagnostic préalable des services existants déjà dans la zone ou à proximité immédiate.

Si ce diagnostic indique la présence de services à proximité ou dans la zone, alors, une réflexion sur une meilleure connexion aux services existants et autres devra être engagée.

Ces pôles polyvalents favoriseront ainsi une mobilité plus fluide et durable, tout en renforçant l'attractivité des territoires.

P2. Connecter une offre de proximité au réseau express

À l'échelle du réseau de Bordeaux Métropole, TBM, le rabattement autour des lieux privilégiés de desserte se déploie aux stations terminus des lignes de tramway, à l'extérieur de la rocade :

- > Gare de Blanquefort
- > Eysines - Cantinolle
- > Le Haillan Rostand
- > Pessac - Alouette
- > Pessac centre
- > Villenave - Pyrénées
- > La Gardette - Bassens - Carbon Blanc

Ces parcs de rabattement se localisent aussi à l'interconnexion entre les lignes de tramways et les gares du SERM :

- > Gare de Blanquefort
- > Gare de Bruges
- > Gare de Pessac Alouette
- > Gare de Bègles

Le maillage se complète par des parcs au cœur des centres-villes :

- > Mérignac centre
- > Pessac centre
- > Floirac-Arena

P2. Connecter une offre de proximité au réseau express

Accompagner les aménagements et projets de transports engagés entre 2023 à 2026

Entre 2023 et 2026, plusieurs projets d'aménagement des infrastructures de transport ont été réalisés ou sont en cours d'achèvement afin d'améliorer la mobilité et l'accessibilité du territoire.

Dans le cadre du développement du volet ferroviaire du SERM girondin, la halte du Bouscat Sainte-Germaine a été mise en service en 2023, et celle de la Médoquine à Talence a été inaugurée en septembre 2025.

Les pôles de gares de Bassens, Caudéran et Lagrave-d'Ambarès ont été aménagés entre 2023 et 2024, renforçant ainsi l'intermodalité.

Dans son volet routier, le SERM a vu la mise en service de la ligne de car express Bordeaux – Blaye qui complète l'offre de transport, facilitant les déplacements entre la Métropole et le nord de la Gironde. Une voie réservée sur l'autoroute A10 devrait, à terme, réduire les temps de parcours.

P2. Connecter une offre de proximité au réseau express

Concernant le réseau BEX, la ligne de bus express Bordeaux - Saint-Aubin de Médoc, connectée aux trois lignes de tram et à dix lignes de bus, est en service depuis 2024, avec une fréquence de 5 à 10 minutes. Par ailleurs, 64 km de couloirs de bus supplémentaires ont été aménagés et la liaison circulaire de bus express sur les boulevards doit être inaugurée prochainement.

La mobilité douce a connu un développement significatif avec une augmentation de 60 % des infrastructures cyclables, comprenant sept itinéraires du Réseau Vélo Express. De nouveaux équipements ont été installés, incluant 9 000 arceaux, 30 abris-vélos et 200 vélobox, tandis que la passerelle vélo du pont François-Mitterrand a été rouverte en 2024.

L’accessibilité piétonne est en cours d’amélioration grâce à la mise en oeuvre de 28 plans d’accessibilité à la voirie et à l’espace public [PAVE] facilitant la marche en ville.

La création de voies d’entrecroisement sur la rocade et la construction de deux barreaux routiers visant à décongestionner la zone aéroportuaire ont aussi joué sur la fluidité des déplacements.

Enfin, les capacités des parcs relais La Butinière (+250 places) et Galin (+200 places) sont en cours d’extension, avec des livraisons prévues respectivement en 2028 et 2027. Parmi les réalisations marquantes, l’ouverture du pont Simone-Veil en 2024 a offert un nouvel axe de franchissement de la Garonne, contribuant à fluidifier les déplacements dans l’agglomération.

Engager les projets d’aménagements et de transports sur le moyen terme (2026-2032)

Vers la finalisation de la phase 1 du SERM

À moyen terme, d’ici 2030, plusieurs projets d’aménagement des infrastructures de transport devraient transformer la mobilité dans la métropole bordelaise.

Le SCoT de l’aire métropolitaine bordelaise en prend acte et met en place les conditions nécessaires pour accompagner ces évolutions. L’achèvement des aménagements du RER métropolitain, avec une prévision de 55 000 voyageurs par jour, marquera une étape importante dans la fluidification des déplacements.

P2. Connecter une offre de proximité au réseau express

Vers un maillage de la métropole par des lignes de bus express

Parallèlement, la mise en service de nouvelles lignes de Bus Express de Bordeaux Métropole, [BEX], à l'horizon 2027/2028, viendra renforcer l'offre de transport en offrant des trajets rapides et efficaces, accessibles à un grand nombre de passagers.

Ces lignes de bus express circuleront principalement en site propre, avec une fréquence élevée, et seront connectées aux principales lignes de tramway et au SERM, dans ses volets ferroviaires et routiers. En particulier, la ligne de bus express CHU Pellegrin - Campus - Thouars - Malartic connectée à trois lignes de tramway (A, B et F) et au SERM, devrait accueillir plus de 21 000 voyageurs par jour.

De plus, le Réseau Vélo Express [ReVE] sera achevé d'ici 2032, avec 250 km d'itinéraires cyclables rapides et sécurisés, et 400 plans de mobilité d'entreprises signés, favorisant une transition vers des modes de transport plus durables.

La fin de l'utilisation des bus diesel et hybrides au profit de véhicules alimentés en gaz-bio, électrique ou hydrogène illustrera l'engagement de la métropole pour une mobilité plus verte et respectueuse de l'environnement.

Vers une prolongation des lignes du réseau TBM

Les Contrats des Nouveaux Équilibres de Coopération Territoriale [CoNECT] entre Bordeaux Métropole et ses EPCI voisins prévoient des actions pour étendre les lignes du réseau TBM au-delà des frontières de la Métropole, afin de renforcer les connexions entre les territoires et faciliter la mobilité intercommunale.

Parmi les projets en cours, des prolongations de lignes de bus TBM sont à l'étude, notamment entre Villenave d'Ornon et Léognan et entre Gradignan et le terminus du tramway. Ces prolongations viseraient à améliorer l'accessibilité aux transports en commun pour les habitants des EPCI voisins, réduisant ainsi la dépendance à la voiture individuelle et contribuant à la fluidité des déplacements.

Concernant le territoire de l'Entre-deux-Mers, le [CoNECT] prévoit de définir les besoins et d'étudier l'opportunité et la faisabilité, en lien avec la Région Nouvelle-Aquitaine, autorité organisatrice de la mobilité [AOM] sur le territoire du Cœur de l'Entre-deux-Mers, d'étendre les lignes de bus TBM existantes sur les communes limitrophes de Bordeaux Métropole. Cela concernerait notamment les communes de Latresne, Carignan, Fargues Saint-Hilaire, Tresses, et les communes limitrophes situées

P2. Connecter une offre de proximité au réseau express

sur la Communauté de communes des Rives de La Laurence.

La Région Nouvelle-Aquitaine sera associée à ce processus en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité [AOM] sur ce territoire et au titre de sa compétence en matière de cars interurbains.

Développer les projets de mobilité de proximité

Communauté de communes de Montesquieu

Dans le cadre du développement des mobilités de proximité, plusieurs initiatives visent à améliorer l'interconnexion des réseaux de transports en commun depuis la Communauté de Communes de Montesquieu vers les autres territoires.

Au-delà de l'étude de la création de lignes de rabattement autour des gares du RER métropolitain et l'aménagement de ces gares en pôles d'échanges multimodaux, le covoiturage est encouragé avec la mise en place d'une voie dédiée sur l'A62, en lien avec les études menées par les partenaires locaux.

La création d'une plateforme de covoiturage permettra de simplifier l'accès et la gestion des trajets partagés.

De plus, des aires de covoiturage seront aménagées en amont du territoire de la Communauté de communes de Montesquieu, voire au-delà, à Beautiran ou Portets, par exemple, afin de faciliter la convergence des trajets.

Enfin, pour encourager les déplacements à vélo, une analyse des continuités cyclables

P2. Connecter une offre de proximité au réseau express

entre Bordeaux Métropole et la Communauté de communes de Montesquieu sera menée, afin d'assurer une meilleure sécurité et une meilleure fluidité pour les cyclistes.

Communauté de communes du Créonnais

Le territoire poursuit plusieurs initiatives pour renforcer la mobilité locale et les services de transport. Parmi les expérimentations prévues, on retrouve la livraison à vélo pour les derniers kilomètres, la mise en place d'un office de tourisme mobile ainsi que des commerces et services itinérants.

Afin de promouvoir les mobilités actives, une collaboration est en cours entre les Communautés de communes du territoire de l'Entre-deux-Mers dans le cadre du plan des 1000 kilomètres à vélo, ainsi que pour l'optimisation de la piste Lapébie, notamment pour la relier aux centres-bourgs.

Par ailleurs, des voies secondaires peu empruntées seront aménagées en pistes cyclables en site propre.

Côté transport en commun, l'objectif est de renforcer l'offre de la ligne 470 en étudiant son développement le week-end, l'augmentation des fréquences en heures de pointe, et la

possibilité de la prolonger. L'amélioration de la communication en temps réel et l'organisation du rabattement multimodal, via les pôles d'échanges et parcs relais, sont des priorités. Des services de transport complémentaires pour les publics captifs sont également étudiés, notamment un service transversal entre Libourne et Beautiran, via le Créonnais.

Des nouvelles lignes de cars sont en projet sur les axes RD10 et RD113, avec une attention particulière portée au développement des VTC ruraux.



Enfin, de nouveaux usages de la voiture, comme l'expérimentation des plans de mobilité inter-entreprises (PMIE) et l'accompagnement des entreprises, telles qu'Hermès à Loupes, seront encouragés, tout en valorisant la plateforme Modalis pour organiser le co-voiturage.

Déployer un réseau de mobilités express à l'horizon 2030/2040





Légende

Le SERM - horizon 2040

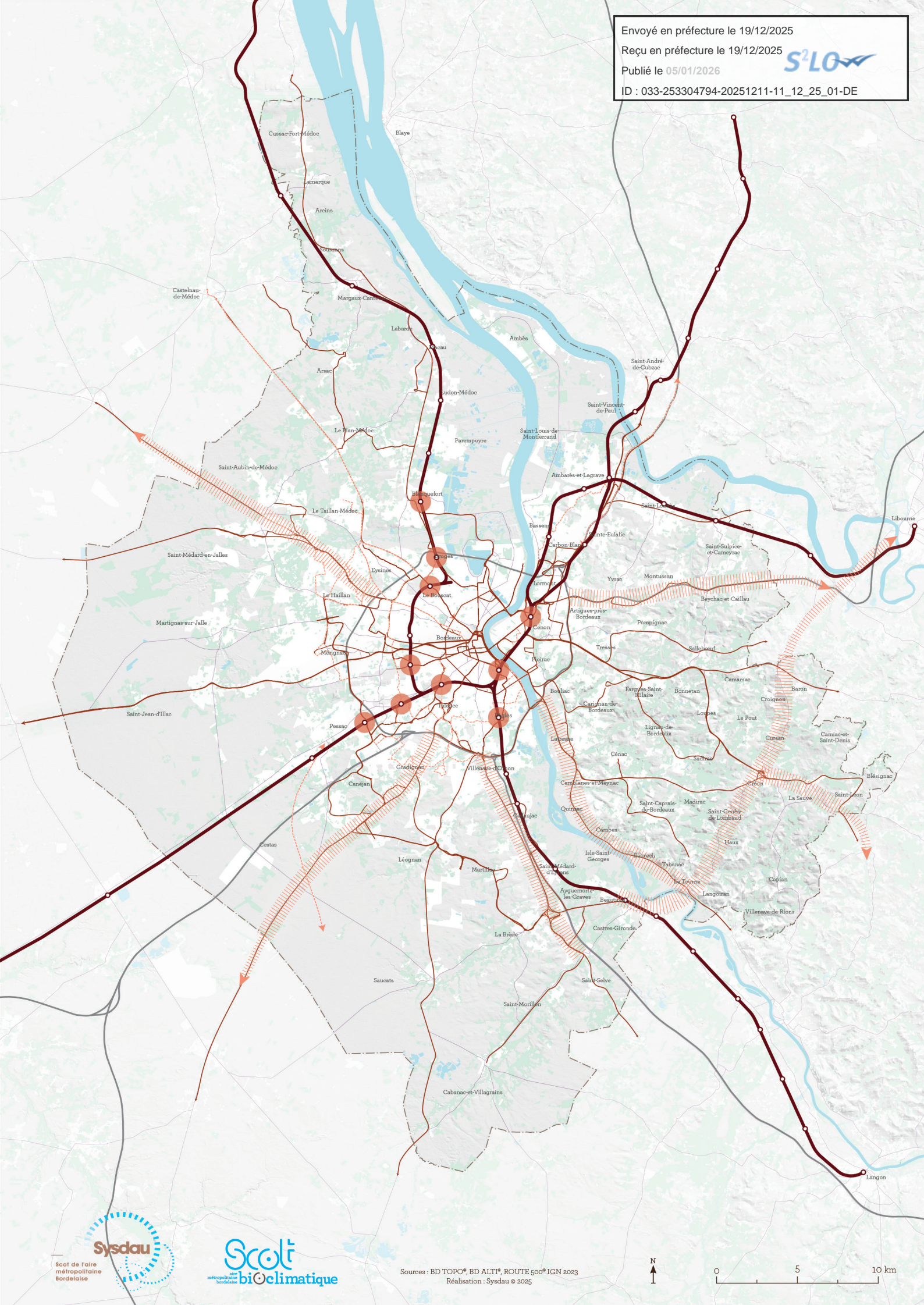
Hypothèses et principes à étudier

-  Corridor de mobilité express
-  Hubs de mobilité - *non spatialisé*

Le SERM - horizon 2030

-  Réseau ferroviaire et gares
-  Réseau de transports en commun principal
-  Réseau de transports en commun en projet
-  Gare d'interconnexion train - tram

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



P3. Déployer un réseau express adapté aux enjeux de 2040

P3. Déployer un réseau express adapté aux enjeux de 2040

Le volet ferroviaire du SERM (2030-2040)

L'horizon 2030-2040 se concentrera sur plusieurs axes pour améliorer l'offre de transport et rendre la desserte ferroviaire plus accessible et fluide, en améliorant la fréquence de passage, passant de la demi-heure à un quart d'heure.

Aussi, la création de nouvelles haltes ferroviaires pourrait être envisagée. À ce titre, des études sont lancées pour développer de nouvelles haltes dans des zones telles que Toctoucau et Bas Lormont.

Le volet routier du SERM (2030-2040)

Il s'agit, à l'horizon 2030-2040, d'orienter l'amélioration de l'offre autour de la création ou de l'extension de nouvelles lignes de cars express, de création de nouveaux axes de co-voiturage express, pour étudier de nouveaux tracés et prolonger certaines lignes. Sans présager plus en avant du type de service à y développer, le SCoT, en cohérence avec l'armature territoriale qu'il dessine, propose

à l'étude plusieurs corridors de mobilité express.

A l'horizon 2040 les corridors à étudier sont :

- > RN89 de Bordeaux à Libourne.
 - > Corridor de Créon à Targon
 - > Rive droite Garonne (jusqu'à Langoiran)
 - > Beautiran > Créon > Libourne
 - > Corridor jusqu'à Saint Selve
 - > La ligne 411 (vers Le Barp/Belin-Beliet)
 - > Axe route de Lacanau
- (Vers Sainte-Hélène / Salaunes) – ligne 421.

Un réseau métropolitain à haut niveau de service

Le SERM poursuit l'ambition d'un territoire bien desservi afin de proposer une offre équitable de déplacements, les plus fluides possibles, aux habitants.

Il doit permettre la desserte des centralités des territoires, notamment les communes de la couronne de l'aire du SCoT qui concentrent des équipements, commerces, artisanat et services, et qui polarisent le développement résidentiel.

P3. Déployer un réseau express adapté aux enjeux de 2040

Ce réseau de transports collectifs bien maillé a pour objectif de permettre une circulation « facile » via différents modes, grâce au développement des nœuds d'interconnexions sur l'ensemble des territoires en complément des nœuds présents en cœur d'agglomération.

Les futurs hubs et leurs services associés (signalétique et informations voyageurs, services de vélos électriques / mécaniques...) seront situés sur des points stratégiques identifiés au moyen d'études menées sur le territoire, en corrélation avec les futures centralités identifiées et à structurer : gares, centres commerciaux accueillant à terme des programmations mixtes...

Ces hubs sont situés à la convergence des modalités existantes et programmées : réseau d'autopartages, réseau des mobilités actives, gares, réseau des cars et bus express...

Ce réseau des mobilités poursuit ainsi les conditions de haut de niveau de services, c'est-à-dire :

- > garantir des temps de trajet attractifs et concurrentiels par rapport à la voiture tout en limitant l'usage de la voiture « solo »
- > proposer des horaires réguliers, cadencés et renforcés en périodes de pointe ;
- > augmenter l'offre de couloirs de transports en communs : covoiturage, lignes de car ex-

press, bex ... dans des situations de circulation fortement contraintes ou dans des cas particulièrement opportuns, pour garantir une vitesse commerciale fiable et performante ainsi qu'une régularité,

- > mutualiser les couloirs de transport entre le réseau urbain et le réseau interurbain,
- > étudier l'opportunité de certaines lignes express qui assurent la desserte de quelques arrêts stratégiques pour maintenir des temps de parcours persuasifs, combinés à une politique de rabattement automobile sur ces points.

Le réseau des mobilités doit ainsi favoriser le rabattement des lignes structurantes (SERM ferroviaire, réseau de tramway, lignes structurantes du réseau de bus) sur des points d'interconnexion multipliés sur les communes de la couronne. La multiplication des points de correspondance permet d'offrir au plus grand nombre d'utilisateurs des solutions variées, pour atteindre leurs destinations tout en réduisant l'usage de la voiture solo.

Le réseau de transports structurant doit être conforté par un niveau de services attractifs, avec une amplitude horaire qui ne soit pas uniquement calée sur les flux pendulaires, une bonne fréquence cadencée, une desserte non systématique de tous les arrêts, mais adaptée à la demande des usagers, selon les moments de la journée.

Promouvoir les mobilités actives avec des infrastructures sécurisées et connectées

Légende

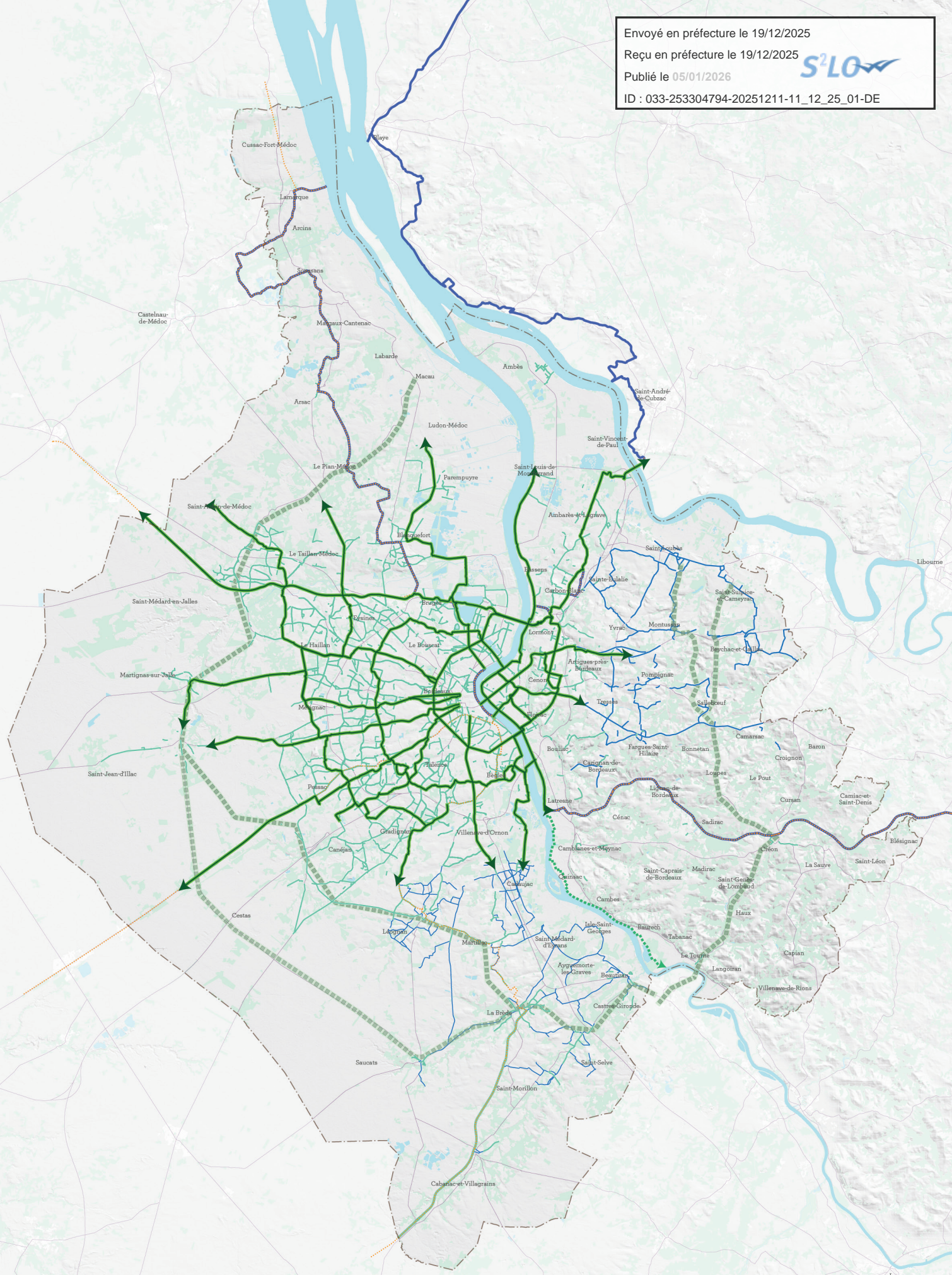
Le réseau structurant des mobilités actives existant et à venir

Réseau cyclable

- ←→ Le Réseau Vélo Express (ReVE) à terme
- Plan vélo et schéma directeur
- Aménagements cyclables

Itinéraires cyclables

- Schéma des véloroutes
- Le Canal des Deux Mers
- ←.....→ Projet Horizon Garonne
- ■ ■ ■ ■ Projet de liaison complémentaire Est et Ouest



P4. Adapter les infrastructures aux mobilités actives, sécurisées et connectées

P4. Adapter les infrastructures aux mobilités actives, sécurisées et connectées

Construire un maillage de modes actifs performants

Dans le cadre de cette stratégie de cohérence urbanisme/transports, le cœur de l'agglomération ne doit pas être le seul point d'attention et la démarche doit s'étendre à l'ensemble de l'aire métropolitaine bordelaise, principalement sur la couronne métropolitaine, afin de mettre en lien et de renforcer les différentes centralités qui la composent.

Le réseau cyclable est composé de liaisons longues et structurantes à l'échelle du territoire, assurant des liaisons inter-communales. Les infrastructures associées sont les pistes ou les bandes cyclables sur chaussées et partagées avec les bus express ou autres bus en sites propres.

Ce réseau principal est complété d'un maillage complémentaire à plus petite échelle et propre à chaque commune. Les infrastructures associées sont variées : bandes cyclables sur chaussée, sur trottoirs...

Les pistes cyclables sont de deux types : échelle locale et pistes longues distances :

> les pistes cyclables de l'échelle locale et des distances courtes : maximum 4 kilomètres...

> les vélos-routes qui assurent les liaisons inter-communales, associées au développement d'axes en sites propres, garants des déplacements sécurisés et performants en termes de rapidité sur de longues distances.

Développer un réseau vélo express structurant à l'échelle de l'agglomération

Un réseau vélo express [ReVe] se développe à l'échelle du territoire.

Sa vocation est de faciliter les déplacements rapides à vélo sur des distances relativement longues, permettant une mise en liaison efficace des principales centralités de la métropole, et des pôles d'accès aux principales lignes de transports en commun. Ce réseau doit permettre aussi la mise en réseau des communes entre elles, sur l'ensemble du territoire du SCoT.

Pour que les déplacements à vélo puissent se faire à une vitesse relativement élevée, 15-20 km/h, le réseau vélo express doit bénéficier de certains aménagements spécifiques, à l'image de ce qui se pratique dans certaines

P4. Adapter les infrastructures aux mobilités actives, sécurisées et connectées

viles européennes sur des tracés supports de vitesses rapides.

Cela peut passer par :

- > des sites propres protégés supérieurs à 4 mètres, pour des pistes bidirectionnelles, et 2 mètres, pour des pistes unidirectionnelles,
- > une priorité aux carrefours,
- > un éclairage et des signalétiques pensés pour sécuriser certains passages et assurer un niveau de services performant.

Par ailleurs, afin de faciliter son usage sur des distances relativement longues, jusqu'à 12-15 kilomètres, le réseau vélo express doit être jalonné de plusieurs services à la mobilité vélo tels que :

- > des lieux de stationnement,
- > des lieux de pause pour le repos ou la protection en cas d'intempéries,
- > des ateliers de réparations : gonflage de pneus, réparations et services divers.

Le réseau vélo express est également propice aux déplacements rapides des vélos à assistance électrique.

Ce type de vélo augmente le nombre d'adeptes du deux-roues, car il permet d'effectuer des trajets plus longs en optimisant le temps de parcours.

Le réseau express sera complété sur la base d'études visant à identifier les futurs axes.

Ces axes seront connectés aux corridors de bus en site propre, existants ou futurs, afin de faire coïncider les réaménagements nécessaires de la voirie.

Enfin, le réseau vélo express devra être complété, à une échelle plus fine, par un réseau de proximité destiné aux modes actifs : pistes cyclables, bandes cyclables et espaces piétons.

L'état et Bordeaux Métropole ont ainsi acté la construction d'une passerelle suspendue sous le tablier du pont F.Mitterrand, dédiée aux cyclistes et aux piétons, qui viendra compléter l'itinéraire 14 du Réseau Express Vélo [REVE].

P4. Adapter les infrastructures aux mobilités actives, sécurisées et connectées

Envisager des aménagements le long des corridors de mobilités express sur les infrastructures existantes

Les aménagements le long des corridors de mobilité express ne se limitent pas aux transports collectifs, mais doivent également intégrer les mobilités actives. Ils sont essentiels pour encourager l'usage du vélo, de la marche et d'autres modes de transport doux, contribuant ainsi à la réduction de l'empreinte carbone et à l'amélioration de la fluidité du trafic.

L'un des premiers axes de développement consiste en la création de pistes cyclables en site propre le long des corridors de transport express. Ces voies doivent être sécurisées et séparées du trafic motorisé afin de garantir la sécurité des cyclistes.

Parallèlement, des aménagements doivent être réalisés pour faciliter l'accessibilité aux arrêts de transport pour les piétons et les cyclistes, notamment par le réaménagement des espaces urbains autour des pôles d'échanges multimodaux.

Dans cette perspective, un franchissement du fleuve en amont du pont François Mitterrand pourrait être envisagé. Cette infrastructure constituerait une solution

stratégique pour améliorer les liaisons entre les deux rives et optimiser les temps de trajet.

Un tel projet permettrait de réduire la congestion sur les axes existants, tant en rive droite qu'en rive gauche, en offrant une alternative fluide et rapide pour les déplacements interrives.

Par ailleurs, en fonction de son emplacement, ce franchissement pourrait faciliter l'accès aux gares de la ligne du SERM, qui dessert la dorsale de la Garonne depuis Langon.

Projet de boucle, envisagé à l'ouest et à l'est du territoire

Envisager le tracé d'une « boucle » à proximité de la forêt

À l'ouest du territoire, en lien avec les communes les plus excentrées, il faut pouvoir envisager le tracé d'une « boucle » à proximité de la forêt.

Un espace « autre », qui pourrait être le support de modes actifs et transport en commun de type navette et de fonctions variées.

Cette boucle pourrait avoir la fonction de « bande » coupe-feu et protéger les communes et espaces situés à proximité, sous réserve de la prise en compte des avis du SDIS.

P4. Adapter les infrastructures aux mobilités actives, sécurisées et connectées

Cette « bande » dont il faut définir la largeur, au-delà d'une fonction protectrice, pourra être le support de pistes cyclables très efficaces et sécurisées dont le tracé doit être finement étudié, notamment au regard de la consommation d'ENAF..

Elle permettrait de relier les communes situées au nord comme Saint-Aubin, Saint-Médard-en-Jalles, puis Martignas, Saint-Jean-d'Illac, Gazinet Cestas, Léognan, et arriver plus au Sud- Ouest à la gare de Beautiran.

Un axe de « vélo sportif » pour des athlètes de haut niveau, ou plus simplement, pour les sportifs ou les promeneurs, pourra être mis en place, en distinguant les flux, ce qui nécessite une bonne largeur et des revêtements adaptés.

Il croisera d'autres voies cyclables comme la route de Lacanau à l'Ouest et le réseau cyclable du secteur Montesquieu, plus au Sud, et recoupera aussi des lignes de transports en commun : bus, train. Des équipements peuvent être créés sur ces points de connexions.

Un parcours support de fonctions, de services

Sur ce parcours pourraient être créées, Sur ce parcours pourraient être créées sous ré-

serve d'un diagnostic préalable des services existants déjà dans ces secteurs :

- > de la restauration rapide, des ateliers de réparation, de la location de vélos, trottinettes, cariotes ..., une offre dédiée aux promeneurs.
- > une navette électrique, transport en commun supplémentaire qui assurerait les connexions au SERM routier et ferroviaire.

Cette « boucle active » pourrait être dotée de fonctions variées pour agrémenter le parcours des promeneurs :

- > des fonctions productives comme des fermes urbaines associées à de la vente directe,
- > des fonctions de loisirs comme des terrains de sport (foot / city stade / basket/ tennis ...) et mutualisés entre communes limitrophes,
- > un restaurant / épicerie en circuit court.

À l'est du territoire, une liaison en transports en commun, doublée d'une offre de vélos électriques, complète la boucle active envisagée à l'ouest.

Réf. Mesure Q1. Constituer un réseau de centralités en cohérence avec l'offre de transports, de services et d'équipements du quotidien, Réf. Mesure Q2. Renforcer et constituer les centralités autour des nœuds de transports structurants

P4. Adapter les infrastructures aux mobilités actives, sécurisées et connectées

Une liaison support de navettes électriques à la demande permettrait de relier les communes sur un itinéraire connecté à la gare de St Loubès et /ou à la Gare de Saint-Sulpice-Izon, en descendant plus au Sud sur Langoiran, avec une connexion finale à la gare de Beautiran.

Cette liaison aura pour objectifs de :

- > relier des polarités urbaines et des zones d'activités économiques,
- > de favoriser le « cabotage » entre les polarités de l'Entre-deux-Mers.

Les sites et communes pouvant être desservis par ce tracé orienté Nord-Sud pourraient être :

- > la gare de Saint Sulpice-Izon et/ou de Saint-Loubès
- > la zone d'activités de Beychac-et-Cailleau
- > Salleboeuf
- > Hermès/Loupes
- > Lorient / Sadirac Bourg
- > Saint-Caprais-de-Bordeaux
- > Le Tourne/Langoiran
- > Portets
- > Beautiran

P5. Démultiplier les services de mobilités sur tous les territoires

P5. Démultiplier les services de mobilités sur tous les territoires

Un réseau dit « du quotidien et de proximité » doit être déployé en s'appuyant sur des réponses ponctuelles adaptées à chaque situation, et ce dans un double objectif :

- > permettre le rabattement vers les axes structurants du réseau métropolitain,
- > répondre aux besoins de déplacements internes locaux pour desservir les équipements, services, commerces, artisanat et zones de centralité.

Transport à la demande

En particulier dans certains territoires peu denses, le transport à la demande peut constituer une solution efficace pour assurer la liaison vers les centralités.

Il pourrait ainsi permettre l'amélioration des lignes de service existantes ou la création de nouveaux services adaptés aux besoins des usagers.

Les navettes

De la même façon, des navettes électriques de rabattement peuvent être mises en place.

Toute mesure visant à optimiser l'usage des infrastructures existantes, notamment les pistes cyclables sous-utilisées en semaine (comme la piste Léognan-Saucats-Cabanac-et-Villagrains), peut être envisagée.

Le transport fluvial

L'offre de mobilité peut être renforcée par le développement des déplacements fluviaux.

Le BATO est un mode de transport repensé et modernisé, offrant plus de fréquence, de rapidité et de confort.

Les projets engagés en 2024 seront poursuivis à l'horizon 2040.

Trois nouvelles liaisons sont mises en service :

- > Liaison 1 : Lormont Bas – Cité du Vin
- > Liaison 2 : Quinconces – Bastide/Darwin – Les Hangars
- > Liaison 3 : La Benaugue – Bègles

De nouveaux pontons seront proposés à l'horizon 2027.

Cette offre de mobilité fluviale constitue un moyen supplémentaire pour répondre aux besoins des déplacements domicile-travail, tout en étant connectée aux autres modes de

P5. Démultiplier les services de mobilités sur tous les territoires

transport en commun, tels que le tramway et les vélos en libre-service.

Les mobilités fluviales devront être envisagées sur les territoires les plus excentrés, en complément du train.

Elles devront être intégrées à une offre de mobilité diversifiée : vélos, vélos électriques, navettes électriques, transport à la demande, covoiturage..., afin d'être accessibles au plus grand nombre, y compris aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite (PMR) et aux familles.

L'offre de déplacements fluviaux devra également être mise en relation avec les sites d'intérêt patrimonial du territoire, au profit des amateurs de découvertes et des touristes de passage.

Réf. Mesure S2. Réinvestir le lien avec le fleuve

Les projets de navette horizon 2040

En complément, dans la perspective de renforcer le dispositif, l'opportunité et la faisabilité de mettre en place un système de navettes fluviales, étendu au périmètre extérieur de Bordeaux Métropole, pourraient être étudiées. Des liaisons fluviales de proximité, reliant la Communauté de Communes des Portes

de l'Entre-deux-Mers et la Communauté de Communes de Montesquieu à Bordeaux Métropole, ainsi que des liaisons entre les deux rives, pourraient faire l'objet d'une analyse spécifique.

Au nord du territoire du SCoT, la gare de Moulis-Listrac, située en dehors du territoire du SCoT, sera, à terme, mieux desservie par le SERM.

Localisée à 10 minutes de l'embarcadère/débarcadère de Lamarque, et donc reliée par le bac au port de Blaye, la liaison entre l'estuaire et la voie ferrée du Médoc pourrait être renforcée : par une infrastructure dédiée (piste cyclable sécurisée) ou un service dédié (navettes).

Des réseaux de modes doux très maillés pour les déplacements de proximité

Un maillage de circulations douces, destiné aux déplacements de proximité, doit être développé en articulation avec tous les services de proximité du quotidien (équipements, commerces, artisanat et services), ainsi qu'avec le réseau ReVe et l'offre de transports collectifs, afin d'inciter au transfert modal.

Ce maillage doit desservir en particulier, dans un rayon de 1 km pour les déplacements à

P5. Démultiplier les services de mobilités sur tous les territoires

pied et de 3 km pour les déplacements à vélo (soit 15 minutes de déplacement dans tous les cas), les lieux privilégiés de développement :

- > les centralités existantes, au sens des centres-villes ou centres-bourgs d'une commune, ou toute autre forme de concentration d'équipements, commerces, artisanat et services en agglomération (centralités de quartier, de secteur, etc.),
- > les pôles d'échange : gares du réseau express régional, terminus, arrêts principaux ou stations de rabattement bus, lieux d'échanges intermodaux et de correspondance, lieux d'arrêts communs, etc. Le maillage doit en particulier faciliter les conditions optimales d'accessibilité piétonne et cyclable autour des centralités.

Dans ce cadre, les politiques de déplacement et les documents d'urbanisme locaux peuvent mettre en place tous les moyens et outils nécessaires à l'évolution des comportements, comme la réservation des emprises pour la réalisation de pistes cyclables, l'intégration de services, ou l'aménagement d'espaces de stationnement dédiés, qu'ils soient publics ou privés.

Réf. Mesure Q1. Constituer un réseau de centralités en cohérence avec l'offre de transports, de services et d'équipements du quotidien, Réf. Mesure Q2. Renforcer et constituer les centra-

lités autour des nœuds de transports structurants, Réf. Mesure S2. Réinvestir le lien avec le fleuve

Les services de location de vélo

Développer une politique d'incitation aux déplacements doux, à toutes les échelles et dans tous les territoires

Une politique d'incitation aux modes doux doit être menée à l'échelle intercommunale.

En particulier, une stratégie de développement de la « marchabilité » à l'échelle d'un quartier ou d'une commune peut être définie comme une politique d'apaisement des quartiers, visant à réduire la circulation automobile par des aménagements tels que des zones 30 et des zones de rencontre (sens de circulation, aménagements de voirie, limitation de vitesse).

À des fins d'incitation, les projets urbains doivent être conçus pour favoriser les modes doux dans les déplacements quotidiens, à l'échelle du quartier ou de la commune, en prévoyant notamment les emprises nécessaires à leur mise en place.

Réf. Mesure Q1. Constituer un réseau de centralités en cohérence avec l'offre de transports, de services et d'équipements du quotidien, Réf. Mesure Q2. Renforcer et constituer les centralités autour des nœuds de transports structurants, Réf. Mesure S2. Réinvestir le lien avec le fleuve



Q.

Intensifier les centralités proches des transports collectifs sur tous les territoires

- Q1. Constituer un réseau de centralités en cohérence avec l'offre de transports, de services et d'équipements du quotidien*
- Q2. Renforcer et constituer les centralités autour des noeuds de transports structurants*
- Q3. Adapter les densités aux contextes locaux*

Intensifier les centralités proches des transports collectifs sur tous les territoires

Légende



Renforcer et constituer les centralités autour des nœuds structurants

- Portes métropolitaine et de la couronne
- Centralités Économiques de Services (CES)
- Cœurs de villes
- Centralités émergentes
- Zones d'activités commerciales
- Centralités de gares

Réseau structurant - dont SERM horizon 2030/2040

- Réseau express ferroviaire
- Réseau express routier
- Réseau express complémentaire
- Boucle active Ouest et Est - *principe à l'étude*

Q1. Constituer un réseau de centralités en cohérence avec l'offre de transports, de services et d'équipements du quotidien

Définitions

Centres : Sur le plan de la détermination spatiale et historique, le centre est le coeur du village, on parle aussi de « l'espace le plus animé ou le plus ancien ».

Densité : La densité bâtie est la surface plancher sur la surface du terrain d'assiette

• **densité de population :** nombre d'habitants au kilomètre carré

• **densité résidentielle nette :** elle correspond à la surface de référence et exclut les espaces publics qui ne sont pas directement liés à l'aménagement effectué.

[La densité exprimée dans le présent document est la densité nette à l'échelle de l'opération construite.]

Tissu urbain : Ensemble constitué des constructions, des divisions parcellaires, des voies qui définissent les îlots et qui desservent les constructions. On parle de « tissus denses », « tissus lâches ... ». Le rapport entre les espaces bâtis et non bâtis, la dimension, la forme et les styles des bâtiments, P. Merlin, F. Choay.

Typologies : Classement des bâtiments ou lieux urbains selon leurs caractéristiques physiques : taille, hauteur. On parlera par exemple de maisons groupées, de maisons isolées...

Réhabilitation : Rénover un bâtiment en conservant son aspect originel.

Reconversion : Changer la fonction initiale du bâtiment en lui attribuant une nouvelle fonction. Il peut s'agir, par exemple, de reconvertir une halle de stockage de matériaux en marché.

Renouvellement urbain : Construction d'un nouveau bâtiment sur la parcelle qui supportait un ancien bâtiment = opération de démolition /reconstruction.

Définitions en lien avec la cartographie

Centralités : sur le plan de la détermination spatiale et historique, **le centre** est le coeur du village, on parle aussi de « l'espace le plus animé ou le plus ancien ».

Les centralités et les mobilités sont localisées au titre de R.141-6 du Code de l'urbanisme (modifié par décret n.°2022-1673 du 27 décembre 2022 - art.3) dans la cartographie de l'atlas des « centralités et des mobilités » associé au présent document

Q1. Constituer un réseau de centralités en cohérence avec l'offre de transports, de services et d'équipements du quotidien

Les lieux préférentiels d'intensification identifiés dans l'armature territoriale de l'aire métropolitaine bordelaise sont les centralités de vie, d'équipements, de services à développer et à mettre en lien autour d'un maillage complet des mobilités bas carbone et efficaces dans la gestion des temps de trajets domicile - travail - écoles des enfants - commerces du quotidien - loisirs.

Q1. Constituer un réseau de centralités en cohérence avec l'offre de transports, de services et d'équipements du quotidien

Une des ambitions majeures du SCoT bioclimatique de l'aire métropolitaine bordelaise est de tendre vers une meilleure utilisation de l'espace, en adoptant une consommation des sols plus raisonnée et réfléchie, conformément à la loi Climat et résilience. Parallèlement, il vise à réduire les déplacements quotidiens en voiture.

Cette diminution de l'usage de la voiture individuelle est rendue possible grâce à un maillage dense et équilibré des transports en commun, accessible au plus grand nombre d'usagers.

Un autre levier pour limiter les déplacements et la consommation des espaces

naturels, forestiers et agricoles consiste à renforcer l'implantation des équipements, des services et des commerces du quotidien à proximité des quartiers d'habitation bien desservis.

Les objectifs pour atteindre cette ambition sont de :

- > densifier les opérations nouvelles et éviter l'éloignement des lieux de vie des centres et cœurs de villes,
- > créer un réseau de mobilités variées pour des centres bien desservis,
- > mettre en place une offre accessible au plus grand nombre : PMR, personnes âgées, adultes avec enfants en bas âge..., et efficace avec des temps de parcours réduits. À l'échelle de la commune, cela concerne plus particulièrement les liaisons domicile / école, commerces, services du quotidien et à l'échelle inter-communale, cela concerne plus particulièrement les liaisons domicile / travail,
- > intensifier l'offre des équipements, services et commerces, artisanat dans les centres et cœurs de villes,
- > organiser sur le territoire la répartition des équipements majeurs, et mettre en place des mutualisations et des complémentarités entre communes pour offrir une variété d'équipements en limitant les dépenses des collectivités.

Q2. Renforcer et constituer les centralités autour des nœuds de transports structurants

Q2. Renforcer et constituer les centralités autour des nœuds de transports structurants

Le territoire se caractérise par des communes de tailles variées, aux identités spécifiques, aux densités d'habitat et de population diverses, ainsi qu'aux contextes géographiques et paysagers propres à chaque secteur.

Caractériser les centralités afin de définir un projet structurant et équitable pour le territoire permet de déterminer et d'organiser la géographie préférentielle des futurs projets en matière de déplacements, d'accueil des populations, d'habitat, d'équipements et de services.

Les critères pour définir la géographie préférentielle de l'offre urbaine

Les centralités ici identifiées ne sont pas hiérarchisées selon une notion d'importance, mais définies en fonction de leurs spécificités et de leurs contextes géographiques au sein du territoire du SCoT : bords de Garonne et de Dordogne, coteaux et vallons, forêts, vignobles...

L'intensification des centralités constitue une ambition du SCoT visant à améliorer le quotidien des habitants. Cette amélioration

passera notamment par la réduction des trajets en voiture, l'optimisation de l'usage des transports en commun, ainsi que par un meilleur accès aux équipements, services, commerces et à l'artisanat à proximité des lieux d'habitation.

Les centralités sont caractérisées selon 3 principes :

Intensifier - Structurer - Recomposer et correspondent aux lieux préférentiels de l'offre urbaine.

Pour les centralités bien desservies et proches des lignes de transports collectifs structurantes l'objectif est d'affirmer l'offre des services du quotidien : commerces, équipements, emplois, santé, artisanat ...

Réf. Principe P. Élargir et connecter le réseau de mobilités pour tous les territoires

Réf. Atlas des centralités et des mobilités

Les centralités identifiées sont associées à des niveaux de valorisation et seront selon les cas à :

> **intensifier**, pour les centralités déjà constituées et équipées de services, commerces..., à valoriser, à intensifier

> **structurer**, pour les lieux supports d'une offre urbaine en cours de constitution, qui doit se structurer spatialement et dans la programmation.

Q2. Renforcer et constituer les centralités autour des nœuds de transports structurants

> **recomposer**, pour les lieux dont la vocation et la programmation initiale, tend à évoluer vers plus de mixité des programmes et de nouvelles adaptations spatiales en terme de : desserte, formes urbaines, construction, intégration généreuse du paysage et de sols plus perméables.

Les critères retenus pour caractériser les centralités peuvent être :

- > démographiques, économiques et fonctionnels, en lien avec les transports,
- > spatiaux et morphologiques, notamment la répartition entre les espaces bâtis et non bâtis (« pleins » et « vides » : constructions, places, jardins, parcs),
- > patrimoniaux et urbains, tels que l'intérêt historique, la densité du bâti et son rôle dans la vie urbaine,
- > structurants, lorsqu'un espace concentre des fonctions essentielles comme le logement, les services, les équipements et les emplois,
- > d'attractivité et de polarisation des populations,
- > supports de vie urbaine, incluant les places, marchés, cafés, espaces sportifs, lieux culturels et écoles.

Les centralités identifiées

Les centralités identifiées sur le territoire du SCoT sont classées selon leurs fonctions, leurs dessertes ou situations à proximité des transports collectifs structurants. Il s'agit :

- > des portes métropolitaines et de la couronne
- > des centralités économiques de services, CES
- > des cœurs de villes et cœurs de bourgs, qui correspondent aux centres historiques des communes,
- > des centralités en devenir, qui concentrent commerces, artisanat et services,
- > des zones d'activités commerciales recomposées
- > des centralités de gares

Les portes métropolitaines et de la couronne

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

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

Q2. Renforcer et constituer les centralités autour des nœuds de transports structurants

Ces zones, majoritairement constituées d'activités économiques, possèdent des emprises foncières importantes avec un parcellaire permettant des redécoupages.

Leur accessibilité est stratégique, grâce à la proximité de plusieurs infrastructures de transport. L'optimisation foncière de ces secteurs favorisera l'accueil de nouvelles fonctions en y associant une offre de logements.

Les centralités économiques de services [CES]

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

Les CES, centralités économiques de services, correspondent à des polarités urbaines dotées d'une offre de commerces, de services, dans les cœurs de villes ou de bourgs ou à proximité des centres des communes.

Selon les contextes urbains et les besoins d'accueil, elles sont susceptibles d'accueillir des logements tout en générant de nouvelles polarités qui répondent aux besoins des habitants.

Les CES correspondent à des espaces urbains dans lesquels différentes fonctions peuvent se concentrer pour une offre de proximité aux habitants :

- > services de santé,
 - > commerces spécialisés, artisanat, commerces du quotidien
 - > restauration
 - > activité tertiaire
 - > structures économiques, de tiers lieux ...
 - > services du quotidien
 - > offre culturelle : ateliers, expositions, cours de danse, de musique...
- Ces fonctions variées contribuent à l'enrichissement d'un espace urbain, tant par l'offre proposée que par la « vie urbaine » qu'elles génèrent.

Mixer les usages et les fonctions est aussi un moyen pour dépasser le caractère monofonctionnel de certains espaces, pour en faire des lieux de mixité fonctionnelle et sociale en y mêlant du logement.

Introduire une offre de logement est aussi un moyen pour repenser ces espaces de manière plus qualitative, avec une réflexion sur la densité afin de réduire la consommation des sols naturels.

La qualité passe aussi par le choix de l'architecture et le choix des typologies de constructions.

Les densités devront être envisagées au regard des sites qui permettent l'accueil de ces fonctions : centre bourg, voie intercommunale support d'un transport collectif existant ou à venir, espaces commerciaux à

Q2. Renforcer et constituer les centralités autour des nœuds de transports structurants

recomposer, quartiers de gares.

Des densités adaptées aux contextes permettent de répondre à des besoins quantitatifs de logements, en limitant l'imperméabilisation des sols, en prenant en compte les données qualitatives des sites (constructions voisines et paysage), et en s'interrogeant sur les hauteurs des constructions, l'implantation du bâti, les perméabilités visuelles, les matériaux...

La place de la nature est aussi posée et pourra faire l'objet d'une réflexion, en amont des projets, sur la désimperméabilisation des sols artificialisés, en proposant de planter et en choisissant des matériaux qui permettent à l'eau de s'infiltrer.

Les cœurs de villes et cœurs de bourgs situés sur ou à proximité des lignes de transports

Les cœurs de villes sont structurés sur le plan spatial et en fonction de l'histoire de la commune : le bâti est plus ou moins haut, les bâtiments construits en ordre continu, semi continu, ou parfois dans certains villages, sans aucune continuité, avec des constructions dispersées sur le territoire de la commune.

Ces centres bourgs bien desservis sont une opportunité pour accueillir des habitants,

ils doivent profiter d'une offre en transports adaptée et efficace.

Les opportunités de rénovations, réhabilitations, reconversions sont à privilégier en premier lieu afin d'éviter les constructions vacantes vouées à se dégrader dans le temps en restant inoccupées.

Les dents creuses ou opérations de démolition-reconstructions sont des supports de projets à saisir.

La question des densités et des formes bâties doit être envisagée en fonction du contexte bâti et paysager, qui varie selon les territoires du SCoT.

Les centralités en devenir situées sur les axes structurants de transports en communs

Il s'agit de lieux situés sur des axes passants et bien desservis par des transports collectifs qui prennent la forme de nouveaux centres. Ils accueillent logements, commerces, artisanat, services, parfois au gré des opportunités foncières, créant des espaces peu structurés et disparates dans leurs formes et leurs matériaux.

Ils ne possèdent pas de qualités spatiales particulières, ils ont principalement un intérêt en lien avec leurs fonctions commerciale et de service.

Q2. Renforcer et constituer les centralités autour des nœuds de transports structurants

Sur les axes de transports en communs structurants, l'ambition est de créer de futurs quartiers.

L'introduction d'une offre de logements constitue également un levier pour repenser ces espaces de manière plus qualitative. Cette démarche s'accompagne d'une réflexion sur la densité, visant à limiter la consommation des sols et leur imperméabilisation, tout en optimisant les services de transport. L'ambition est bien de qualifier ces lieux dans le but de :

- > dépasser le caractère monofonctionnel de ces espaces pour en faire des lieux de mixité en y mêlant du logement,
- > répondre aux besoins de logements,
- > réintroduire la nature en désimperméabilisant les sols en proposant des matériaux qui laissent l'eau s'infiltrer et en offrant l'opportunité de planter.

La qualité passe aussi par le choix de l'architecture et la typologie des constructions.

Les densités devront être envisagées au regard des besoins quantitatifs de logements, mais devront aussi prendre en compte les données qualitatives du site (constructions voisines et paysage, hauteurs des constructions, implantation du bâti, perméabilités visuelles, matériaux).

Les zones d'activités commerciales recomposées, futures centralités

Ce sont généralement des espaces aux surfaces importantes avec des sols essentiellement dédiés au stationnement.

Des espaces qui assurent des fonctions commerciales et des enseignes ont vocation à se réinventer à terme : taille des constructions, architecture. Des lieux qui ont tendance à se diversifier avec une offre qui évolue au profit de restaurants, de salles de sports par exemple.

Ces lieux offrent la possibilité d'étudier de la mixité avec des activités productives aux nuisances limitées et contrôlées afin d'être associées aux programmations de : logements, bureaux, commerces.

Ces espaces, aux programmations à définir, ont ainsi un potentiel par leur taille pour répondre aux besoins en logements.

Il s'agit ici de réfléchir à des opérations avec des densités et une occupation du sol réduite.

Des bâtiments qui peuvent être plus hauts lorsqu'ils sont à distance des constructions des quartiers limitrophes.

Voir illustration 6

Q3. Adapter les densités aux contextes locaux

L'ambition de créer un nouveau quartier est :

> le moyen de réintroduire de la nature par de nouvelles plantations et en désimperméabilisant les sols avec des matériaux qui laissent l'eau s'infiltrer

> une opportunité qui permet de repenser ces espaces de manière plus qualitative, avec une réflexion sur la densité et ainsi réduire la consommation des sols.

En préalable de l'étude d'une mixité dans ces zones, il convient de ne pas repousser les activités productives existantes en dehors de ces espaces.

Voir illustrations 5, 6, 7

Les centralités de gares

Le SERM se met en place progressivement et relie des territoires distants plus rapidement.

Outre le maillage et les déplacements bas carbone, les gares ou « quartiers de gare » qui jalonnent les tracés, sont de possibles centralités.

Ces « micro-quartiers » supports de vie urbaine, de rencontres, sont pour certains à conforter ou à créer en proposant une nouvelle offre de logements.

Ces centralités sont des lieux d'intermodalités et pourraient être équipées de services

du quotidien :

> de coworking avec un accès numérique : ordinateurs en accès libre, formations à la demande ...

> des implantations de petits commerces, d'artisanat, espace de vente en circuits court, boulangerie ... pour les achats du quotidien

Q3. Adapter les densités aux contextes locaux

Engager une démarche préalable aux projets de territoires en identifiant les espaces et/ou constructions vacants, sous-occupés, en friche

Il s'agit aussi de prioriser le renouvellement urbain, et au-delà, de reconstruire « la ville sur la ville », de reconstituer le « village sur le village ».

Le renouvellement urbain devrait être une base de réflexion préalable aux constructions et une démarche qui permettrait de créer de nouveaux logements en réponse aux besoins d'accueil des territoires, en créant la ville sur elle-même, évitant ainsi de nouvelles consommations et imperméabilisations des sols.

Les aménagements futurs : logements, équipements, services sont le moyen de répondre

Q3. Adapter les densités aux contextes locaux

aux besoins des habitants, tout en « concentrant » les aménagements urbains dans les espaces les plus opportuns et favoriser un équilibre, une équité, une complémentarité entre territoires du SCoT.

L'intensification des centralités identifiées à l'échelle de l'aire métropolitaine vise à prioriser le développement urbain dans les enveloppes urbaines constituées en s'appuyant sur le renouvellement des tissus existants, le réinvestissement du parc existant, les interventions en recyclage urbain, la mobilisation des logements vacants et des bâtis obsolètes ou sous utilisés, l'utilisation des fonciers artificialisés.

A ce titre, dans les documents d'urbanisme locaux, l'adaptation des densités aux contextes locaux, principalement sur les centralités à intensifier, pourrait s'appuyer sur une démarche préalable aux projets en identifiant les espaces et/ou constructions vacants, sous occupés, en friche, dans le sens d'un inventaire du patrimoine bâti mobilisable.

Réf. Mesure S2. Placer la culture plus proche des lieux de vie au profit des communes les plus éloignées et paragraphe suivant concernant le patrimoine.

Cet inventaire pourrait être complété d'un diagnostic technique de « l'état du bâti » et

de l'évaluation des mises aux normes nécessaires liées à de futures occupations, (normes énergétiques, normes handicapées, sécurité incendie, ...).

Dans la mesure où une réhabilitation s'avère impossible pour des raisons techniques, une opération de démolition / reconstruction pourra être envisagée.

La réflexion en amont des projets, sur la possibilité de réhabiliter ou de réinvestir des constructions vacantes est une démarche importante aux portées majeures :

- Limiter la consommation foncière et préserver les espaces naturels, espaces verts...
- Valoriser et préserver un patrimoine et être économe en matériaux de construction
- Faire revivre des cœurs de ville en évitant qu'ils ne se dépeuplent et favoriser l'intensification de la vie urbaine.

Q3. Adapter les densités aux contextes locaux

Enrichir le patrimoine local de morphologies urbaines variées et différenciées selon les territoires

La réflexion sur les formes urbaines est un moyen pour réinterroger les densités et tendre à minima vers celles connues dans les cœurs de villes des communes du territoire. Il s'agit de replacer au centre des aménagements un ratio construction-végétation où l'imperméabilisation sera réduite.

Les densités* s'appréhendent pour chaque tissu urbain, hérité de l'histoire économique et sociale d'un lieu, ancré dans une géographie et un paysage. Par exemple, les communes dans l'Entre-deux-Mers n'auront pas la même structure urbaine que celles des communes du Sud du territoire ou du bord de Garonne. Ainsi les densités pour un même type de tissu varieront d'une commune à l'autre.

Les morphologies urbaines peuvent ainsi être contrastées sur le plan des typologies bâties et de l'organisation du maillage : largeur des rues, organisation du tracé des voies (quadrillage, voies courbes...).

Voir illustrations 1, 2, 5, 6, 7.

**La densité ici exprimée dans le présent document, est la densité nette à l'échelle de l'opération construite.*

Apprécier les variations de densités au regard des typologies de tissus urbains

Trois types de tissus caractérisent les centralités :

- > Les tissus denses sont souvent caractéristiques des cœurs de ville et de villages aux densités supérieures à 60 logements/ha.
- > Les tissus moyennement denses de faubourgs, situés principalement autour des noyaux urbains, sont constitués de constructions continues à semi-continues.
- > Les tissus de constructions isolées, à l'écart des centres, ont des densités très faibles, de l'ordre de 10 logements/ha.

Les extraits de plans proposés, présentent 3 types de tissus avec des représentations qui vont (de gauche à droite) du plus dense au moins dense pour chacune des centralités émergentes :

- > 1 : Tissus denses avec des constructions continues ou semi-continues
- > 2 : Tissus de moyenne densité avec constructions semi-continues à discontinues.
- > 3 : Tissus de faible densité avec constructions discontinues

Q3. Adapter les densités aux contextes locaux

Les tissus de cœurs de villes ou cœurs de bourgs

Ces tissus sont généralement caractérisés par des parcellaires de petites tailles et des constructions qui occupent une place assez importante sur la parcelle.

Ces tissus sont alors souvent denses et continus avec des constructions aux hauteurs minimales de R+1 et pouvant aller jusqu'à R+4/5 étages.

Cependant, comme le montrent les extraits, les tissus de cœurs de villes peuvent être très différents en termes de typologies bâties et de densités.

Les densités de la « ville centre », par exemple, peuvent être de plus de 200 logements/ha pour des R+3/4 et être de 60 à 100 logements/ha pour des maisons continues en Rdc et R+1.

Dans ces cœurs de villes ou cœurs de bourgs, les densités minimales pourront être comprises entre :

- > 1-Tissus denses : entre 60 et 100 logements/ha
- > 2-Tissus de moyenne densité : entre 30 et 60 logements/ha
- > 3-Tissus de faible densité : entre 20 et 30 logements/ha



● Mairie

Cœurs de villes - cœurs de bourgs proches d'une ligne de transports collectifs

Q3. Adapter les densités aux contextes locaux

Les centralités en devenir situées sur les axes structurants de transports en communs

Il s'agit ici de tissus mixtes de maisons isolées, de constructions semi-continues et de bâtiments de logements collectifs plus ou moins hauts.

Dans ces espaces, des commerces et des services se sont implantés le long de voies passantes, au gré des opportunités foncières, sans unité ni continuité avec les tissus et constructions voisines. Les sols sont dans ces zones majoritairement dédiés à l'automobile.

Dans ces centralités en devenir, les densités minimales pourront être comprises entre :

- > 1-Tissus denses : entre 60 et 100 logements/ha
- > 2-Tissus de moyenne densité : entre 30 et 60 logements/ha
- > 3-Tissus de faible densité : entre 20 et 30 logements/ha



● Station tramway

Centralités en devenir, sur les axes de transports collectifs structurants

Q3. Adapter les densités aux contextes locaux

Les zones d'activités commerciales recomposées, futures centralités

Dans les zones d'activités commerciales, les espaces sont caractérisés par de grandes parcelles qui accueillent des bâtiments sans atouts architecturaux, entourés de tissus mixtes constitués de maisons isolées, sur des parcelles plus ou moins grandes ; de logements collectifs aux hauteurs variables selon les contextes urbains.

La voirie et les espaces de stationnements occupent la quasi-totalité des espaces non construits. Ces espaces dédiés à la voiture représentent une quantité importante de sols imperméabilisés au détriment du végétal.

Dans ces zones d'activités commerciales recomposées, les densités minimales pourront être comprises entre :

- > 1-Tissus denses : entre 80 et plus de 100 logements/ha
- > 2-Tissus de moyenne densité : entre 40 et 60 logements/ha
- > 3-Tissus de faible densité : entre 30 et 40 logements/ha



● Station tramway

Zones d'activités commerciales - de futures centralités à organiser

Q3. Adapter les densités aux contextes locaux

Les centralités de gares

Dans les centralités de gares, les espaces périphériques sont généralement caractérisés par des tissus mixtes et des espaces parfois dominés par les « vides », comme les délaissés, ou d'espaces non construits liés à des parcelles cultivées.

Selon les contextes urbains, les tissus sont dominés par des constructions continues plus ou moins hautes, des constructions isolées ou implantées en ordre semi-continus, des programmes mixtes qui accueillent logements / activités, comme de la petite industrie, de l'artisanat...

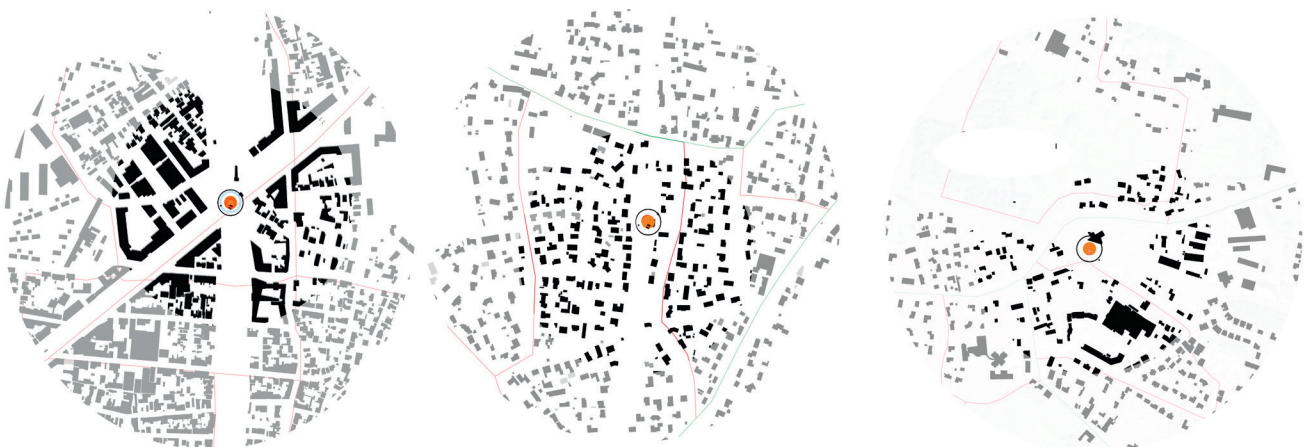
Des espaces dédiés au stationnement occupent souvent une place assez importante autour des gares. Ils sont très peu végétalisés et peuvent constituer des îlots de chaleur.

Ces futurs quartiers de gares seront des espaces dont les densités pourront être comprises entre :

- > 1-Tissus denses : entre 60 et plus de 100 logements/ha
- > 2-Tissus de moyenne densité : entre 40 et plus de 60 logements/ha
- > 3-Tissus de faible densité : entre 30 et 40 logements/ha

De manière générale, concernant les centralités et les types de tissus, les PLU se baseront sur les densités minimales évoquées tout en les adaptant aux contextes locaux, et pourront ainsi proposer des densités supérieures.

Des outils réglementaires sont à disposition des collectivités afin de maîtriser le foncier : les OAP sectorielles, les secteurs de densité minimales, les périmètres d'attente de projets (PAPAG), les ZAD etc.



Gare

Quartiers de gare - des centralités en devenir

illustrations

Echelle des densités - Illustration



- Maison isolée
10-15 logements/ha



- Maison mitoyenne
40-60 logements/ha



- Petit collectif / logement individuel et services au RDC
40-60 logements/ha



• Maison avec double mitoyenneté
60-100 logements/ha



• Petit collectif
100-200 logements/ha



• Immeuble cœur de ville
plus de 300 logements/ha



R.







Répondre aux besoins des habitants : se loger, travailler, étudier, se soigner...

- R1. Adapter les équilibres démographiques aux besoins des territoires*
- R2. Assurer une production de logements à la hauteur des besoins des territoires*
- R3. Répartir de façon équilibrée la production de logements à l'échelle de chacun des territoires*
- R4. Soutenir l'effort de production de logements dans les centralités de la géographie préférentielle*
- R5. Garantir la production de logements locatifs sociaux publics ou privés dans un souci d'équilibre territorial*
- R6. Permettre à tous un parcours résidentiel choisi, de qualité et adapté aux besoins*
- R7. Intensifier les efforts de réhabilitation du parc ancien*
- R8. Orienter le rééquilibrage territorial sur les sites prioritaires de la production de logements*

Répondre aux besoins des habitants : se loger, travailler, étudier, se soigner...




Légende

Communes comprises dans le périmètre de
l'agglomération de Bordeaux en lien avec la loi SRU

-  Périmètre SRU défini par l'Etat
-  Communes en conformité avec la loi
-  Communes déficitaires au 1er janvier 2025
-  Communes tangentes*
-  Commune exemptée
-  Communes ayant une population inférieure à 2500 habitants

* Communes pouvant atteindre 3500 habitants à court terme

Communes hors périmètre non soumises à la loi SRU

-  Communes ayant une population supérieure à 3500 habitants
-  Communes ayant une population comprise entre 2500 et 3500 habitants
-  Communes ayant une population inférieure à 2500 habitants

R1. Adapter les équilibres démographiques aux besoins des territoires

références

Plan départemental de l'habitat du Département de la Gironde [PDH] 2024-2029 approuvé le 9 avril 2024

Plan départemental d'action pour le Logement et l'hébergement des personnes défavorisées de la Gironde [PDALHPD]

*Schéma départemental autonomie 2023-2028
Plan d'accès départemental de l'habitat inclusif [PADHI]*

Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage [SDAHGV] 2019-2024 approuvé le 10 octobre 2019

Plan local d'urbanisme 3.1 valant Programme local de l'habitat de Bordeaux Métropole

Plan local d'urbanisme intercommunal habitat du Créonnais

Programme local de l'habitat de Montesquieu approuvé le 12 octobre 2022

Programme local de l'habitat de Jalle Eau Bourde approuvé le 24 septembre 2024

Les 2 conventions de délégation des aides à la pierre couvrant l'ensemble de la Gironde, entre l'Etat et BM d'une part, et l'Etat et le Département d'autre part. (DAP 2022-2027)

Le cadre législatif des politiques de l'habitat vise à garantir le droit au logement pour tous en promouvant quatre grands principes d'actions :

- > favoriser une approche globale et intercommunale des politiques de l'habitat
 - > agir en faveur d'une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre en logements
 - > assurer le droit au logement pour tous, notamment pour les populations éprouvant des difficultés particulières
- pratiquer une politique d'accueil et d'habitat des gens du voyage.

Le SCoT concourt à l'amélioration du cadre de vie en mettant en cohérence les réponses en matière d'emploi, de déplacements, d'habitat.

Il fixe les objectifs d'offre de nouveaux logements, répartis entre les établissements de coopération intercommunale, il détermine les objectifs de la politique d'amélioration et de la réhabilitation du parc de logements existant public ou privé, au regard des enjeux de lutte contre la vacance, de dégradation du parc ancien, de revitalisation et de baisse des émissions de gaz à effet de serre.

R1. Adapter les équilibres démographiques aux besoins des territoires

Pour répondre aux besoins fondamentaux des habitants, il s'agit de :

- > orienter le développement de l'habitat de l'aire métropolitaine bordelaise vers un objectif de sobriété foncière en priorisant le renouvellement dans les tissus urbains constitués, en proposant de nouvelles formes d'habitat et en encourageant une approche globale de la qualité de vie et environnementale
- > affirmer une armature territoriale de centralités support d'un développement résidentiel associé à la proximité des services, des pôles d'emploi et de mobilités
- > programmer une offre diversifiée de logements abordables en locatif et en accession, prioritairement dans les centralités de l'armature du SCoT mais également dans les communes déficitaires au titre de la loi SRU, avec comme objectifs d'une part de favoriser le parcours résidentiel des habitants du territoire, et d'autre part d'accueillir de nouveaux arrivants.

R1. Adapter les équilibres démographiques aux besoins des territoires

En ligne avec l'orientation bioclimatique du SCoT, l'offre urbaine définie pour répondre aux besoins des habitants à l'horizon 2040 doit être suffisante, diversifiée et adaptée.

Suffisante, cette offre d'habitat doit se poursuivre dans un contexte de tensions fortes d'accès au logement ; diversifiée pour permettre la fluidité des parcours résidentiels, avec une gamme élargie de logements abordables ; adaptée aux contextes locaux, au bénéfice de la reconquête des centralités, existantes et émergentes et à la réutilisation des logements vacants, des bureaux vacants, des bâtis existants.

Il est alors nécessaire d'évaluer les tendances démographiques à l'œuvre sur les territoires depuis la dernière décennie et de projeter la croissance de la population pour les années à venir.

Ces tendances doivent permettre d'évaluer les réponses à apporter par les collectivités en termes de constructions de logements et d'équipements mais aussi pour évaluer l'impact sur les ressources nécessaires en eau potable.

R1. Adapter les équilibres démographiques aux besoins des territoires

Estimation de l'évolution de la population de l'aire métropolitaine

Territoires EPCI	Population 2011 (1)	Population 2016 (1)	Population 2022 (1)	Estimation population 2040 (2)
Bordeaux Métropole	727 256	783 081	843 738	967 600
CC Jalle-Eau Bourde	28 550	30 457	32 295	40 800
CC de Montesquieu	37 668	42 534	47 276	59 400
CC Médoc Estuaire	25 466	27 933	30 654	37 000
CC Rives de la Laurence	24 742	26 622	28 873	31 400
CC des Coteaux Bordelais	17 880	19 151	22 075	24 900
CC du Créonnais	15 495	16 919	18 263	22 100
CC des Portes de l'Entre- deux-Mers	19 570	20 764	22 414	26 100
Total	896 627	967 461	1 045 588	1 209 300

(1) Population municipale légale

(2) Estimation 2040 réalisée sur une base multicritères
(projection C. Bergouignan/estimations complémentaires a-urba)

L'estimation de la population de l'aire métropolitaine bordelaise

L'estimation de l'évolution de la population de l'aire métropolitaine à l'horizon 2040 s'appuie à la fois sur :

- > les données INSEE 2025 sur la période 2011-2016-2022
- > les travaux réalisés en 2023 par l'a-urba et le chercheur en démographie Christophe Bergouignan.

L'hypothèse démographique retenue pour l'estimation de la population à 2040 tient compte :

- > d'une augmentation de la mortalité corrélée à une baisse récente de la natalité,
- > d'une légère décélération des migrations résidentielles comme le montrent les dernières études INSEE,
- > d'une baisse significative des effectifs petite enfance, des effectifs scolaires et des effectifs des collèges.

R2. Assurer une production de logements à la hauteur des besoins des territoires

R2. Assurer une production de logements à la hauteur des besoins des territoires

La production de logements ne répond pas uniquement à la croissance démographique mais vise aussi à apporter une réponse qualitative aux besoins du territoire.

La priorité est d'accroître le nombre de logements produits pour améliorer les conditions des personnes habitant déjà sur le territoire.

En outre, la prise en compte d'autres éléments factuels (vacance, retard de productions de logements, besoins en logements sociaux, mal-logement, publics spécifiques, poursuite du desserrement/décohabitation...) conduit à porter un effort supplémentaire sur l'amélioration du parc de logements, aussi bien sur le volet quantitatif que qualitatif.

Les besoins de logements sociaux constituent le socle de la production pour répondre aux importants besoins identifiés sur le territoire et à la forte augmentation de la demande en logements locatifs (en 2025 augmentation de 26% de la demande en 3 ans, avec en parallèle une baisse de 16% des attributions).

Les objectifs de production de logements doivent être maintenus et ce, malgré une moindre croissance démographique, pour tenir compte à la fois :

- > de la nécessité de renouveler en partie le tissu urbain existant, en particulier dans les lieux de projets,
- > du respect des impératifs liés à la construction de logements sociaux qui concernent un nombre croissant de communes sur l'aire métropolitaine bordelaise,
- > de la réduction de la taille moyenne des ménages, en lien avec la baisse de la natalité. Il en résulte une augmentation des petits ménages corrélée au besoin de davantage de logements de petites tailles (T2/T3),
- > de la nécessité de résorber la situation du mal logement tout en compensant les logements anciens et/ou obsolètes sortis du parc de l'offre locative (lors des démolitions par exemple) sur le plan thermique notamment,
- > de la nécessaire adaptation des objectifs de production au regard de la spécificité des territoires et des services de centralité (résidences universitaires sociales, habitats jeunes sous toutes ses formes, par exemple).

Cette production de logements est déclinée, à titre indicatif, à l'échelle des périmètres des intercommunalités.

R2. Assurer une production de logements à la hauteur des besoins des territoires

Dans ce cadre, afin d'équilibrer à l'échelle intracommunautaire les conditions de production de logements, les intercommunalités de Médoc Estuaire, Rives de la Laurence, Côteaux bordelais, Portes Entre-deux-Mers doivent se doter de Programmes locaux de l'habitat [PLH] qui déclinent quantitativement et qualitativement le projet porté par le SCoT de l'aire métropolitaine.

Ces derniers, ainsi que les documents d'urbanisme locaux, doivent traduire ces objectifs, les décliner dans le temps et à l'échelle communale, voire infra-communale, et indiquer les moyens nécessaires à leur mise en œuvre.

Estimation de l'évolution de la création de logements

Territoires EPCI	Total annuel de logements commencés entre 2011 et 2023	Total théorique de logements à créer d'ici 2040	Total annuel de logements à créer
Bordeaux Métropole	7 501	127 500	7 500
CC Jalle-Eau Bourde	262	4 080	240
CC de Montesquieu	356	6 800	400
CC Médoc Estuaire	190	4 080	240
CC Rives de la Laurence	215	3 740	220
CC des Coteaux Bordelais	184	2 380	140
CC du Créonnais	116	2 550	150
CC des Portes de l'Entre-deux-Mers	122	2 210	130
Total	8 945	153 340	9 020

R3. Répartir de façon équilibrée la production de logements à l'échelle de chacun des territoires

R3. Répartir de façon équilibrée la production de logements à l'échelle de chacun des territoires

Rééquilibrer l'habitat en lien avec les politiques de mobilité et d'emploi

Le renforcement et le réinvestissement des centralités : les cœurs de bourgs, les cœurs de ville et les quartiers de gare constituent les priorités pour le développement d'une offre d'habitat adaptée et renouvelée.

L'objectif de sobriété foncière intégrant le développement de nouvelles formes urbaines plus denses et la limitation des projets d'extension de l'urbanisation renforce l'impératif de développer et d'accélérer les dynamiques engagées en faveur de la revitalisation des centralités existantes et émergentes.

Affirmer l'armature des centralités de l'aire métropolitaine comme support d'articulation des politiques de l'habitat, de l'emploi et de la mobilité

À l'échelle du territoire de Bordeaux Métropole

La Métropole de Bordeaux, par les fonctions qu'elle exerce sur le plan institutionnel, administratif et économique, mais aussi en matière universitaire et hospitalière, nécessite de disposer des leviers nécessaires pour répondre à ses besoins spécifiques et diversifiés, notamment en matière de logements.

Les objectifs de production doivent trouver une traduction spatiale en fonction de la réceptivité des différentes communes, à la lumière de capacités, atouts et contraintes de chacune, mais aussi du projet global.

Cette politique peut englober plusieurs leviers d'actions :

> une valorisation des capacités d'accueil sur tous les sites de projet et sur tous les sites d'extension urbaine. Cela suppose de réfléchir à la programmation des sites en cours d'étude et d'identifier de futurs sites de projet qui peuvent accueillir une densité minimale adaptée aux contextes géographiques particuliers, aux paysages et aux situations

R3. Répartir de façon équilibrée la production de logements à l'échelle de chacun des territoires

urbaines,

- > une mise en œuvre optimale des sites identifiés le long des axes de transports urbains (Tram, Bex) et suburbains (SERM ferroviaire et routier),
- > une action volontariste sur la mobilisation du foncier « diffus » qui nécessite un encadrement plus optimal des actions de renouvellement urbain et des opérations privées, la nécessité d'une intensification de certains tissus périphériques doit notamment conduire à proposer une meilleure gradation de la densité urbaine y compris en surélévation du bâti existant et une évolution des pratiques qui peuvent se traduire dans les documents de planification locaux (PLU 3-1 Bordeaux Métropole, PLUi et PLH/POA).

À l'échelle du territoire du Médoc

À l'échelle du bassin de vie du Médoc, il s'agit de parvenir à une croissance modérée d'accueil de nouvelles populations pour préserver le cadre de vie de qualité des communes plus « éloignées » du centre de l'agglomération. Pour cela, le développement de ce bassin de vie doit s'appuyer en priorité sur les centralités identifiées, l'accueil résidentiel dans les autres communes doit rester maîtrisé.

À l'échelle du territoire des Landes et Graves

À l'échelle du territoire des Landes et Graves, les centralités bien desservies doivent être confortées pour répondre aux attentes des habitants actuels ou futurs du secteur tout en garantissant et en préservant la qualité et la diversité de leur environnement naturel.

Ainsi, les secteurs de Cestas, Canéjan, Saint-Jean-d'Illac, Léognan et Cadaujac doivent maintenir un niveau de croissance global dans un souci de rentabilité des investissements publics notamment en matière de transports collectifs, insoutenables financièrement sans un apport significatif de nouvelles populations.

Parallèlement, à l'échelle du bassin de vie, il s'agit de parvenir à une croissance modérée d'accueil de nouvelles populations pour préserver le cadre de vie de qualité des communes plus « éloignées » du centre de l'agglomération. Pour cela, le développement de ce bassin de vie doit s'appuyer en priorité sur les centralités situées à proximité des gares du SERM, comme les communes de La Brède, Cadaujac et Beautiran/Castres-sur-Gironde. L'accueil résidentiel dans les autres communes devant rester maîtrisé.

R4. Soutenir l'effort de production de logements dans les centralités de la géographie préférentielle

À l'échelle du territoire de l'Entre-deux-Mers

À l'échelle du territoire de l'Entre-deux-Mers, les communes de la couronne de centralités doivent être confortées pour répondre aux besoins de croissance urbaine de l'aire métropolitaine bordelaise et aux attentes des habitants actuels ou futurs du secteur tout en garantissant et en préservant la qualité et la diversité de leur environnement naturel.

Les communes identifiées doivent maintenir un niveau de croissance et/ou une dynamique urbaine relativement élevés dans un souci de rentabilité des investissements publics, notamment en matière de transports collectifs, insoutenables financièrement sans un apport significatif de nouvelles populations.

Parallèlement, à l'échelle du bassin de vie, il s'agit de parvenir à une croissance modérée d'accueil de nouvelles populations pour préserver le cadre de vie de qualité des communes plus « éloignées » du centre de l'agglomération. Pour cela, le développement de ce bassin de vie doit s'appuyer en priorité sur les centralités identifiées, tout en tenant compte de leurs contraintes propres (risques inondation, falaises, carrières souterraines, etc.), l'accueil résidentiel dans les autres communes devant rester maîtrisé.

R4. Soutenir l'effort de production de logements dans les centralités de la géographie préférentielle

Si les besoins en logements progressent sur l'ensemble des territoires, la production de l'offre appelle à être priorisée dans les enveloppes urbaines constituées, notamment en renouvellement des tissus existants.

Intensifier l'offre d'habitat dans les tissus urbains existants invite à massifier les opérations de recyclage, de transformation et de revalorisation des tissus urbains existants, notamment par :

- > les opérations de résorption de l'habitat vacant ou dégradé pour remettre sur le marché des logements insalubres ou vacants, restaurés et remis en état d'habitabilité
- > les opérations de rénovation pour agir sur le bâti par changement d'usage et/ou par surélévation et/ou extension de surface habitable
- > les opérations de démolition-reconstruction, si la démolition apparaît comme seule alternative à la densification du tissu existant et la production d'une offre de plus grande qualité urbaine et environnementale
- > les opérations d'intensification pour densifier et optimiser les droits à construire des dents creuses ou de grandes parcelles déjà

R4. Soutenir l'effort de production de logements dans les centralités de la géographie préférentielle

bâties ou par changement de destination de bâtiment

> les opérations de recyclage pour transformer du foncier déjà artificialisé

La remise sur le marché des logements vacants

L'anticipation de la vacance potentielle liée aux normes énéergétiques et la remise sur le marché des logements vacants notamment dans les cœurs de bourgs et les cœurs de petites villes, permet de répondre aux besoins des territoires en valorisant un parc déjà construit, et en mobilisant un gisement potentiel pertinent pour déployer des réponses au logement : diversification et qualité des produits habitat, proximité des services et des équipements, revalorisation patrimoniale, contribution à la sobriété foncière.

Les logements vacants représentent un gisement à mobiliser, malgré tout parfois complexe du fait de situations de blocage liées au statut de la propriété, et relatif du fait de très faibles taux de vacance pour l'ensemble des territoires de l'aire métropolitaine bordelaise.

Les opérations en intensification

Les opérations en intensification des tissus d'habitat pavillonnaire représentent un maillon important des parcours résidentiels et intergénérationnels.

L'optimisation de l'offre de logements peut passer par des interventions sur les logements privés en situation de sous-occupation, mobilisés notamment au profit de formes d'habitat intergénérationnel, par un redécoupage interne du bâti. Et le développement de l'offre par densification à la parcelle, voire remembrement, y compris surélévation.

Les opérations de recyclage et renouvellement urbain

La reconversion des bureaux ou des bâtiments d'activités obsolètes ou vacants et les transformations d'usage en logements ou structures d'hébergement peut contribuer à l'augmentation significative de l'offre en logements.

Cette remise d'immeubles sur le marché peut être incitée par le recours au bail à réhabilitation, la vente d'immeubles à rénover [VIR] et le dispositif d'intervention immobilière et foncière [DIIF].

R5. Garantir la production de logements locatifs sociaux publics ou privés dans un souci d'équilibre territorial

Les opérations de valorisation du foncier déjà artificialisé peuvent également prendre la forme de surélévations permettant de créer des surfaces neuves de logement au-dessus de bâtiments existants, voire de transformations d'usage de bâtis existants, reconversion de bureaux par exemple.

R5. Garantir la production de logements locatifs sociaux publics ou privés dans un souci d'équilibre territorial

Le maintien voire l'accélération de la production de logements, et notamment de logements sociaux, représente une priorité centrale pour l'aire métropolitaine bordelaise. Les besoins en logements sociaux, tant sur le segment de l'offre locative sociale que sur celui de l'accession abordable, s'expriment de manière importante.

Estimation d'évolution du parc de logements locatifs sociaux

Territoires EPCI	Nombre total théorique de logements sociaux à créer d'ici 2040	Nombre de logements sociaux à créer par an sur l'EPCI	% de logements sociaux par rapport à la création de logements
Bordeaux Métropole	51 000	3 000*	40 %
CC Jalle-Eau Bourde	2 040	160	50 %
CC de Montesquieu	2 720	120	40 %
CC Médoc Estuaire	1 870	110	46 %
CC Rives de la Laurence	1 700	100	45 %
CC des Coteaux Bordelais	1 020	60	43 %
CC du Créonnais	1 020	60	40 %
CC des Portes de l'Entre-deux-Mers	1 020	60	46 %
Total	62 390	3 670	41 %

*Concernant Bordeaux Métropole, il faut ajouter au LLS 2250 logements en accession sociale (BRS/PSLA)

R5. Garantir la production de logements locatifs sociaux publics ou privés dans un souci d'équilibre territorial

Assurer une production de logements locatifs sociaux suffisante pour répondre aux obligations légales

La forte augmentation des prix de l'immobilier résultant pour partie de la forte pression démographique que connaît la Gironde, conduit les ménages à s'éloigner de l'agglomération pour se loger dans des conditions abordables. Il convient de remédier à cette tendance par une production massive de logements sociaux, en intégrant les dispositifs tels que : BRS (Bail Réel Solidaire) dans les zones urbaines «tendues» et PSLA (Prêt Social Location Accession).

Les objectifs de production de logements sociaux sont territorialisés selon l'organisation urbaine portée par le SCoT tout en permettant de répondre aux obligations de l'article 55 de la loi SRU majorées par l'article 10 de la loi Duflot (relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social)

De manière générale, les territoires (communes et EPCI) doivent produire une offre sociale correspondant à 40 % minimum de la création de logements.

Quelques cas de figure spécifiques sont à distinguer :

- > les communes fortement dotées en logements sociaux et quartiers d'habitat social, c'est-à-dire dont le parc locatif social excède 35 % de leur parc de résidences principales, doivent œuvrer à un desserrement de leur parc de logements locatifs sociaux et une diversification de la production
- > les communes déficitaires au titre de l'article L.302-5 du Code de la construction et de l'habitation (article 55 de la loi SRU) satisfont leurs obligations en mettant en œuvre une politique volontariste de production de logements locatifs sociaux. Elles ont l'obligation d'avoir à terme et de maintenir en fonction des préconisations de l'Etat, 25 % de leur parc de résidences principales constitué de logements locatifs sociaux ou relevant du bail réel solidaire (BRS) ou du prêt social location accession (PSLA).
- > les communes ne relevant pas de cet article mais susceptibles de l'être, du fait notamment de la croissance de leur population, doivent anticiper cette situation et consentir à un effort important en faveur du logement social.

Les communes non-soumises aux obligations SRU doivent tendre vers un parc de logements sociaux d'environ 15 % du total des résidences principales.

R5. Garantir la production de logements locatifs sociaux publics ou privés dans un souci d'équilibre territorial

Les Programmes locaux de l'habitat [PLH] doivent décliner par secteur les objectifs de production d'une offre locative sociale publique et privée et définir les moyens de mise en œuvre. Ils peuvent également préciser les modalités de reconstitution du patrimoine social lors de la vente aux occupants.

Ils doivent veiller à ce que la vocation sociale du parc locatif privé soit renforcée grâce aux différents outils mobilisables (mise en place de programmes animés, acquisitions et réhabilitations par des organismes agréés, conventionnement des logements, etc.).

En secteur tendu comme Bordeaux Métropole, cette mesure viendra augmenter les objectifs de production de logements locatifs sociaux publics, à titre accessoire compte tenu de la tension du marché.

Les documents d'urbanisme locaux doivent faciliter cette production par la mise en œuvre d'outils adaptés comme l'institution de servitudes d'emplacements réservés pour la mise en œuvre d'une mixité sociale (art. L.151-15) et/ou par l'instauration de secteurs fixant des objectifs de diversification résidentielle aux opérations de construction (art. L.151-41 4°) du code de l'urbanisme.

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

Au sein de la production de logements sociaux, tant publics que privés, une part significative de l'ordre de 30 %, est dédiée aux logements très sociaux (PLAI ou LOC). Cette prescription ne s'applique pas aux communes fortement dotées, disposant de plus de 35 % de logements locatifs sociaux. La localisation de ces logements très sociaux doit être réfléchie au regard de la proximité de quartiers importants de logements sociaux inscrits dans une procédure de politique de la ville.

Dans ce cas, il doit être envisagé une moindre proportion de logements très sociaux, à charge pour la commune de proposer un autre secteur où ils sont produits, de manière à respecter la moyenne de 30 % sur l'ensemble de la programmation triennale.

Dans le cadre de son PLU, la commune peut s'appuyer sur la définition d'emplacements réservés en faveur de la mixité sociale pour réaliser une programmation équilibrée du logement social et très social sur son territoire.

R6. Permettre à tous un parcours résidentiel choisi, de qualité et adapté aux besoins

En outre, les Programmes locaux de l'habitat [PLH] doivent porter une attention particulière aux logements des ménages les plus fragiles et/ou en situation de précarité.

Ils veillent à une bonne répartition de l'offre en logements d'urgence et en hébergement, tant en termes de types de structures (hébergement d'urgence, logements temporaires, logements très sociaux, logements gérés par des associations) que géographique, l'offre étant actuellement concentrée dans Bordeaux Métropole, et notamment Bordeaux.

Analysant les besoins, ils veillent notamment à ce que chaque EPCI soit doté au moins d'une structure d'accueil d'urgence ou d'une offre d'insertion de type maison-relais.

Ces efforts doivent être menés en lien avec les orientations du PDALHPD 2024-2030 de la Gironde.

R6. Permettre à tous un parcours résidentiel choisi, de qualité et adapté aux besoins

Le principe d'une priorisation des opérations immobilières proposant une mixité de dispositifs et de typologies de logements doit être retenu. En effet, il s'agit d'un impératif pour atteindre une fluidité des parcours résidentiels.

Assurer une production de logements diversifiée permettant la réalisation des parcours résidentiels au sein de l'aire métropolitaine

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

Les PLH doivent veiller à la satisfaction de parcours résidentiels diversifiés et non subis, dans un contexte de grande évolution des modes de vie.

R6. Permettre à tous un parcours résidentiel choisi, de qualité et adapté aux besoins

L'accent doit être porté sur le caractère abordable de l'offre, notamment pour les jeunes ménages, dont la majorité est aujourd'hui financièrement exclue de certains territoires de l'aire métropolitaine bordelaise.

Ils s'inscrivent dans le rééquilibrage de l'offre à l'échelle de l'agglomération par une diversification de la production à l'échelle locale.

Amplifier le développement de l'accèsion abordable

Au-delà du renforcement de l'offre en logements locatifs sociaux, l'enjeu de production sociale recouvre un objectif de développer l'accèsion abordable afin de contribuer à la régulation des marchés et à l'élargissement des parcours résidentiels, notamment pour les ménages modestes.

Il est important que les prix de l'accèsion restent en partie maîtrisés afin de rester accessibles aux ménages de ressources modestes et moyennes. Pour ce faire, il est recommandé que les PLH s'attachent à promouvoir une accèsion à la propriété à coût maîtrisé.

Ils définissent alors les critères d'une accèsion abordable (seuils, ménages concernés) et les modalités d'intervention publique.

Les documents d'urbanisme locaux peuvent relayer ces orientations par la définition de secteurs et/ou d'emplacements réservés où une part de la construction doit faire l'objet d'accèsion à coût maîtrisé.

Afin de fluidifier la rotation du parc locatif et rendre l'accèsion financièrement accessible, le développement de cette offre en accèsion sociale peut se déployer auprès des locataires du parc HLM, en prêt social location accèsion [PSLA], ou en bail réel solidaire (BRS), en veillant, pour ce dernier, à l'équilibre prix d'achat/redevance et en tenant compte de la charge globale (TFPB, charges de copropriétés...).

Le développement du Bail réel solidaire [BRS] constitue une alternative intéressante de financement en pleine propriété ou en location pour loger des ménages en se constituant un patrimoine immobilier.

Ces nouvelles solutions basées sur le démembrement de propriété, l'acquisition temporaire ou emphytéose, permettent d'élargir le panel des dispositifs d'accèsion abordable. Leur intérêt est également de garantir pour certains la pérennité de la vocation sociale de l'offre immobilière ainsi constituée.

R6. Permettre à tous un parcours résidentiel choisi, de qualité et adapté aux besoins

Sécuriser les parcours résidentiels des jeunes ménages

Les profils et les situations des jeunes relèvent de typologies disparates : apprentis, sans emploi, en formation, étudiants, boursiers, services civiques, salariés en CDD ou en CDI à temps partiel, saisonniers, jeunes en errance, jeunes très précaires, jeunes en sortie d'aide sociale à l'enfance, jeunes en situation de handicap, etc.

L'offre en logements adaptés à ces publics jeunes reste insuffisante quantitativement et difficile d'accès par rapport aux niveaux de ressources.

L'objectif poursuivi est de favoriser le développement d'une diversité d'offres accessibles aux publics jeunes, ainsi que des réponses en hébergement dédiées : foyers de jeunes travailleurs, résidence hôtelière à vocation sociale, colocation solidaire, sous-location, cohabitation intergénérationnelle, etc.

Faciliter l'accès au logement des travailleurs saisonniers

Les rythmes de la saisonnalité, notamment dans le secteur du tourisme, de la restauration et hôtellerie, l'agriculture et de la viticulture exacerbent les tensions du marché immobilier à destination des travailleurs saisonniers.

Afin de répondre à l'ensemble des besoins, il importe que les territoires appréhendent ce sujet en identifiant les besoins, objectifs et moyens d'actions, par l'accompagnement des services de l'Etat et du Conseil départemental de la Gironde et dans le cadre d'une coopération territoriale à l'échelle du SCoT.

Diversifier les réponses apportées aux ménages en perte d'autonomie : ménages vieillissants et personnes handicapées

Au gré d'une espérance de vie grandissante, l'amélioration de la réponse de logements aux ménages vieillissants et aux personnes en situation de handicap suppose la diversification des solutions proposées en matière de logement et d'accompagnement. La recherche de solutions intermédiaires, entre le logement autonome, l'habitat alternatif, les résidences autonomie, les résidences intergénérationnelles et les nouvelles formes d'habitat partagé, l'habitat inclusif,

R6. Permettre à tous un parcours résidentiel choisi, de qualité et adapté aux besoins

les colocations solidaires, les résidences services sénior, l'accueil en établissement spécialisé,

Il convient d'intégrer dans les Programmes locaux d'habitat et les documents d'urbanisme locaux une stratégie de déploiement de solutions d'habitat adapté aux personnes vieillissantes, et plus globalement, d'adaptation des espaces publics et des mobilités aux besoins des personnes âgées.

Dans le respect de la loi de 2005 portant sur les opérations d'aménagement et de construction, une attention particulière doit être portée à l'accessibilité des logements, des espaces publics et centralités de commerces, artisanat et de services pour les personnes âgées, et plus généralement les personnes à mobilité réduite ou subissant des gênes de vie temporaires ou définitives. Les PLH peuvent comporter un volet concernant la connaissance du parc locatif public au vue d'adapter le parc afin de bâtir une stratégie d'intervention : la population vieillissante et mesures favorisant le maintien à domicile, développement de structures d'accueil, médicalisées ou non, de qualité et abordables, etc.

Améliorer les réponses de logement adapté ou accompagné en direction des publics spécifiques

Pour faire face à des besoins toujours plus importants et spécifiques sur les situations d'urgence : réfugiés, sans logement, jeunes sortant de l'aide sociale à l'enfance, femmes victimes de violences, etc. le développement de solutions d'habitat transitoire et de logement accompagné s'oriente vers :

- > l'offre de logement adapté en proposant des solutions à des personnes ayant connu un parcours d'exclusion qui revêt des formes multiples : pension de famille, résidence sociale
- > l'offre d'habitat transitoire ou intercalaire temporaire pour répondre aux besoins d'urgence.

La production d'une offre adaptée devra se faire en corrélation avec les moyens dédiés à l'accompagnement social des ménages, et en prenant comme point de départ le PDALHPD.

R7. Intensifier les efforts de réhabilitation du parc ancien

Répondre aux besoins de sédentarisation et d'accueil des gens du voyage

Les Programmes locaux de l'habitat [PLH] doivent s'attacher aux besoins de sédentarisation des ménages locaux, si ces derniers existent. Le schéma départemental définit les objectifs et les localisations : les terrains familiaux à aménager et/ou les opérations de logements adaptés.

Conformément au Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de la Gironde, 12 aires permanentes, 3 aires de grand passage, un terrain familial locatif public ont été créés sur le territoire de l'aire métropolitaine bordelaise.

Trois aires d'accueil supplémentaires sont prescrites par le SDAHGV, deux à l'échelle de Bordeaux Métropole et une à l'échelle de la Communauté de communes de Montesquieu et la réalisation de terrains familiaux locatifs publics

supplémentaires : 30 places sur le secteur nord-ouest et Bordeaux Métropole, 30 places sur le secteur sud-ouest de Bordeaux Métropole, 10 places sur le territoire de Montesquieu.

Les documents d'urbanisme locaux doivent prévoir la réalisation des aires d'accueil, aires de grand passage et terrains familiaux, en compatibilité avec les prescriptions et

préconisations du schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage [SDAHGV 2019-2024].

Les PLH s'attacheront donc à identifier la commune d'accueil de ces aires.

R7. Intensifier les efforts de réhabilitation du parc ancien

La revitalisation de l'habitat ancien dépasse les centralités et constitue un levier à mobiliser sous des modes diversifiés : recyclage, acquisition-amélioration, démolition-reconstruction, valorisation des dents creuses.

Dans un contexte de hausse des prix de l'énergie et de mise en oeuvre de la loi Climat & énergie fixant un objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050, la dynamique d'amplification de la rénovation énergétique performante reste une priorité, qu'il s'agisse de rénover le parc bâti existant, de construire des bâtiments neufs performants ou de réduire l'empreinte carbone des ménages. Il s'agit alors :

> d'amplifier la rénovation thermique des logements publics et privés et ainsi réduire la consommation énergétique du parc résidentiel.

R7. Intensifier les efforts de réhabilitation du parc ancien

Les politiques de l'habitat à l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise s'attachent à :

- > poursuivre la réhabilitation du parc locatif social ;
- > requalifier le bâti ancien des centres tout en favorisant le maintien de la population résidente ;
- > résorber l'habitat indigne ;
- > améliorer les performances thermiques du parc ancien ;
- > prévenir la dégradation des copropriétés.

Pour ce faire, les PLH doivent contribuer à :

- > mettre en place des dispositifs animés d'amélioration de l'habitat (de type Programme d'intérêt général ou Opération programmée d'amélioration de l'habitat), visant à maintenir et à développer un parc locatif privé abordable et à réduire les situations d'indignité, d'insalubrité et de précarité énergétique ;

Poursuivre le travail réalisé dans le cadre des plateformes de rénovation énergétique mises en place par les intercommunalités et la Région, pour accompagner le public dans les travaux de rénovation;

> développer des actions d'accompagnement ciblées pour la réduction de la facture énergétique des ménages les plus fragiles ;

> faciliter l'accompagnement des réhabilitations dans le parc social, en lui permettant de se rapprocher des objectifs de performance thermique, phonique et l'accessibilité des constructions neuves ;

> faciliter l'observation des risques de déqualification des copropriétés fragiles et/ou dégradées, tout comme celle de certains lotissements.

Dans le cadre des réhabilitations, la question de l'accès des logements à un réseau de qualité (téléphonique, Internet, etc.) doit être étudiée, étant donné l'importance que revêt aujourd'hui ce service pour le bien vivre des habitants.

Les efforts engagés par les territoires dans l'élaboration de leurs plateformes de rénovation énergétique avec le soutien de la Région doivent être poursuivis pour garantir des logements économes en énergie.

R8. Orienter le rééquilibrage territorial sur les sites prioritaires de la production de logements

R8. Orienter le rééquilibrage territorial sur les sites prioritaires de la production de logements

Le rééquilibrage territorial, support de la production de logements, repose sur une combinaison de plusieurs mesures qui convergent toutes vers le même objectif : organiser une aire métropolitaine autour de nouveaux équilibres territoriaux et de coopérations étroites entre territoires voisins par un développement adapté aux ressources et à la prise en compte des risques.

Cette combinaison de mesures convergentes vers l'objectif de sobriété foncière se décline en partant de l'échelle large du territoire pour se concrétiser plus finement à l'échelle locale des communes, voire infracommunale, et ce, en plusieurs étapes.

En premier lieu : avec 75% d'espaces de nature préservés, la reconnaissance des valeurs et la valorisation des espaces naturels, agricoles et forestiers, ou socle naturel, associées à la préservation de ces espaces différenciée selon les territoires concrétisent la capacité de ces ENAF préservés à structurer fortement le territoire.

Réf. Ambition 1. L'aire métropolitaine bordelaise bioclimatique, un territoire grandeur nature

Ensuite, cette sobriété foncière organisée entre les EPCI conduit ainsi à une réduction de l'empreinte urbaine, avec 5 000 hectares supplémentaires protégés au sein des enveloppes urbaines.

Réf. Mesure E1. Inscrire la trajectoire Zéro artificialisation nette [ZAN] du SCoT

R8. Orienter le rééquilibrage territorial sur les sites prioritaires de la production de logements

Le SCoT impose de contenir les extensions urbaines dans les emprises définies par les enveloppes urbaines à l'horizon 2040 restées inchangées et similaires à celles définies dans le SCoT de 2014, et restreint l'évolution des secteurs de construction isolées dans une logique de structuration urbaine.

Réf. Mesure E2. Contenir l'urbanisation dans les enveloppes urbaines définies

Les efforts de sobriété foncière sont renforcés grâce aux protections des ENAF au sein des enveloppes urbaines et à la mise en place d'un outil qualitatif de protection des ENAF.

Réf. Mesure E3. Réduire la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers au sein des enveloppes urbaines

Les ENAF sont identifiés et caractérisés au sein des enveloppes urbaines au regard de l'armature bioclimatique et l'atlas de nature et de renaturation permet de les identifier et d'orienter les natures des protections.

En amont de l'organisation des sites prioritaires de production de logements, l'occupation du sol est rationalisée sur la base d'une nouvelle répartition pour chaque intercommunalité entre l'extension urbaine et le renouvellement urbain, selon la situation des centralités ou hors centralités pour les territoires et intrarocade ou extrarocade pour Bordeaux Métropole doublée d'une intensification des efforts sur le foncier résidentiel.

Le SCoT propose de rationaliser l'occupation du sol au sein des enveloppes urbaines en fixant pour chaque intercommunalité la proportion d'espaces dédiés au développement de l'habitat et de l'économie, soit en renouvellement urbain, soit en extension urbaine. Les pratiques en faveur du renouvellement urbain étant prioritaires.

Réf. Mesure E5. Rationaliser l'occupation des sols

R8. Orienter le rééquilibrage territorial sur les sites prioritaires de la production de logements

En matière de densités urbaines, le SCoT fixe des objectifs moyens de densités brutes par EPCI en affectant un objectif de densité plus élevé pour les centralités et les lieux préférentiels de développement.

Réf. Mesure E6. Intensifier les efforts sur le foncier résidentiel

Enfin, le SCoT propose d'adapter les densités des futures constructions aux contextes locaux, en prenant en compte la morphologie urbaine des tissus bâtis qui caractérisent les centralités.

Le SCoT fixe pour chaque type de centralité [centralités de cœur de villes ou de bourgs, de centralités en devenir, de zones d'activités commerciales, de gares] les densités minimales à respecter selon les caractéristiques du tissu bâti : tissus denses – tissus de moyenne densité – tissus isolés à faible densité.

Réf. Mesure Q1. Constituer un réseau de centralité en cohérence avec l'offre de transports, de services et d'équipements du quotidien,
Réf. Mesure Q2. Renforcer et constituer les centralités autour des nœuds de transports structurants,
Réf. Mesure Q3. Adapter les densités aux contextes locaux

Une armature territoriale construite autour de sites prioritaires de la production de logements

La réorganisation de l'équilibre territorial s'appuie sur une armature territoriale proposant une géographie préférentielle axée sur l'intensification des centralités liées aux lieux de vie, aux lieux de consommation, aux équipements et aux nœuds d'intermodalité.

Au regard des forts besoins de production de logements à l'échelle de chaque EPCI et notamment de production de logements sociaux, la priorisation de la production de logements est ciblée sur ces centralités et contribue ainsi au rééquilibrage territorial.

L'armature territoriale se concrétise autour des sites prioritaires de la production de logements et s'affirme par des centralités supports des besoins et du développement résidentiel. Les besoins annuels en logements corrélés aux besoins de logements sociaux à créer sont identifiés par EPCI, ils se répartissent sur les centralités de gares, des portes métropolitaines, les centralités à renforcer (cœurs de villes, les centralités en devenir, zones commerciales et d'activités).

R8. Orienter le rééquilibrage territorial sur les sites prioritaires de la production de logements

Le tableau de « *l'armature territoriale et des sites prioritaires de la production de logement* », regroupe les besoins de logements à créer.

Il indique, pour chaque intercommunalité de l'aire du SCoT, les sites prioritaires à l'échelle des communes, qui permettront leurs réalisations, associés à la proximité des services, des pôles d'emploi et de mobilités.

R8. Orienter le rééquilibrage territorial sur les sites prioritaires de la production de logements

Armature territoriale et sites prioritaires de la production de logements

Territoires EPCI	Sites prioritaires			
	Total annuel de logements à créer	Nombre de logements sociaux à créer par an par EPCI	Centralités de gares	Portes métropolitaines et de la couronne
Bordeaux Métropole	7 500	3 000*	Ambarès : La Gorp et La Grave, Bassens, Bègles, Blanquefort, Bordeaux, Bruges, Caudéran-Mérignac, Cenon, Le Bouscat Ste Germaine, Mérignac -Arlac, Parempuyre, Pessac, Talence médoquine, Villenave d'Ornon.	Porte du Lac (Bordeaux, Bruges), Porte de l'Aéroport (Mérignac), Porte Bordeaux Inno Campus (Pessac/ Gradignan/ Talence), Porte d'Arcins Garonne (Bègles / Villenave d'Ornon), Porte Plaine Sud Garonne (Floirac / Bouliac), Porte des Hauts de Garonne (Lormont/Cenon/ Artigues-près-Bordeaux).
CC Jalle-Eau Bourde	240	160	Gazinet-Cestas,	
CC de Montesquieu	400	120	Beautiran, Cadaujac, St médard-d'Eyrans	Cadaujac/Martillac
CC Médoc Estuaire	240	110	Ludon, Macau, Margaux	Pian-Médoc
CC Rives de la Laurence	220	100	Ste-Eulalie, St Loubès, St Sulpice-et-Cameyrac	Ste Eulalie
CC des Coteaux Bordelais	140	60		Artigues/Tresses-Mélac
CC du Créonnais	150	60		
CC des Portes de l'Entre-deux-Mers	130	60		
Total	9020	3 670		

*R8. Orienter le rééquilibrage territorial
 sur les sites prioritaires de la production de logements*

Territoires EPCI	Sites prioritaires	
	Centralités à renforcer : CES, coeurs de villes, centralités en devenir, zones commerciales et d'activités.	Obligation de produire des logements sociaux : communes soumises et tangentes
Bordeaux Métropole	Ambès, Artigues, Bassens, Blanquefort, Eysines (Beychades, Cantinoles, Le Vigean), Parempuyre (Caychac), Floirac (Souys-Combes), Le Haillan (Rostand), Le Taillan, Martignas/s/Jalle, Pessac, St Aubin-de-Médoc, St Médard en Jalles, Villenave (Pont de la Maye -Rte de Toulouse).	Ambarès et Lagrave, Artigues, Bordeaux, Bouliac, Bruges, Gradignan, Martignas/s/Jalles, Mérignac, Le Bouscat, Le Haillan, Le Taillan-Médoc, Parempuyre, St-Aubin-de-Médoc, St Médard en Jalles, Villenave-d'Ornon.
CC Jalle-Eau Bourde	Canéjan (La House), Cestas (Place Choisy Latour), St-Jean-D'Illac	Canéjan, Cestas, St-Jean-D'Illac.
CC de Montesquieu	Beautiran, Cadaujac, La Brède, Léognan, Martillac, St-Selve	Ayguemorte-les-Graves, Cadaujac, La Brède, Léognan, Martillac, St médard-d'Eyrans.
CC Médoc Estuaire	Le-Pian-Médoc, Ludon, Macau, Margaux-Cantenac	Arsac, Le Pian-Médoc, Macau, Ludon.
CC Rives de la Laurence	Montussan, St Loubès, St-Sulpice-et-Cameyrac, Yvrac.	Montussan, St-Eulalie, St Loubès, St-Sulpice-et-Cameyrac, Yvrac.
CC des Coteaux Bordelais	Fargues-St-Hilaire, Salleboeuf	Carignan-de-Bordeaux, Fargues-St-Hilaire, Pompignac, Salleboeuf, Tresses
CC du Créonnais	Créon, Loupes (Hermès), Sadirac, Sadirac (Lorient).	Sadirac, Créon
CC des Portes de l'Entre-deux-Mers	Latresne, Camblanes-et-Meynac, St Caprais, Langoiran	Camblanes et Meynac, Latresne, St-Caprais-de-Bordeaux.

R8. Orienter le rééquilibrage territorial sur les sites prioritaires de la production de logements

Une armature territoriale des centralités organisées par niveau d'intensité

Le tableau de « *l'armature territoriale des centralités organisées par niveau d'intensités* » identifie les sites prioritaires de production de logements au cœur des centralités proposées sur le territoire du SCoT : les portes métropolitaines et de la couronne, les centralités de gares, les CES, les cœurs de ville, les centralités en devenir, les zones commerciales et d'activités.

Chaque centralité est associée à des niveaux d'ambitions en lien avec les contextes urbains et les tissus qui composent les sites, des sites qui seront à intensifier, à structurer, à recomposer.

Ces niveaux d'ambitions sont associés à des fourchettes de densités adaptées aux différentes typologies des tissus des communes du Sysdau.

Les valeurs basses des densités sont adaptées aux tissus les moins denses des petites communes, en proposant toutefois des valeurs supérieures aux densités actuelles. Les valeurs hautes sont indicatives et peuvent être dépassées.

La manière de réinvestir les centralités en intensification, structuration ou recomposition se décline à l'échelle infra-communale.

Intensifier : il s'agit des centralités constituées des cœurs de villes ou de villages, dont l'offre de logements, de commerces, de services, d'équipements est à améliorer, afin de renforcer le caractère vivant et actif de ces centralités.

Structurer : il est question des centralités « potentielles » qui verront leurs possibilités de créer de la vie urbaine autour d'une programmation qui propose davantage de mixité.

Recomposer : les espaces concernés sont davantage dominés par de l'activité commerciale et/ou dotés de vastes surfaces de stationnements.

L'objectif pour ces espaces est d'augmenter leur attractivité en proposant une mixité des fonctions, des pratiques et des espaces (plantés, arborés...) afin de leur conférer une dimension de « quartier vivant ».

R8. Orienter le rééquilibrage territorial sur les sites prioritaires de la production de logements

Les centralités qui constituent l'armature territoriale sont organisées en six catégories, qui varient selon leur implantation sur le territoire, en termes de tissu urbain et de « vie urbaine ».

Le tissu urbain correspond au bâti selon des typologies et des formes construites et son organisation dans l'espace autour des voies de dessertes qui structurent une commune.

La « vie urbaine » des communes est constituée par l'offre de services et de commerces du quotidien, d'équipements (parcs, équipements culturels, écoles...)

Les six catégories de centralités identifiées sur le territoire sont :

> les *portes métropolitaines et de la couronne*, supports de projets et de programmes mixtes. Les portes métropolitaines font l'objet d'une consultation internationale de concepteurs sur 7.000 ha.

Les communes concernées par les portes de la couronne pourront, dans leurs documents d'urbanisme, mettre en place des outils tels que les OAP sectorielles, les secteurs de densité minimale, les périmètre d'attente de projet, des ZAD...

> les *centralités économiques et de services* [CES] sont associées aux cœurs de ville. Ces espaces regroupent des services, du commerce et peuvent, dans les secteurs soumis à la loi SRU, accueillir des logements sociaux et devenir un quartier bien équipé.

> les *cœurs de ville* ou centres historiques des villes et petites villes, qui concentrent une vie urbaine intense.

> les *centralités en devenir*, qui correspondent à des espaces qui se sont développés à l'écart des centres-villes, spontanément et par l'opportunité des trajets domicile-travail.

> les *secteurs commerciaux et d'activités*, qui se restructurent sur la base d'une programmation multifonctionnelle respectueuse des activités en place et des riverains, pour «faire quartier ».


























> les *quartiers de gare*, des quartiers attractifs supports de vie urbaine intense, à l'image des cœurs de ville.

Réf. Mesure Q2. Renforcer et constituer les centralités autour des nœuds de transports structurants,
























Réf. Mesure Q3. Adapter les densités aux contextes locaux,

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

Armature territoriale des centralités organisées par niveaux d'intensités

Territoires EPCI	Centralités		
	Portes métropolitaines et de la couronne	Centralités de gares	CES
	 <p>Les portes métropolitaines et de la couronne sont des secteurs situés principalement à l'interface entre la métropole et les communautés de communes voisines, souvent desservies par un axe autoroutier. Ces zones, majoritairement constituées d'activités économiques, possèdent des emprises foncières importantes.</p>	<p>Densités : entre 30 et plus de 100logts/ha selon la densité des tissus limitrophes</p> <ul style="list-style-type: none">  Intensifier autour de l'existant env 60/100logts/ha et +  Structurer pour créer un quartier attractif env 40/60logts/ha  Recomposer et diversifier env 30/40logts/ha 	 <p>Les CES sont associée aux coeurs de ville et de bourg. Ces espaces accueillent des services, du commerce et peuvent, dans certains secteurs soumis à la loi SRU, accueillir des logements sociaux et devenir un quartier bien équipé.</p>
Bordeaux Métropole	 <p>Porte du Lac (Bordeaux, Bruges), Porte de l'Aéroport (Mérignac), Porte Bordeaux Inno Campus (Pessac/Gradignan/ Talence), Porte d'Arcins Garonne (Bègles / Villenave d'Ornon), Porte Plaine Sud Garonne (Floirac / Bouliac), Porte des Hauts de Garonne (Lormont/Cenon/ Artigues-près-Bordeaux).</p>	 Ambarès : La Gorp et La Grave, , Bègles, Blanquefort, Bordeaux, Caudéran-Mérignac, Cenon, Le Bouscat Ste Germaine, Mérignac -Arlac, Parempuyre, Pessac, Talence médoquine, Villenave d'Ornon.  Bassens  Bruges,	 Le Haillan, Le Taillan-Médoc, Martignas/s/ Jalle, St Aubin de Médoc, St Médard en Jalles,
CC Jalle-Eau Bourde		 Gazinet-Cestas,	 Cestas, St jean-D'Illac
CC de Montesquieu	 Cadaujac-Martillac	 Beautiran, Cadaujac, St médard d'Eyrans	 Beautiran,La Brède,Léognan, Cadaujac, St-Selve.
CC Médoc Estuaire	 Pian Médoc.	 Ludon Médoc, Macau, Margaux	 Ludon-Médoc, Macau
CC Rives de la Laurence	 Ste Eulalie/Carbon Blanc	 Ste Eulalie, St Loubès  St Sulpice et Cameyrac	 Montussan, St-Loubès,
CC des Coteaux Bordelais	 Artigues/Tresses-Mélaç		 Fargues-St-Hilaire
CC du Créonnais			 Créon, Sadirac
CC Portes de l'Entre-deux-Mers.			 Latresne, Langoiran, St-Caprais.

R8. Orienter le rééquilibrage territorial sur les sites prioritaires de la production de logements

Territoires EPCI	Centralités		
	Coeurs de villes	Centralités en devenir	Zones commerciales et d'activités
	<p>Densités : entre 20 et plus de 100logts/ha selon la densité des tissus</p> <p> Intensifier autour de l'existant Selon la densité des tissus existants, la densité est comprise entre : env 60 et plus de 100logts/ha env 30 et 60 logts/ha env 20 et 30logts /ha</p> <p> Structurer pour créer plus de vie urbaine Selon la densité des tissus existants, la densité est comprise entre : env 60 et plus de 100logts/ha env 30 et 60 logts/ha env 20 et 30logts /ha</p>	<p>Densités : entre 20 et plus de 100logts/ha selon la densité des tissus</p> <p> Intensifier pour faire quartier Selon la densité des tissus existants, la densité est comprise entre : env 60 et 100logts/ha env 30 et 60 logts/ha env 20 et 30logts/ha</p> <p> Structurer et constituer Selon la densité des tissus existants, la densité est comprise entre : env 60 et 100logts/ha env 30 et 60 logts/ha env 20 et 30logts/ha</p>	<p>Densités : entre 30 et plus de 100logts/ha selon la densité des tissus</p> <p> Recomposer et diversifier Selon la densité des tissus existants, la densité est comprise entre : env 60 et 100logts/ha env 40 et 60 logts/ha env 30 et 40logts/ha</p>
Bordeaux Métropole	<p> Ambarès, Ambès, Bassens, Eysines, Parempuyre, Pessac.</p>	<p> Eysines (Cantinolle, Le Vigan),</p> <p> Parempuyre (Caychac), Floirac (Souys-Combes),</p> <p> Villenave (Pont de la Maye -Rte de Toulouse).</p>	<p> Eysines, Le Haillan, Mérignac (Rostand)</p> <p>St Médard en Jalles - Lamartine-Berlincan - Picot</p> <p>Villenave-d'Ornon</p>
CC Jalle-Eau Bourde	<p> Canéjan</p>	<p> Canéjan (La House)</p> <p> Cestas (Choisy Latour)</p>	<p> Cestas (Gazinet-Nord)</p>
CC de Montesquieu	<p> Martillac</p>		<p> Léognan</p>
CC Médoc Estuaire	<p> Le-Pian-Médoc, Margaux-Cantenac</p>		
CC Rives de la Laurence			<p> St Sulpice-et-Cameyrac Yvrac (Le Poteau)</p>
CC des Coteaux Bordelais	<p> Salleboeuf</p>		
CC du Créonnais	<p> Loupes</p>	<p> Loupes (Eglise-centre) Sadirac (Lorient)</p>	<p> Créon</p>
CC Portes de l'Entre-deux-Mers	<p> Camblanes et Meynac</p>		



S.

Préserver et enrichir la qualité de vie dans les territoires


S1. *Améliorer le confort urbain*

S2. *Valoriser l'attrait culturel et touristique pour renforcer le rayonnement du territoire*



Préserver et enrichir la qualité de vie dans tous les territoires

Légende

Réinvestir le lien avec le fleuve


- Développer un réseau de promenades le long des fleuves et de l'estuaire
- Développer des cheminements le long des cours d'eau
-  Faire du lit majeur, des îles, des paysages, des communes de bord de l'eau, des sites d'intérêt patrimonial
- Organiser les déplacements autour des haltes et des ports
- Traversée des fleuves (pont, bac)

Valoriser les sites historiques en bordure des fleuves :

-  le patrimoine historique : châteaux, forts...
-  le patrimoine industriel et d'activité


L'itinérance : découvrir des territoires aux identités fortes

L'œnotourisme

- Développer les pratiques itinérantes sur les routes des vins
-  Domaine viticole - châteaux






Le tourisme patrimonial

- S'appuyer sur les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle pour constituer des itinéraires culturels
- Chemins de promenades de randonnées (PDIPR Gironde : Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnée)

-  Centralités situées sur les axes de transports collectifs à intensifier

-  Coeurs de villes et de villages

Le tourisme nature

- Renforcer les itinéraires cyclables
- ■ ■ ■ ■ Projet de cheminements complémentaires Est et Ouest
-  Parc naturel régional du Médoc
-  Parc des Jalles
-  Parc des Coteaux
-  Parcs urbains, forêts et autres espaces de nature
-  Terroirs viticoles

S1. Améliorer le confort urbain

Le SCoT bioclimatique a pour objectif d'améliorer le confort urbain via la prise en compte de la nature comme espace de vie, tout en préservant les habitants des aléas climatiques et des risques.

La métropole à bien vivre implique la valorisation des territoires qui recèlent de patrimoines paysagers, bâtis, viticoles..., qui pourraient augmenter l'offre culturelle existante et proposer, en plus de l'intérêt qu'ils suscitent, des lieux d'expositions, de spectacles.

Une programmation culturelle élargie pourrait compléter l'offre déjà présente et favoriser la curiosité des promeneurs du « dimanche » et celle des visiteurs venus découvrir la région.

S1. Améliorer le confort urbain

Considérer le végétal et l'eau comme des éléments structurants du cadre urbain

Proposer des surfaces en pleine terre, généreuses et dominées par le végétal

Le paysage forme la structure du territoire, à travers des continuités, qui conditionnent les aménagements urbains.

Avec les changements du climat, il est important de préserver ces continuités écologiques tout en réduisant la consommation des sols et leur artificialisation. Laisser une large place au « non construit » et permettre la présence généreuse de surfaces perméables, est un des moyens pour parvenir à la réduction des îlots de chaleur, qui impactent la qualité de vie des habitants.

Voir illustration 5

Le végétal est appréhendé comme un élément déterminant du cadre de vie, car il assure le maintien des « continuités du vivant ».

S1. Améliorer le confort urbain

Il est une réponse aux aléas climatiques par ses atouts protecteurs, avec les bienfaits qu'il apporte, ainsi que par son rôle de régulateur grâce à :

- > sa capacité à absorber le CO₂,
- > l'humidification de l'air à travers l'évapotranspiration,
- > la gestion des eaux de ruissellement par son système racinaire, un moyen de lutte contre les glissements de terrains.

Réf. Mesure A2. Constituer un climatiseur naturel de corridors de fraîcheur autour d'une armature naturelle bioclimatique

Le végétal est aussi un atout incomparable dans la qualité de vie des habitants, par l'apport « paysager » qu'il confère aux lieux :

- > un paysage « à vivre » avec des parcs, des prairies, des terres cultivées, des forêts.
- > un paysage identitaire qui fabrique les lieux, avec des particularités locales relatives à chaque portion de territoire :

Voir illustration 1

- le paysage des collines et des vallons de l'Entre Deux Mers, complété des cultures de vignes,
- le paysage des terrasses du Médoc et des vignes,
- le paysages des Landes à l'Ouest et des Graves plus au Sud, associés à la forêt et aux vignes dans la portion Sud-Est de ce territoire.

Les aménagements devront ainsi :

- > s'adapter aux paysages des territoires en tenant compte des particularités locales : vignes et fleuve, coteaux et vallons, forêt...

Voir illustration 1

- > s'intégrer aux contextes urbains

Voir illustration 2

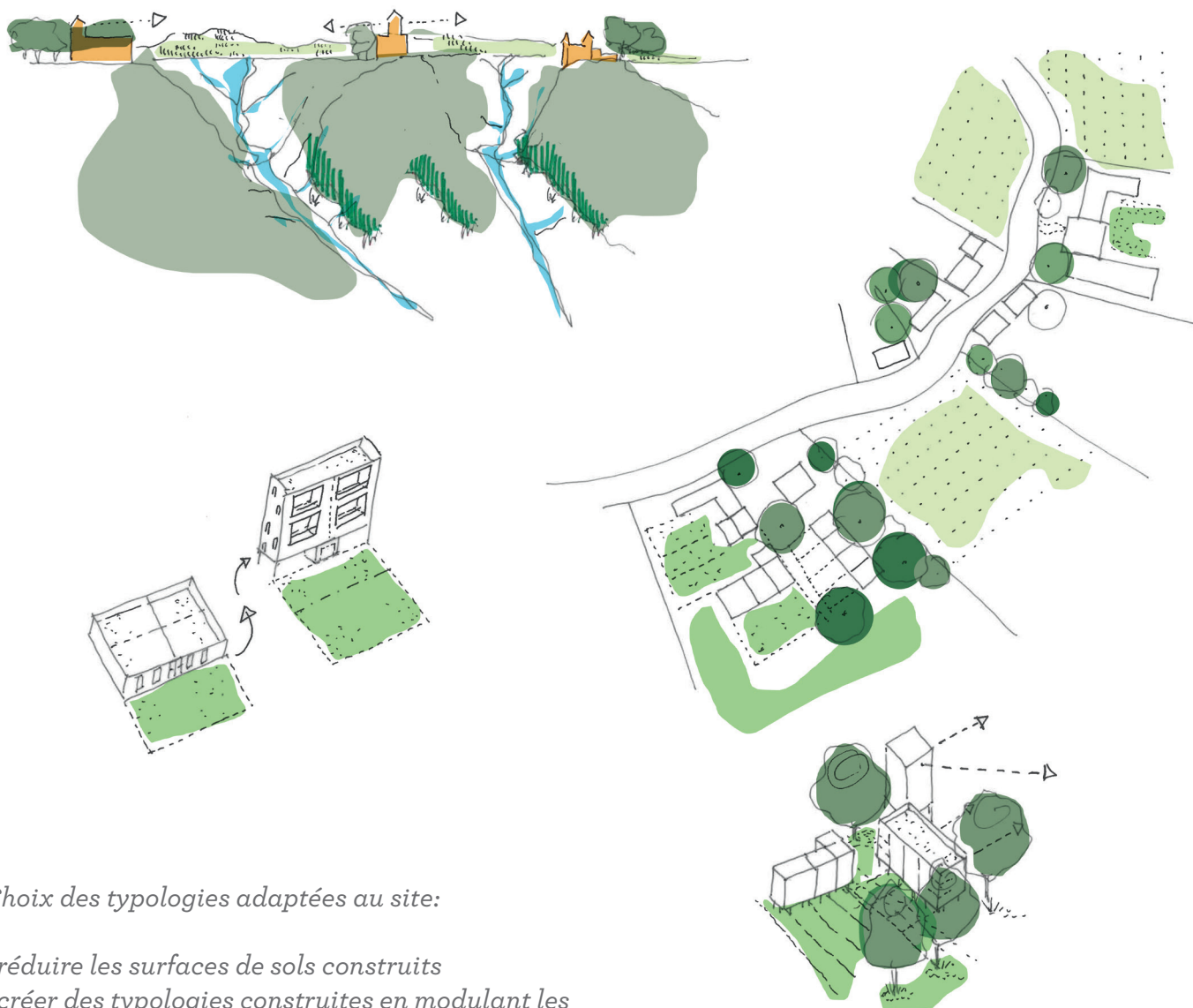
- > permettre la création de nouveaux espaces verts.

Réf. Mesure A2. Constituer un climatiseur naturel de corridors de fraîcheur autour d'une armature naturelle bioclimatique,

Réf. Mesure Q3. Adapter les densités aux contextes locaux

illustrations

Un paysage identitaire qui fabrique les lieux - Illustration 1



Choix des typologies adaptées au site:

- réduire les surfaces de sols construits
- créer des typologies construites en modulant les hauteurs
- créer des typologies construites avec des vues sur les paysages

illustrations

Adapter les typologies au paysage urbain - Illustration 2



S1. Améliorer le confort urbain

Faire du végétal et de l'eau des opportunités

Faire projet avec le végétal

références

Parmi des exemples choisis, il s'agit ici d'illustrer quelques situations d'aménagements urbains, dans le sens de l'anticipation, de la prévention face aux aléas naturels en intégrant des stratégies d'aménagements adaptées aux changements climatiques, notamment en lien avec les fortes pluies. (Voir les chap. A, B, C, D)

Les évènements climatiques deviennent de plus en plus intenses et répétés, c'est pourquoi il faut préserver des espaces naturels existants et les continuités écologiques.

Le paysage est l'identité d'un territoire mais il est aussi la structure « physique » dans laquelle s'insèrent les lieux de vie, les villes et villages, les espaces de cultures, de productions...

Les changements climatiques se répercutent dans nos vies en termes de confort, de dangers, il est alors important, de mettre en oeuvre au sein des futurs aménagements les outils qui permettront de ne pas subir le réchauffement ressenti dans les villes et villages et dans les logements, de ne pas subir les conséquences liées aux pluies intenses.

La vie urbaine est une marque de l'attractivité, d'un territoire d'une ville, d'un village et elle passe par les lieux de rencontres que permettent les espaces publics.

Des espaces publics « à vivre » et actifs, au moyen d'une politique de revitalisation des coeurs de villes et de bourgs qui passe par le maintien des commerces, de l'artisanat et des services du quotidien, mais aussi par des espaces accueillants et « séduisants ».

Pour atteindre ces objectifs, et afin qu'ils deviennent des lieux agréables à vivre en toute saison et surtout en période estivale, , il s'agit de créer des zones ombragées.

Il s'agit bien d'éviter les grands espaces trop minéralisés qui génèrent des îlots de chaleur supplémentaire qui limitent les activités extérieures en été.

S1. Améliorer le confort urbain

Les outils qui pourraient être utilisés pour y parvenir sont :

- > planter des arbres, porteurs d'ombres, des plantes grimpantes,
- > installer des ombrières, des structures d'ombrages, qui peuvent être amovibles et être démonté en hiver par exemple, des voiles d'ombrages à positionner dans certaines rues ou places,
- > créer des zones avec de l'eau sur les espaces publics : jeux d'eau, fontaine...(voir paragraphe suivant)
- > choisir des couleurs claires dans les aménagements d'espaces publics
- > proposer des espaces de nature spontanée que les habitants peuvent s'approprier, désimperméabiliser le maximum de surfaces dédiées aux stationnements et aux circulations douces par exemple.
- > choisir des essences d'arbres adaptées au changement climatique.

Voir illustrations 3, 4

Réf. Principe A. Renouveler et renforcer le lien à la nature et aux paysages par l'aménagement d'une armature bioclimatique naturelle

Réf. Principe B. Préserver les paysages agricoles et naturels et restaurer leurs fonctionnalités

Réf. Principe C. Adapter l'aménagement du territoire aux changements climatiques

Réf. Principe D. Conforter l'armature naturelle bioclimatique par la renaturation

Réf. Mesure H5. Favoriser l'écoconstruction pour réduire et stabiliser les besoins en matériaux non renouvelables

...illustrations...

Illustration 3 - Un espace public accueillant, séduisant, en toute saison, support de rencontres, de jeux...



Installer des ombrières, des voiles d'ombrages, qui peuvent être amovibles et démontées en hiver, par exemple.



illustrations

Illustration 4



S1. Améliorer le confort urbain

De manière générale, les aménagements devront être économes en consommation des sols, plusieurs moyens permettent d'y parvenir et notamment le choix des densités au sein des nouvelles opérations de logements.

Réf. Mesure Q3. Adapter les densités aux contextes locaux

Au-delà de la réflexion sur les densités, les formes urbaines et leurs variations peuvent aussi permettre de réduire l'artificialisation des sols, par des systèmes de compensation au sein de l'opération, sur le principe des « échanges de hauteurs »¹.

Des hauteurs variées en fonction du contexte bâti et paysager, qui peuvent être ponctuellement plus élevées, offrant ainsi davantage de logements avec une surface au sol réduite.

Il est alors possible d'envisager des typologies :

> plus basses en milieux urbains (en moyenne entre R+1 et R+4) tout en s'adaptant aux contextes des typologies présentes dans les bourgs ou les villes.

> plus hautes, pour les constructions en lien avec le grand paysage avec des bâtiments de plus de 4 étages qui offrent des vues intéressantes depuis les logements.

(Illustrations 1 et 6)

L'ambition est bien d'atteindre, par cette recherche autour des formes urbaines et de la densité, des espaces en pleine terre les plus généreux possible, ainsi que des liens visuels et de pratiques avec les espaces naturels environnants et le grand paysage.

La recherche sur les formes urbaines est aussi le moyen de faciliter la circulation de l'air et ainsi de compléter les corridors de fraîcheurs naturels.

Réf. Principe A. Renouveler et renforcer le lien à la nature et aux paysages par l'aménagement d'une armature bioclimatique naturelle

Réf. Principe B. Préserver les paysages agricoles et naturels et restaurer leurs fonctionnalités

Réf. Principe C. Adapter l'aménagement du territoire aux changements climatiques

S1. Améliorer le confort urbain

Réf. Principe D. Conforter l'armature naturelle bioclimatique par la renaturation

Réf. Mesure Q3. Adapter les densités aux contextes locaux

¹Paul Chemetov – Projet de l'Ile de Nantes

Réduire les emprises au sol construites pourra être un moyen de conserver des espaces en pleine terre généreux. Les réflexions sur la réhabilitation de l'existant, sur les densités et les formes urbaines sont des outils supplémentaires pour y parvenir afin de :

- > limiter la consommation de matériaux de construction et de ressources,
- > proposer davantage de surfaces plantées et perméables,
- > réduire les îlots de chaleur,
- > préserver des espaces communs paysagers généreux entre les constructions,
- > préserver et protéger les zones de cultures dans les territoires agricoles,
- > favoriser la biodiversité ...

Réf. Mesure Q1. Constituer un réseau de centralités en cohérence avec l'offre de transports, de services et d'équipements du quotidien,
Réf. Mesure Q2. Renforcer et constituer les centralités autour des noeuds de transports structurant,
Mesure

Réf. Mesure Q3. Adapter les densités aux contextes locaux

Des espaces de nature qui peuvent en fonction de leur taille être, par exemple :

- > des parcs,
- > des aires de jeux et de rencontres,
- > des jardins partagés, pour y cultiver ses légumes,
- > des zones de cultures pour les plus grandes surfaces,
- > des espaces de liaisons entre quartiers dédiées aux circulations douces ...

S1. Améliorer le confort urbain

illustrations

Préserver des espaces communs paysagers généreux entre les espaces bâtis - Illustration 5



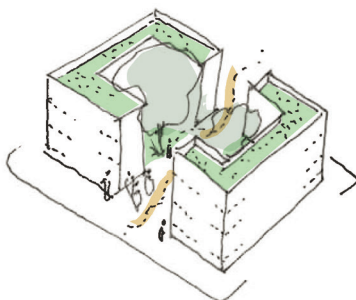
S1. Améliorer le confort urbain

illustrations

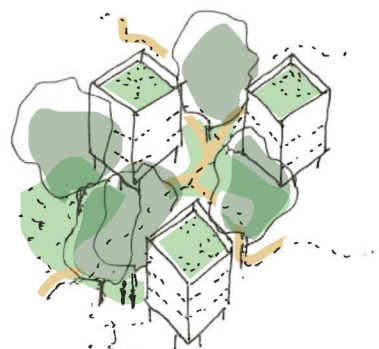
Des hauteurs variées en fonction du contexte bâti et paysager - Illustration 6



La ville compacte.



La ville surprise:
 - des vues sur les intérieurs d'îlots
 et des cheminements de traverse



La ville «ouverte» aux traversées multiples:
 - des constructions plus hautes avec des vues
 sur le paysage, des espaces plantés et
 équipés de jeux, de bancs, de tonelles,
 d'espaces de sports...



La ville variée:
 - créer des transitions «douces» avec l'existant,
 - des échanges de hauteurs selon les contextes,
 avec des vues sur le paysage environnant.

S1. Améliorer le confort urbain

Faire projet avec l'eau

Les espaces de nature, indépendamment de leurs fonctions sont une réponse aux problèmes de gestion de l'eau par leur capacité à infiltrer l'eau, à un moment où les fortes pluies sont de plus en plus présentes et avec, les problèmes induits, comme les inondations.

La loi Climat et résilience implique un changement d'approche dans l'aménagement des espaces des villes et villages. La réflexion sur la ville et l'abandon progressif du « tout voiture » au profit de modes actifs, permet de désimperméabiliser les surfaces progressivement, au profit de la ville nature.

C'est bien cette « ville nature » qui apportera des réponses aux changements climatiques, sur la question de la gestion l'eau mais aussi des îlots de chaleur qu'il convient de résorber au profit d'un confort thermique et d'un « espace bien à vivre », alors que les épisodes de chaleur en été vont alterner avec des phases de pluies intenses et se répéter.

La question est ici, de parvenir à gérer l'eau lors des événements de fortes pluies en permettant son infiltration progressive tout en évitant ainsi les inondations et apporter une réponse aux problèmes d'absorption par les collecteurs d'une trop grande quantité d'eau,

dans un temps réduit.

Voir illustrations 5, 6, 7

Prévoir dans les zones aujourd'hui inondées des formes urbaines qui permettent la montée des eaux sans mettre en péril les habitants, ni leurs biens.

Dans ces espaces identifiés comme étant des zones possibles de crues, les rez-de-chaussées des bâtiments pourraient laisser circuler l'eau et permettre le stationnement en sous face des bâtiments, sans consommer d'autres espaces en pleine terre à l'extérieur de l'emprise du bâti.

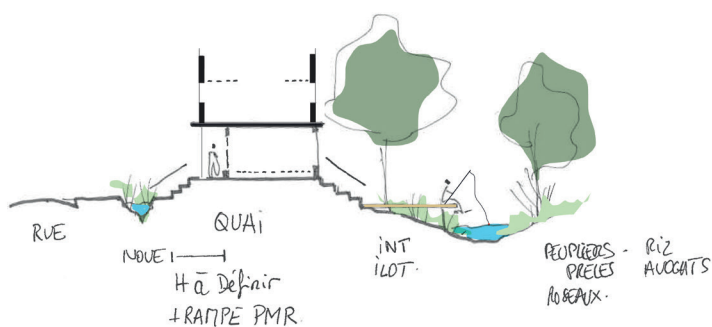
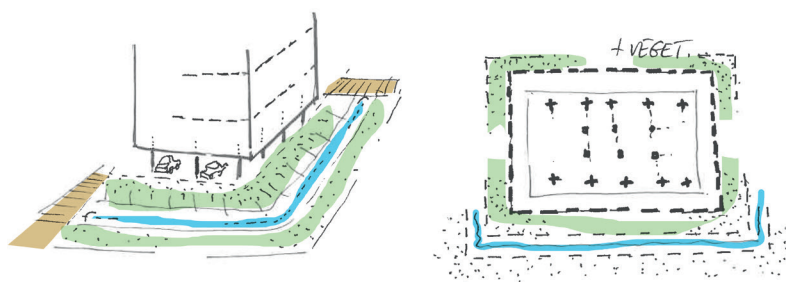
Les avantages sont multiples :

- > les voitures sont « stockées » sous les bâtiments et moins visibles depuis les habitations,
- > les sols dédiés au stationnement en nappe disparaissent au profit d'espaces en pleine terre et perméables,
- > les espaces libérés du stationnement en coeur d'îlot peuvent accueillir des jardins, des espaces de jeux, de rencontres.

illustrations

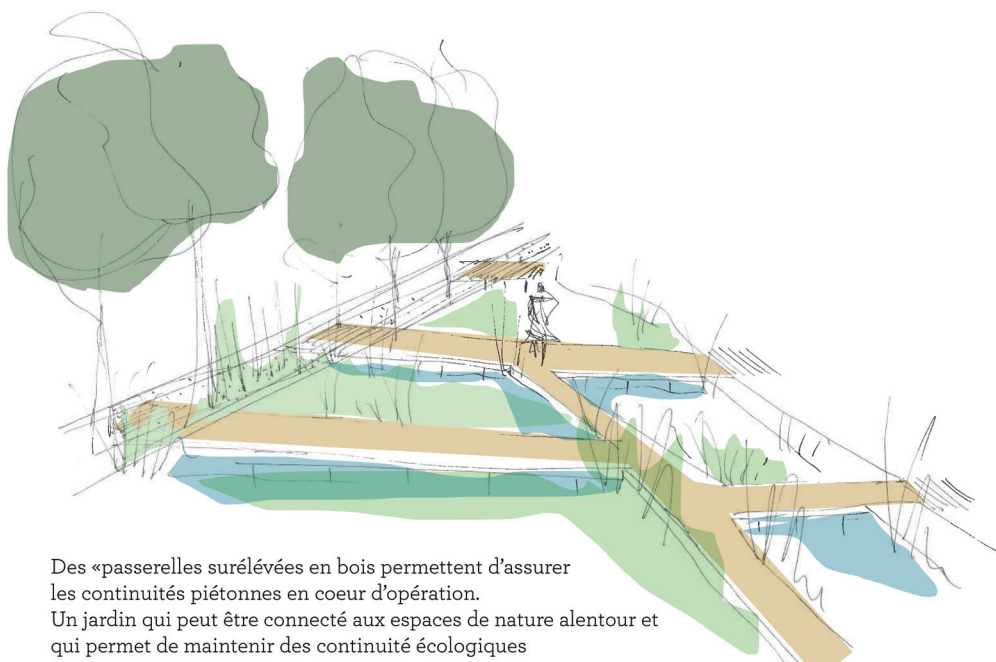
Permettre la montée des eaux sans mettre en péril les habitants, ni leurs biens - Illustration 7

Des habitations « décollées du sol » pour être protégées en cas d'inondations
 Des noues autour des rez de chaussées bordées de talus en pleine terre pour infiltrer une partie des eaux pluviales



«Marcher sur l'eau».

En intérieur d'opération créer un jardin «noue» qui permette de recueillir les eaux de pluie intense et éviter les inondations en pieds de bâtiments.



Des «passerelles surélevées en bois permettent d'assurer les continuités piétonnes en coeur d'opération.
 Un jardin qui peut être connecté aux espaces de nature alentour et qui permet de maintenir des continuités écologiques

S1. Améliorer le confort urbain

Des espaces en pleine terre qui peuvent accueillir les eaux de pluies intenses et servir d'espace tampon en cas de fortes intempéries et être profilés en noues paysagères.

Voir illustrations 7 et 8-1

Parce que les espaces publics représentent à l'échelle d'une commune une très grande part de surface imperméabilisée, leurs transformations en espaces plus « verts » avec plus de surfaces en pleine terre constituent une priorité.

Les principes suivants pour parvenir à des espaces publics accueillants en toute saison et vecteurs de vies urbaines et de rencontres pourront être mobilisés :

- > végétaliser les sols artificialisés dans les espaces existants pour augmenter le confort des lieux : cours d'écoles, parkings, places ...
- > choisir des matériaux drainants pour les espaces extérieurs : chaussées, trottoirs, espaces de stationnements, cours d'écoles...

aménagements afin d'éviter les couleurs sombres et ainsi réduire les zones « de chaleurs » en ville qui rendent certains lieux impraticables en période estivale

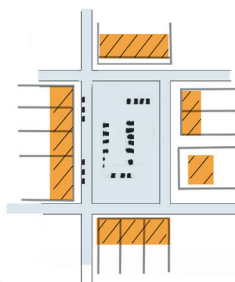
- > accroître les surfaces en pleine terre et planter des arbres qui génèrent de l'ombre et adaptés au climat en anticipant son changement, afin de limiter les îlots de chaleur et améliorer la gestion des eaux pluviales,
- > créer des espaces avec de l'eau issue de la récupération des eaux pluviales, comme par exemple, des jeux d'eau sur les espaces publics afin d'améliorer, au profit de tous les usagers, le confort de ces espaces en période estivale.

Voir illustrations 8-1 et 8-2.

- > prévoir des teintes claires dans les futurs

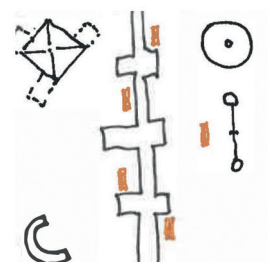
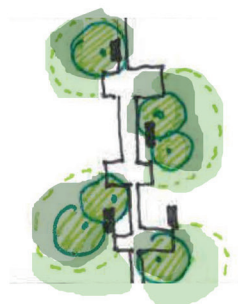
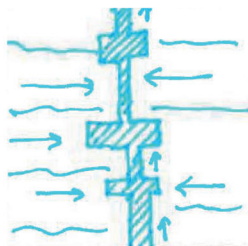
illustrations

Faire projet avec l'eau - Illustration 8-1



SITUATION INITIALE :

- un espace public très minéral, qui ne permet pas à l'eau de s'infiltrer
- un espace très chaud en été, peu propice à la vie urbaine



Gérer, canaliser les eaux de pluie:

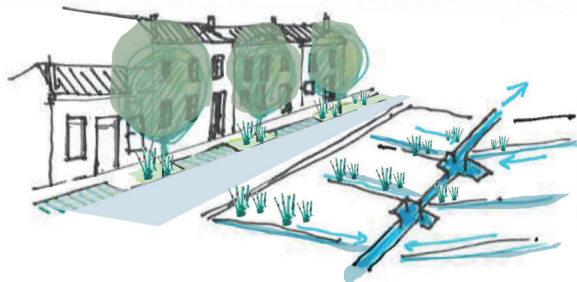
- sur les espaces publics, créer un système de canaux de récupération des eaux de pluie

Créer des zones perméables

- permettant aux eaux pluviales de s'infiltrer

Planter pour créer

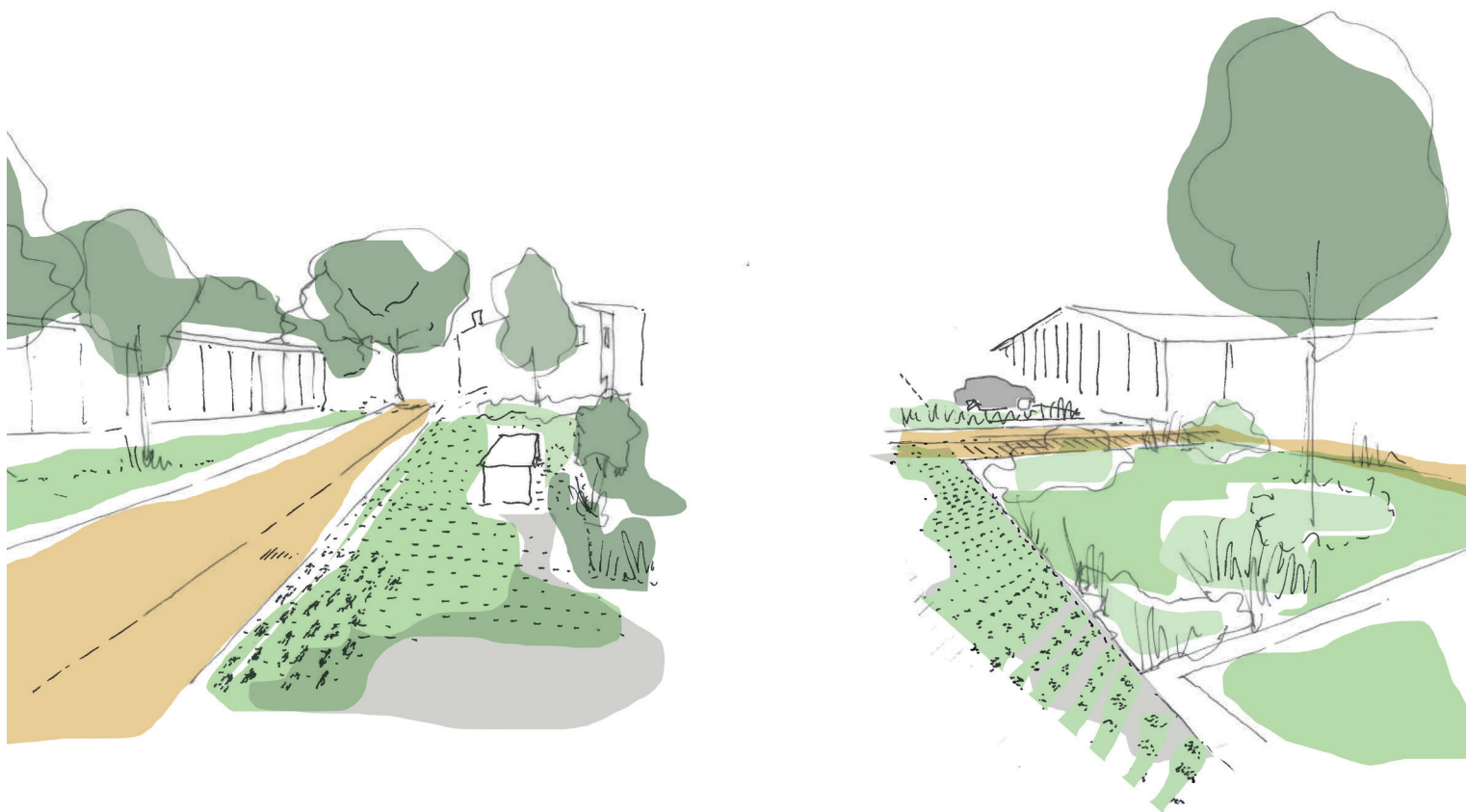
- des espaces ombragés.
- Aménager des espaces inter-génération: des bancs, des kiosques de vente, de jeux ...



.....illustrations.....

Faire projet avec l'eau : choisir des matériaux perméables et des surfaces plantées généreuses

- Illustration 8-2



S1. Améliorer le confort urbain

Proposer de nouveaux outils à mettre en oeuvre

Les eaux de pluie peuvent être utilisées dans les projets et devenir ainsi des atouts au profit de la vie des habitants et être un support de projets dans les aménagements urbains ou les projets de constructions.

La « ville perméable » se traduit ainsi par des actions et des systèmes de gestion intégrés aux communes.

Les ouvrages techniques peuvent par exemple être modulés dans leur taille et ainsi être intégrés aux projets sous des formes réduites.

Ils peuvent être intégrés au paysage urbain et ainsi visibles par tous, comme des canaux, des noues... et supports de pratiques nouvelles au sein des espaces public, comme des jeux d'eau, des espaces rafraichissants...

Proposer dans les différents aménagements des systèmes de micro-stockage

Dans les espaces publics, la présence de rigoles, de petits canaux sont le moyen de créer du « micro-stockage » de l'eau, et avoir comme fonction de créer des jeux, de l'arrosage des espaces verts...

Les noues, dans différents types d'aménagements, comme les ensembles de logements, les aires de stationnements, les lotissements..., sont un moyen de retenir de l'eau de manière temporaire en permettant son infiltration lente.

Voir illustrations 5, 6, 7, 8-1, 8-2

Réutiliser les eaux pluviales

références

Décret no 2023-835 du 29 août 2023 relatif aux usages et aux conditions d'utilisation des eaux de pluie et des eaux usées traitées

Les eaux pluviales peuvent être utilisées au quotidien :

- > dans les espaces publics pour : arroser, nettoyer des sols, aménager des espaces ludiques et des aménagements améliorant le confort des habitants.
- > à l'échelle des bâtiments afin d'alimenter les réserves d'eau des toilettes, du nettoyage des sols, du linge, de l'arrosage des espaces plantés...

S1. Améliorer le confort urbain

L'eau pluviale peut ainsi devenir une ressource intéressante et permettre d'économiser la ressource en eau potable dans ce type d'usages quotidiens.

Exploiter la « cinquième façade » : créer des « toits jardins »

références

À partir du 1er juillet 2023, les bâtiments non résidentiels nouveaux ou faisant l'objet d'une extension ou d'une rénovation lourde, devront être équipés de 30 % de la surface de leur toiture de systèmes de végétalisation ou de production d'énergies renouvelables (solaire).

Sont concernés les bâtiments à usage de bureaux d'une emprise au sol supérieure à 1 000 m² et les bâtiments à usage commercial, logistique, industriel, artisanal ainsi que les parcs de stationnement d'une emprise au sol supérieure à 500 m².

Les aléas climatiques, selon les problématiques identifiées, peuvent ainsi devenir des conditions à intégrer aux projets : de réhabilitation, d'aménagements d'espaces publics, de bâtiments, d'ensembles d'habitations.

Les risques, ne sont plus seulement une contrainte mais peuvent être transformés en support de projet.

Ainsi les problématiques autour des aléas climatiques, en lien avec : l'eau, la chaleur, les sols, la circulation de l'air, peuvent devenir des supports de projets au service de la qualité de vie des habitants et ne plus seulement être considérés comme une contrainte.

Voir illustration 9

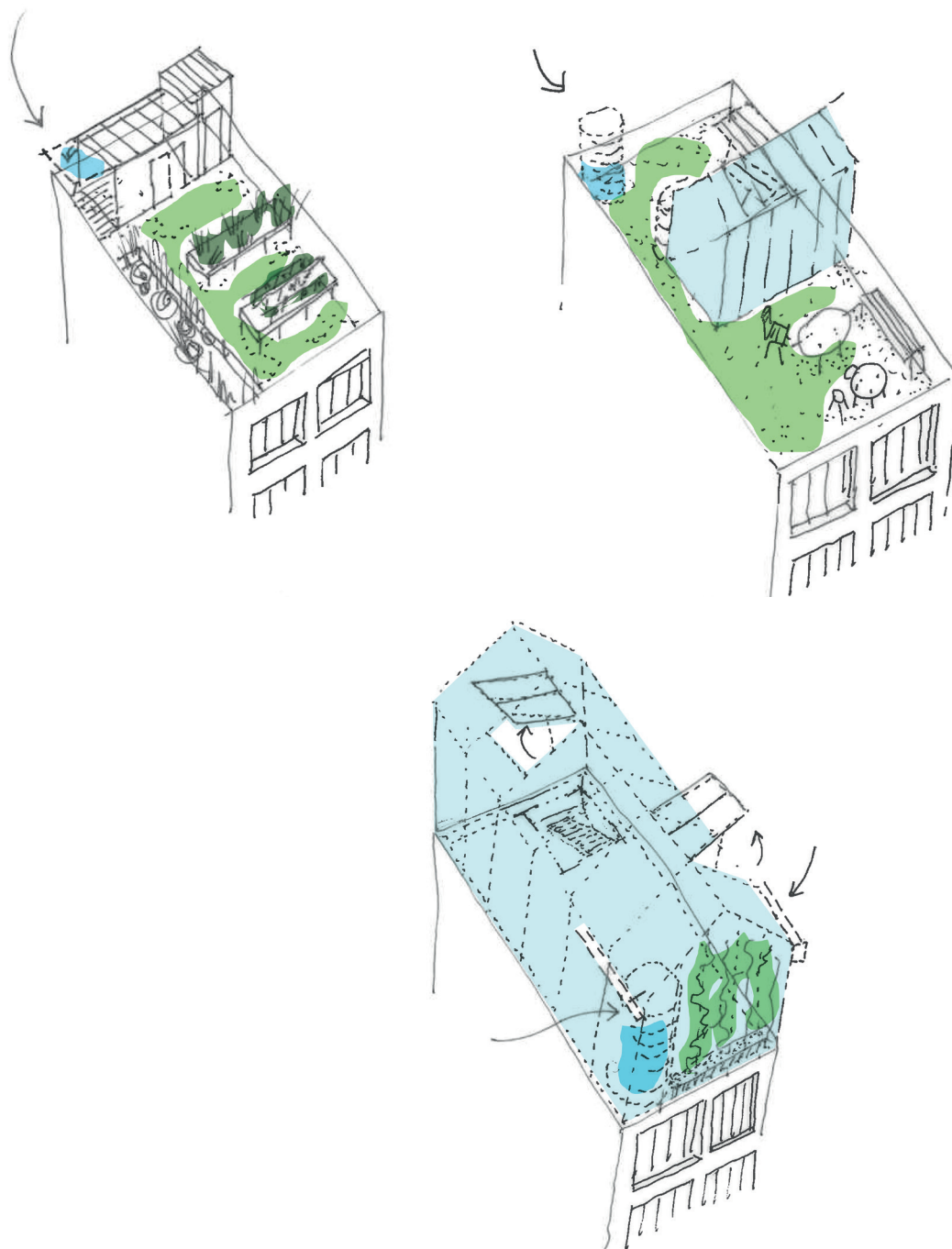
Les toitures, sont les premiers éléments de captage des eaux de pluie, ils peuvent être aménagés en conséquence et devenir :

- > un jardin qui infiltre une partie de l'eau,
- > un petit bassin de rétention,
- > un espace collectif aménagé en jardin partagé

illustrations

Exploiter la « cinquième façade » : créer des « toits jardins » - Illustration 9

RECUPERATION DES EP



S1. Améliorer le confort urbain

définitions et références

«Le bruit est un phénomène acoustique produisant une sensation auditive considérée comme désagréable ou gênante. L'excès de bruit a des effets sur les organes de l'audition (dimension physiologique), mais peut aussi perturber l'organisme en général, notamment le sommeil ou le comportement (dimension psychologique).

Les nuisances sonores subies peuvent résulter de trois sources principales : les transports, le voisinage, les activités.» **Loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992** relative à la lutte contre le bruit, l'état met en place une politique à la fois préventive et curative dans le domaine des transports terrestres et aériens.

Elle a été renforcée depuis 2002 par l'application de la directive 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement.

A partir des cartes d'expositions aux bruits, sont élaborés des plans d'actions. Les cartes et les plans sont revus tous les 5 ans pour :

- > les grandes infrastructures de transport routier (routes de plus de 3 millions de véhicules par an et voies ferrées de plus de 30 000 passages de trains par an) ;
- > les aéroports de plus de 50 000 mouvements par an ;
- > les grandes agglomérations

Note : l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a fait l'objet d'un PPBE 3ème échéance spécifique élaboré par la Direction Générale de l'Aviation Civile pour le compte du Préfet de Gironde et approuvé le 21 décembre 2022.

Article L.101-2 du Code de l'urbanisme

Article L.571-1 du Code de l'environnement

Références : ecologie.gouv; Cerema; Conseil national du bruit; Ademe

Favoriser un urbanisme de santé

Le SCoT participe à prévenir les nuisances de toutes natures (cf. article L.101-2 du Code de l'urbanisme).

La question du bruit doit donc être appréhendée dans le processus de construction du projet territorial et peut impacter les objectifs et orientations portées par le document d'urbanisme.

De même, les dispositions de l'article L.571-1 du Code de l'environnement «ont pour objet, dans les domaines où il n'y est pas pourvu, de *prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation sans nécessité ou par manque de précautions des bruits ou des vibrations de nature à présenter des dangers*, à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou à porter atteinte à l'environnement».

Les documents d'urbanisme doivent ainsi prendre en compte :

- > le classement sonore des infrastructures de transports terrestres,
- > l'urbanisme au voisinage des aéroports.

S1. Améliorer le confort urbain

La prise en compte des nuisances liées au bruit des infrastructures terrestres est étayée par les documents d'urbanisme suivants :

- > le classement sonore des infrastructures de transports terrestres [État] : document préventif, introduit par la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992, qui détermine des secteurs affectés par le bruit au droit d'une partie des infrastructures de transports terrestres du territoire dans lesquels les constructions nouvelles devront bénéficier de critères d'isolement spécifiques.

L'arrêté préfectoral du 8 février 2023, modifié le 16 octobre 2023, identifie les communes concernées par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres.

Réf. Site internet du classement sonore en Gironde

Réf. Annexes des servitudes d'utilité publiques.

La prise en compte des nuisances liées au bruit à proximité des aéroports :

- > la loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports, modifiée par la loi du 12 juillet 1999, fixe des prescriptions d'urbanisme spéciales, délimitant des zones diversement exposées au bruit, en évaluant la gêne due à cette nuisance. Ces prescriptions visent soit à limiter les possibilités de construction, soit à les interdire.

« Les Plans d'Exposition au Bruit délimitent sur le terrain les zones de bruit propres à chaque aéroport concerné par la loi. Cette délimitation est effectuée à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne ».

Ces prescriptions sont codifiées aux articles L 112-3 et suivants et R 112-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Limiter la pollution du bruit en créant des zones calmes pour le respect d'un droit au silence et limiter le bruit des infrastructures.

Afin de limiter le bruit des transports terrestres et aériens, des cartes d'exposition aux bruits, sont la base de plans d'actions, ou plans de prévention du bruit dans l'environnement, (PPBE) qui permettent de mettre en place prévention et réduction du bruit.

Pour information, le PPBE 4ème échéance de Bordeaux Métropole et du Conseil Départemental sont en cours d'élaboration, le SCoT pourra en tenir compte dès leur approbation.

A noter que les cartes et PPBE doivent être réexaminés et, le cas échéant, révisés une fois au moins tous les 5 ans.

S1. Améliorer le confort urbain

Il est important aussi, d'envisager la question du bruit, en parallèle de la lutte contre les nuisances liées à la pollution atmosphérique, afin d'intégrer ces deux composantes dans la question de la « santé » au cœur des quartiers existants et futurs.

Réf. Mesure J2. Réglementer pour réduire l'exposition aux polluants atmosphériques.

Voir. illustrations 1 et 2.

Le bruit est à appréhender dans différentes situations avec pour principal objectif d'intégrer la qualité sonore à la programmation urbaine en choisissant des dispositifs d'aménagements adaptés aux contextes, par exemple :

- > des écrans en milieux urbains pour protéger une circulation piétonne ou un jardin. Ils peuvent être accompagnés de plantations pour une insertion dans l'espace public plus qualitative.
- > des protections écran, en milieu peri-urbain pour protéger un quartier situé à proximité d'une infrastructure routière type autoroute ou voie rapide,

> des principes de protection aux nuisances, par des programmes d'aménagement qui intègrent des « bâtiments écrans » (de type tertiaires, hôteliers).

Implantés aux abords des grandes infrastructures, ils forment un écran de protection aux constructions situées en second rang,

> des matériaux acoustiques en façade et à l'intérieur des constructions

> des matériaux acoustiques pour le traitement des chaussées.

Le bruit en lien avec les objectifs « bas carbone » et la réduction de la place de la voiture en ville.

La principale source du bruit en ville vient du trafic routier : camion, bus, deux roues, dont les pics sonores dépassent souvent les 70-80d décibels.

Réduire la place de l'automobile dans les déplacements du quotidien est ainsi un moyen de réduire les nuisances sonores ainsi que la pollution.

S1. Améliorer le confort urbain

Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre peuvent ainsi être corrélés au volet acoustique, au profit du bien être des habitants.

Il s'agit alors de considérer :

- > le développement des mobilités actives, comme levier en faveur de l'apaisement sonore de certains quartiers et cœurs de villes.
- > le choix de secteurs à apaiser notamment à proximité des écoles aux heures de sorties de classes, à proximité des parcs, de places accueillant restauration, jeux d'enfants...

Le confort sonore dans les espaces publics, doublé d'une bonne qualité de l'air est un outil au service de la réappropriation de certains espaces, parfois délaissés des villes, au profit des habitants.

Réf. Mesure J2. Réglementer pour réduire l'exposition aux polluants atmosphériques.

Voir. illustrations 1 et 2

Un apaisement des contraintes liées aux bruits permettra ainsi de créer de nouveaux usages des espaces publics, des interactions sociales à travers les rencontres et les échanges entre habitants, ainsi qu'une vie quotidienne plus « douce » pour les riverains.

S2. Valoriser l'attrait culturel et touristique pour renforcer le rayonnement du territoire

S2. Valoriser l'attrait culturel et touristique pour renforcer le rayonnement du territoire

L'offre culturelle peut être répartie sur l'ensemble des territoires au profit des habitants afin qu'ils bénéficient de lieux de culture et de spectacles, dans un rayon proche de leurs espaces de vie et accessibles en transports collectifs.

Cette offre culturelle pourra être définie après analyse de l'offre existante et en envisageant en premier lieu une mutualisation entre équipements

Cette offre dédiée à la culture vient également «compléter» les centralités en proposant aux habitants un accès au cinéma, aux concerts, au théâtre, à des expositions...

Le cadre de vie des habitants est celui de son lieu de vie « resserré » : son logement, son quartier, mais aussi de lieux de vie parfois plus distants : les commerces, les équipements, le lieu de travail.

Tout cet environnement « de vie », se place dans un espace culturel cohérent marqué par l'histoire dans son évolution au fil du temps : évolutions d'un ensemble : paysager, économique, social....

Les atouts de certains sites sont alors remarquables avec un patrimoine construit ou non, très variés, de valeur et parfois oublié. Il s'agit alors de considérer, de valoriser ces éléments de patrimoines, dans le but de rendre attractifs « tous » les territoires sur le plan culturel et de leur donner une visibilité renforcée.

C'est ainsi la possibilité d'offrir aux « curieux du dimanche », en plus du « grand voyageur », des parcours de visites variés et multiples.

C'est ainsi un moyen de renforcer des centralités au sein des petites villes ou villages qui constituent la couronne, grâce à la « renaissance » du petit commerce local au profit des visiteurs et aussi des habitants, comme un levier en faveur de la vie urbaine, avec plus de rencontres, de partages, d'échanges.

En complément des centralités à développer, à renforcer, dans le cadre du quotidien des habitants (habitat - déplacements - travail - services...), il est important de doter ces centralités d'une dimension culturelle : une offre du quotidien pour les habitants (cinéma, concert, théâtre ...), doublée d'une offre occasionnelle à destination des « visiteurs », avec des sites et des programmations identifiés qui s'organisent et se complètent sur le territoire.

S2. Valoriser l'attrait culturel et touristique pour renforcer le rayonnement du territoire

Placer la culture plus proche des lieux de vie au profit des communes les plus éloignées

Valoriser les identités culturelles

La culture du quotidien au service des habitants, peut être augmentée d'une proposition plus occasionnelle, dédiée aux promeneurs, avec des sites d'intérêts à visiter comme des sites historiques, des sites paysagers, des sites économiques avec par exemple certains sites industriels, des sites de productions viticoles ..., des expositions temporaires et itinérantes, sur la base d'une programmation partagée à l'échelle des territoires.

Relier les sites d'intérêts au moyen de mobilités bas carbone

Pour l'ensemble des territoires, l'ambition est ici de valoriser l'identité culturelle, l'inscrire dans des parcours de découvertes de la région et corrélée à une offre de mobilités bas carbone et accessible à tous par une offre de déplacements multiples et complémentaires :

- tramway,
- SERM (route et fer),
- navettes fluviales,
- vélos mécaniques et ou électriques,
- navettes électriques qui complètent l'offre des mobilités.

Exploiter le potentiel du tourisme de proximité au profit du renforcement des centralités

Les parcours de découvertes seraient un moyen qui permettrait de contribuer au renforcement des centralités au sein des petites villes ou villages de la couronne. En développant par exemple les circuits touristiques qui intègrent nature, gastronomie et cultures locales.

La présence de visiteurs participerait à la « revitalisation » des centres et agirait comme un levier en faveur du développement des commerces et de l'artisanat local, augmentant ainsi la vie urbaine dans ces espaces urbains, avec plus de rencontres, de partages et d'échanges.

S2. Valoriser l'attrait culturel et touristique pour renforcer le rayonnement du territoire

Sur le plan commercial, il pourrait être envisagé :

- > une offre de vente en circuit court de produits locaux ou produits à proximité, serait par exemple le moyen de renforcer l'économie locale.
- > de favoriser la tenue de marchés supplémentaires en lien avec le passage des visiteurs, serait un moyen de faire vivre les cœurs de bourgs et de villages.

Sur le plan du patrimoine bâti :

Les communes pourraient mettre en valeur leur patrimoine bâti et proposer de réhabiliter des bâtiments sous utilisés ou vides en y proposant de nouvelles fonctions dédiées à des expositions, des spectacles, des rencontres ...

Il s'agit alors de réintégrer le patrimoine délaissé et de :

- > permettre des plans de restauration et de valorisation des constructions sous occupées, voire vacantes,
- > valoriser les monuments emblématiques de l'histoire locale en y associant de nouvelles fonctions : hôtellerie, restauration, musée, salle d'expositions, lieux de spectacles, théâtre....
- > valoriser le patrimoine « ordinaire » présent sur les communes en lui affectant de nouvelles fonctions.

Le patrimoine industriel pourra lui aussi faire l'objet d'une programmation en lien avec la diffusion de la culture.

Afin d'accompagner la mise en place d'équipements culturels, de loisirs et de tourisme, les communes pourront mettre en place, à travers leurs documents d'urbanisme, les outils réglementaires nécessaires à leur réalisation.

S2. Valoriser l'attrait culturel et touristique pour renforcer le rayonnement du territoire

Garantir l'attractivité touristique des sites patrimoniaux

définitions et références

Les sites monuments historiques :

Les dispositions concernant les monuments historiques sont codifiées au titre VI du Code du Patrimoine (articles L 621-1 et suivants et R 621-1 et suivants) qui prévoit la protection au titre des monuments historiques, en totalité ou en partie, de tout immeuble qui présente pour l'histoire ou pour l'art un intérêt public ainsi que les terrains qui renferment des stations préhistoriques ou des gisements archéologiques.

Deux régimes de protection sont possibles : le classement et l'inscription à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

> Le classement est à l'initiative de la direction régionale des affaires culturelles (DRAC) et à l'architecte des bâtiments de France (ABF) avec l'accord du propriétaire privé ou public de l'immeuble.

> L'inscription est souvent une étape avant le classement sans que ce ne soit une obligation. L'inscription sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques est décidée par le préfet de région.

Les monuments naturels et les sites : Les dispositions relatives à la protection des monuments naturels et des sites sont codifiées aux articles L.341-1 à L.341-22 du Code de l'Environnement.

> Le classement des sites a pour objectif la conservation dans son état de la portion du territoire concernée (préservation des spécificités fondant le caractère emblématique des sites).

> L'inscription des sites, tout en poursuivant le même but de préservation patrimoniale, instaure un cadre plus souple d'intervention.

Des servitudes publiques (SUP) sont des limitations administratives au droit de propriété, instituées par l'autorité publique dans un but d'utilité publique. Elles s'imposent aux documents d'urbanisme auxquels elles doivent être annexées.

Références : Art. L.151-43, L.152-7, R.151-51 et R.153-18 (pour les PLU) et Art. L.161-1, L.163-10, R.161-8 et R.163-8 (pour les cartes communales) du C.U.

Les SUP peuvent être relatives entre autres à la conservation du patrimoine naturel, culturel et sportif.

Les listes des sites, listes des servitudes, plans de localisation sont consultables dans les annexes du SCoT « Les servitudes d'utilité publique ».

S2. Valoriser l'attrait culturel et touristique pour renforcer le rayonnement du territoire

Considérés comme des richesses culturelles du patrimoine commun, les différents sites patrimoniaux : sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO, sites patrimoniaux remarquables, monuments historiques, sites classés et inscrits, contribuent à la mise en valeur des paysages comme des éléments essentiels de la qualité de la vie et du développement économique et touristique des territoires.

A ce titre, le SCoT préserve les sites et les paysages naturels ou urbains, garantit la conservation et la restauration du patrimoine culturel, assure la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti.

Le SCoT précise les éléments d'intérêt patrimonial majeur et les différentes catégories de patrimoine, dont leur conservation présente un intérêt public et qui conditionnera l'expression des projets de développement du territoire.

Le patrimoine mondial de l'UNESCO

Le territoire du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise est concerné par quatre biens inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO :

- > les Chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle : à Bordeaux, basiliques Saint-Seurin, Saint-Michel, cathédrale Saint-André, à La Sauve, abbaye Notre-Dame de la Sauve Majeure, église Saint-Pierre à La Sauve
- > le Port de la Lune à Bordeaux
- > les fortifications de Vauban, la citadelle et les forts Pâté et Médoc de Blaye et Cussac-Fort-Médoc
- > l'œuvre architecturale de Le Corbusier, la Cité Frugès à Pessac.

Pour assurer la préservation de la valeur universelle exceptionnelle de chaque bien, les documents d'urbanisme locaux devront tenir compte des plans de gestion comprenant les mesures de protection, de conservation, de mise en valeur et de préservation à mettre en œuvre.

S2. Valoriser l'attrait culturel et touristique pour renforcer le rayonnement du territoire

Les sites patrimoniaux remarquables

Les sites patrimoniaux remarquables sont composés :

- > du secteur sauvegardé de la Ville de Bordeaux,
- > des aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine [AVAP], du site patrimonial remarquable du Verrou de l'Estuaire en partie sur la commune de Cussac-Fort-Médoc et le site patrimonial remarquable de Lormont
- > les aires de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager [ZPPAUP], du site patrimonial remarquable de Langoiran, du site patrimonial remarquable de la Cité Frugès à Pessac.

Les monuments historiques et sites classés et inscrits

Les sites, paysages et monuments d'intérêt patrimonial inscrits au titre de l'inventaire des monuments ou classés monuments historiques, sont un reflet du territoire à travers l'histoire.

Ces sites ont pour intérêt, au delà de leur inscription spatiale et empreinte physique des territoires, la transmission des valeurs d'une région à travers son histoire.

La culture est ainsi à placer au cœur du quotidien des habitants des territoires et les sites patrimoniaux sont à valoriser et à inscrire dans les parcours de découvertes locaux et touristiques.

Le territoire du SCoT compte 498 édifices protégés au titre des monuments historiques.

Les sites classés et inscrits pourront ainsi :

- > être proposés dans les parcours de visites et être valorisés à travers des communications presse : médias spécialisés, et /ou d'information locales,
- > être valorisés dans le cadre des aménagements prévus dans les communes
- > faire l'objet d'une inscription dans des parcours culturels et proposés entre autres, aux

S2. Valoriser l'attrait culturel et touristique pour renforcer le rayonnement du territoire

établissements scolaires, de la commune et des communes de l'aire du SCoT.

Les servitudes patrimoniales

Les secteurs protégés font l'objet de servitudes d'utilité publique qui doivent être traduites dans les documents d'urbanisme locaux en un zonage spécifique assurant, par des règles appropriées, la préservation de leur intérêt naturel et paysager dans les documents d'urbanisme.

Les servitudes patrimoniales sont à prendre en compte dans les documents d'urbanisme locaux. Il s'agit des servitudes :

- > patrimoniales des édifices protégés au titre des monuments historiques AC1
- > patrimoniales des sites classés et inscrits AC2
- > patrimoniales des sites patrimoniaux remarquables AC4
- > relatives à la conservation du patrimoine naturel, culturel et sportif.

Les monuments ou patrimoines paysagers d'intérêts pourront ainsi être proposés pour accueillir des événements culturels inscrits et partagés dans les calendriers événementiels de la région et plus largement à l'échelle nationale et internationale, afin de

combiner le développement économique et touristique des territoires.

Les territoires peuvent ainsi proposer des expositions temporaires et itinérantes, des festivals de musique, de théâtre, des événements sportifs majeurs, sur la base d'une programmation partagée à l'échelle des territoires et des régions voisines, ainsi que dans le cadre d'une programmation plus vaste à l'échelle nationale.

Placer les habitants au cœur des projets de développement touristique

Les habitants sont les ambassadeurs de leur territoire. Ils sont les premiers à transmettre, à partager à leurs proches les identités, les atouts et spécialités de leur lieu de vie.

L'ambition est alors d'offrir au plus grand nombre l'accès aux programmations d'événements, aux visites programmées en intégrant les personnes à mobilités réduites et en situation de handicap, les personnes en situation de précarité avec un public intergénérationnel, en intégrant les plus jeunes et les seniors.

Il s'agit alors de poursuivre et d'étendre à tous les territoires du SCoT les programmations déjà engagées, comme :

S2. Valoriser l'attrait culturel et touristique pour renforcer le rayonnement du territoire

- > les itinéraires de mobilités douces comme ceux développés autour du GR métropolitain - 160 km d'itinéraires
- > l'offre d'activités culturelles, expositions, conférences, visites patrimoine
- > l'accueil d'évènements sportifs.
- > les festivals de musique, des arts de la rue...

Il peut aussi être proposé de nouvelles programmations sur les territoires comme :

- > les vélos tour,
- > les marathons,
- > les expositions itinérantes...

Réinvestir le lien avec le fleuve

Garonne, Dordogne et estuaire sont le support d'un développement touristique fluvial important tenant compte des contraintes liées aux risques d'inondations et à la présence de milieux et d'habitats naturels d'intérêt communautaire.

Le fleuve « à vivre » qui, au delà du paysage qu'il façonne, assure la fonction de déplacements pour le visiteur, est complété par un réseau de mobilités bas carbone, qui assure la continuité des itinéraires à l'intérieur des terres.

Les traversées du fleuve peuvent être questionnées au sein des parcours de visites en termes de fluidité des déplacements et de

limitation de l'usage de la voiture.

La présence de nouvelles navettes fluviales en amont du fleuve et plus en aval dans le Médoc pourraient être envisagées, notamment au droit de Macau vers la presqu'île d'Ambès.

Ces navettes, dont il faudra définir les fréquences de traversées, peuvent aussi répondre aux besoins des habitants dans leurs déplacements du quotidien.

Les espaces le long du fleuve se structurent selon quatre séquences qui peuvent chacune faire l'objet d'une démarche d'aménagement et de développement :

- > la séquence « Médoc-Estuaire », qui s'étend de Ludon-Médoc à Cussac-Fort-Médoc.

Son développement peut se faire autour des ports et haltes nautiques existants présentant un potentiel et en lien avec le réseau des îles qui peuvent constituer des appuis importants au développement touristique,

- > la séquence « Presqu'île d'Ambès-Dordogne » qui se place dans la même logique que la séquence « Médoc-Estuaire »,

- > la séquence « Garonne-Port de la Lune », halte principale au rayonnement international de Bordeaux.

S2. Valoriser l'attrait culturel et touristique pour renforcer le rayonnement du territoire

L'accueil de bateaux de tourisme pourra être amélioré par de nouvelles haltes nautiques, Le transport fluvial doit être développé dans la mesure des capacités offertes sur cet espace.

> la séquence « Garonne-Sud » qui concerne les communautés de communes de Montesquieu et des Portes de l'Entre-deux-Mers.

Le développement de l'activité touristique fluviale peut être lié aux ports, haltes nautiques et espaces susceptibles d'accueillir des équipements, de la restauration, des hébergements ou des activités touristiques.

Dans ce contexte et afin de garantir un développement de l'activité touristique fluviale équilibré, les intercommunalités doivent veiller à la complémentarité des projets sur l'ensemble de cette séquence.

Ainsi, sur l'ensemble de ces séquences et dans la logique des initiatives locales déjà engagées et dans un souci d'intégration paysagère et de respect de la grande sensibilité écologique des milieux fluviaux-estuariens en particulier les sites Natura 2000 Garonne, Dordogne et estuaire de la Gironde, il s'agit de :

> favoriser sur le chapelet d'îles qui se déploie tout le long des fleuves et de l'estuaire, l'émergence d'activités, principalement éducatives en lien avec l'histoire du fleuve et de son rôle dans la biodiversité,

> créer, le long des fleuves et de l'estuaire, un système de liaisons douces ponctué d'équipements,

> renforcer la capacité d'accueil des ports et haltes nautiques,

> créer de nouveaux pontons en amont et aval des derniers pontons réalisés,

> aménager les berges, les cales de mise à l'eau, les espaces de stationnement et développer ainsi une les activités fluviales de découverte (bateaux, péniches, etc.).

S2. Valoriser l'attrait culturel et touristique pour renforcer le rayonnement du territoire

Proposer des connexions bas carbone entre les parcours fluviaux et les parcours terrestres

Le positionnement et le renforcement des ports et haltes nautiques doivent être mis en lien avec les différentes mobilités comme les vélos, vélos électriques, et une offre plus large de modes de déplacements adaptés à tous, comme des navettes électriques par exemple, à destination des personnes âgées, des personnes à mobilités réduites, des familles...

Une politique de déplacements doit être impulsée à l'échelle des territoires et élargie à la région, afin de permettre les liaisons entre les parcours par des modes bas carbone alternatifs à l'usage de l'automobile.

Une offre de mobilités qui doit être variée et adaptée au plus grand nombre afin de favoriser :

- > les déplacements doux pour les chemineurs à l'intérieur d'un même parcours
- > les déplacements en transports en commun et connectés au SERM routier et ferroviaire : bus, train, navettes électriques à la demande... pour les distances plus longues.

Une offre de services de proximité liée aux vélos et vélos électriques notamment, doit être menée pour offrir des solutions concrètes aux modes alternatifs à la voiture, sur des courtes distances.

Diversifier l'offre culturelle et organiser des événements fédérateurs, accessibles à tous les publics

Le développement d'une offre cohérente autour du fleuve et dans les territoires ne doit pas rentrer dans une logique purement touristique.

La logique qui mêle loisirs et découvertes doit être organisée et valorisée avec par exemple :

- > des événements sportifs, comme les marathons pourraient inscrits dans les calendriers internationaux, qui sont comme une « vitrine » à l'international
- > les circuits de randonnées, pédestres, vélos en augmentant l'offre de circuits déjà présente sur les territoires
- > des « vélos-tours » dans les terroirs : itinéraires – dégustations – découvertes des productions locales ...

S2. Valoriser l'attrait culturel et touristique pour renforcer le rayonnement du territoire

Composer un réseau de parcours de découvertes et de pratiques d'itinérances

Il s'agit de tisser un réseau d'itinéraires touristiques ponctué d'équipements et de sites de tourisme, de nature et de loisirs.

La mise en réseau des parcours est recherchée pour créer sur le territoire un maillage cohérent et continu de parcours thématiques.

À cet effet, en s'appuyant sur les parcours déjà aménagés et les initiatives locales, un réseau principal d'itinéraires thématiques pourra proposer :

- > des parcours liés à l'œnotourisme avec par exemple, les routes des vins du Médoc, des Graves et de l'Entre-deux-Mers
- > des promenades le long des fleuves et de l'estuaire
- > des parcours liés au tourisme nature dans les terres
- > des itinéraires culturels en lien avec le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle et l'offre de patrimoines présente sur les territoires
- > des itinéraires découverte des sites historiques et naturels et paysagers remarquables.

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

