



Scot de l'aire  
métropolitaine  
Bordelaise

## COMPTE-RENDU DE LA CONCERTATION PUBLIQUE DU SYSDAU DU 4 NOVEMBRE 2010

### PRESENTATION DES OBJECTIFS DU PADD DU SCOT DE L'AIRE METROPOLITAINE BORDELAISE.

**Serge LAMAISON**, Président du Sysdau, accueille et remercie les participants, nombreux, à cette Rencontre.

Il rappelle que le SCoT est réalisé dans le cadre de la révision et qu'il est financé par le Conseil Général, la CUB et les communes membres. Ce travail, engagé depuis 2006, voit ici sa 3<sup>ème</sup> réunion publique. Nous avons aussi organisé de nombreux séminaires. Le Président explique que les premières orientations du PADD vont être proposées au cours de cette réunion et que les avis de chacun pourront ainsi être entendus et recueillis.

**Serge LAMAISON** indique que le SCoT est élaboré en collaboration avec de nombreux partenaires (Chambre de Commerce et d'Industrie, MOUVABLE, Chambre d'agriculture...) et il ajoute qu'une rencontre avec le Préfet a notamment eu lieu pour discuter de l'état des travaux en cours. Le Conseil Général, la CUB... participent également aux travaux ainsi que nos territoires voisins tels qu'Arcachon, Libourne...

Le travail du Sysdau consiste à donner un certain nombre de points de vue tout en prenant en compte différents projets institutionnels.

Le Sysdau a été pionnier dans le travail fait sur les trames verte et bleue, les corridors écologiques, la prise en compte du Climat, l'agriculture... Il est d'ailleurs important de rappeler que nous faisons partie des 12 Scot identifiés Grenelle par l'État.

**Serge LAMAISON** explique que cette réunion marque les premiers échanges sur les orientations du PADD du SCoT et que les avis de chacun sont importants car le travail est loin d'être abouti et qu'aucune étape ne peut être isolée.

Il indique que le Scot se construit en marchant et que les étapes se succèdent pour s'enrichir mutuellement dans une construction itérative du projet et que c'est bien la raison pour laquelle le législateur a souhaité un débat continu au sein des instances du Syndicat Mixte. Il indique d'ailleurs qu'au Sysdau, au moins une réunion a lieu tous les 10 à 15 jours, des heures de réunions, de visite sur le terrain, de rencontres des acteurs, etc... sont organisées en plus de ces grandes soirées d'échange avec le public.

**Serge LAMAISON** rappelle que la procédure qui reste à poursuivre après le débat sur le PADD est l'élaboration du DOO, Document d'Objectifs et d'Orientations, d'ici la fin du premier trimestre 2011 pour un arrêt du projet à la fin du 1er semestre 2011 suivi de l'enquête publique.

**Serge LAMAISON** fait ensuite un rappel du déroulé de la soirée : Il annonce qu'il présentera avec Pierre Ducout l'épine dorsale de la structure des réflexions puis que la parole sera passée à Messieurs Lafontana, Vernejoul, Duchêne, Labardin et Mau qui, chacun leur tour, donneront les grandes tendances thématiques du futur SCOT. Un temps de débats et d'échanges aura lieu tout au long de la soirée.

---

**Serge LAMAISSON présente le 1<sup>er</sup> objectif du PADD : « faire des lieux de projets métropolitains : des projets partagés ».**

Le projet porte l'idée d'une construction métropolitaine progressive, étape par étape, où chaque territoire se construit dans une nouvelle approche de relations entre l'urbain et le rural. Placée au service de tous les territoires du SCoT, la croissance urbaine, acquise et souhaitée, que de nombreuses régions nous envient, est considérée, ici, comme la principale ressource, la matière première pour réorganiser le territoire, et faire évoluer les agencements territoriaux.

A l'aune des premiers objectifs du PADD, trois grands territoires de projets se dessinent aujourd'hui, donnant cohérence spatialement aux grands axes du futur SCoT : l'hypercentre métropolitain, le cœur d'agglomération et les centralités périphériques métropolitaines.

Se détachant de toute limite administrative ou institutionnelle, chaque territoire prend une place à part entière dans le futur projet métropolitain, dans la CUB comme dans le hors CUB. Complémentaires dans la réussite du projet, ces territoires affichent pour chacun des objectifs différenciés et des orientations de développement qui leur sont propres.

**L'hypercentre métropolitain : une nouvelle attractivité par la concrétisation de projets fondateurs**

Territoire d'intensité urbaine par excellence, l'hypercentre conserve une place centrale dans le projet métropolitain, dans la continuité des orientations du schéma directeur de 2001. A cheval sur plusieurs communes (Bordeaux, Bruges, Le Bouscat, Bègles, Lormont, Cenon et Floirac), il reste profondément ancré sur le fleuve qui constitue toujours son axe de développement et de recomposition urbaine.

Même si le bilan apparaît particulièrement positif en terme de développement ces quinze dernières années, il n'en reste pas moins que l'hypercentre recèle encore d'importantes emprises mutables qui font aujourd'hui l'objet de nombreux projets au travers des réflexions et des stratégies opérationnelles engagées. Ces sites, exceptionnels et stratégiques, opportunité rare, voire unique en France pour une aire urbaine de cette importance, doivent ainsi rester un élément central du futur projet métropolitain.

L'enjeu qui se pose donc aujourd'hui est de donner à ce territoire une nouvelle dimension stratégique de manière à promouvoir une centralité d'agglomération d'échelle métropolitaine ancrée sur le fleuve, accessible, lisible et rayonnante à différentes échelles : d'agglomération, départementale, régionale, grand sud-ouest, etc., centralité qui fédère l'ensemble des territoires.

**Le cœur d'agglomération : une dynamique urbaine au service d'un territoire polarisé, performant et apaisé**

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

Légèrement élargi par rapport au schéma directeur de 2001, le cœur d'agglomération qui regroupe une large part des communes de la CUB, s'étend de part et d'autre de la rocade, ouvrant ainsi la porte à une possible reconquête de délaissés urbains et d'espaces monofonctionnels à vocation économique nombreux.

Particulièrement bien équipé, notamment en terme de transports collectifs, ce territoire qui concentre une large part des fonctions économiques de la métropole peut encore évoluer, tant dans la forme de ses tissus que dans son fonctionnement. Il est notamment capable d'absorber une large part de la croissance dans les années à venir, tant du point de vue de l'habitat, de l'emploi mais aussi des équipements et services à la personne, sans pour autant remettre en question ses qualités et les espaces de respiration qui le caractérisent.

Mieux encore, au-delà de la densification et de la structuration des corridors de transports collectifs qui restent encore aujourd'hui un objectif prioritaire, ce territoire offre la possibilité de porter une véritable ambition de revalorisation de ses tissus dans un objectif de mixité fonctionnelle.

Les centralités périphériques métropolitaines : une mise en réseau autour de continuités vertes d'espaces naturels et agricoles

Couvrant la plus grande part de l'aire métropolitaine bordelaise, ils constituent les territoires de la diversité, tant du point de vue des paysages qu'ils offrent que des situations urbaines qu'ils présentent. Néanmoins, deux visages se sont progressivement affirmés :

- Un visage plus « urbain » au travers de la première couronne de communes entourant le cœur d'agglomération qui concentre la population de la périphérie et a su développé de fait, progressivement, un niveau de commerces, services et équipements de plus en plus satisfaisant ;
- Un visage plus rural de communes plus lointaines, moins peuplées, souvent peu équipées, qui s'organisent entre agglomération et centralités locales dans de larges bassins de vie.

Ces territoires ont un véritable rôle à jouer dans la construction du projet métropolitain porté aujourd'hui. Ils peuvent tout autant – et se doivent même de – devenir lieux de projet à part entière en inventant une nouvelle forme d'urbanité. Par l'attention particulière notamment portée aux démarches paysagères comme support d'articulation entre espaces construits et espaces ouverts, la qualité urbaine doit devenir une ambition majeure pour faire métropole autrement.

Dans un objectif de recentrage clairement affirmé et d'optimisation des investissements, il est proposé de :

- concentrer le développement des territoires périphériques dans la première couronne en vue de renforcer davantage les services urbains, et notamment les transports collectifs peu présents sur ces territoires, au service des nouvelles populations mais aussi des populations en place dans les bassins de vie ;
- maîtriser le développement des communes plus éloignées tout en renforçant les centralités relais locales qui jouent un rôle essentiel dans la structuration des bassins de vie

**Monsieur LAMAISSON** donne la parole à Monsieur DUCOUT.

**Monsieur Pierre DUCOUT** rappelle que le SCOT est un partenariat entre la CUB et 8 Communautés de Communes, que le Schéma Directeur actuel valait ScoT mais qu'avec le Grenelle de l'Environnement, il était nécessaire d'en faire une révision.

**Pierre DUCOUT** rappelle également que le Schéma Directeur était en avance sur les trames verte et bleue notamment. Des actions exemplaires de ces trames vertes et bleues ont été lancées.

La population augmente en Gironde, comme dans les autres territoires littoraux, deux fois plus vite que la moyenne nationale, soit d'environ 1% par an. Pour que cette tendance lourde devienne une chance, il faut d'abord que la métropolisation émergente soit non seulement acceptée mais aussi valorisée.

Il faut redonner du poids à l'aire métropolitaine au sein du département et de la région, même si la population de l'aire métropolitaine bordelaise est en constante progression, son poids est en déclin dans la population régionale et la population girondine depuis 1999.

Dans ce contexte et face à la préoccupation de maîtrise de l'étalement urbain hors Sysdau, le projet de SCoT affiche aujourd'hui un renversement de tendances en développant une politique volontariste et ambitieuse en matière d'accueil de population. Ainsi, en rupture avec le scénario « fil de l'eau », l'ambition démographique de tendre vers 1,2 million d'habitants à l'horizon 2030 contribue à conforter le dynamisme démographique de la métropole et à renforcer l'efficacité métropolitaine, notamment par une meilleure utilisation des équipements centraux.

330 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030, une ressource pour régénérer les territoires et réorganiser l'espace

La croissance démographique constitue une ressource pour régénérer les territoires et réorganiser l'espace. Ainsi, les gains démographiques seront mis au service de projets territoriaux. Ils doivent être la matière première des politiques publiques d'aménagement. Mais cette ressource doit aussi pouvoir bénéficier à l'ensemble des territoires pour développer une métropole « à la carte ».

Elle doit être l'occasion de diversifier les offres urbaines et promouvoir les qualités urbaines en tout point du territoire et permettre d'inventer des lieux de projets, dans la CUB comme hors CUB.

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

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

+ 100 000 habitants dans l'hypercentre métropolitain

- > Un objectif ambitieux en terme d'accueil de population permis par les nombreuses disponibilités foncières encore présentes
- > Un objectif qui participe à la promotion d'une centralité d'agglomération d'échelle métropolitaine ancrée sur le fleuve accessible, lisible et rayonnante à différentes échelles de territoire (agglomération, départementale, régionale, grand sud-ouest, etc), centralité qui fédère l'ensemble des territoires.
- > Une triple vocation :
  - poursuivre la revitalisation du centre ancien,
  - accompagner l'opération Euratlantique,
  - développer la rive droite en lien avec la construction de deux nouveaux franchissements de la Garonne

+ 150 000 habitants dans le cœur d'agglomération

- > Un objectif d'accueil d'une large part des ambitions démographiques afin de renforcer la dynamique urbaine du cœur d'agglomération au service d'un territoire polarisé, performant et apaisé
- > Un objectif qui participe pleinement aux objectifs de recentrage clairement affichés dans l'aire métropolitaine bordelaise
- > Un objectif qui vise à stopper la réduction du poids relatif de l'agglomération au sein du département et permettre à un nombre croissant d'habitants d'accéder plus facilement aux emplois (qui demeurent concentrés) comme aux aménités urbaines centrales.
- > Un objectif qui vise également à rentabiliser les investissements effectués ou programmés, en particulier le réseau de tramway
- > Un objectif qui doit à la fois porter l'intensification urbaine et la valorisation de la trame verte et bleue.

- 
- + 80 000 habitants dans les territoires périphériques
  - > Un objectif qui doit permettre aux communes périphériques métropolitaines de répondre aux besoins de développement de la métropole et aux attentes des habitants actuels ou futurs du secteur tout en garantissant et en préservant la qualité et la diversité de leur environnement naturel mais aussi de mettre en réseau l'ensemble des territoires périphériques.
  - > Un objectif qui s'inscrit dans un objectif de maîtrise et de structuration du développement des territoires périphériques qui doivent ainsi être mobilisés au profit d'une organisation « raisonnée » des agencements péri-urbains, par un renforcement des polarités et des continuités.

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

Ces orientations sont partagées par l'ensemble des partenaires et seront intégrées dans le prochain document.

**Serge LAMAISON** donne la parole au public.

**Un monsieur présent dans la salle**, constate que le document tente de répondre à tout un tas de théories sur l'environnement sans trop se préoccuper de l'avis des gens. Il se dit un peu choqué dans la mesure où si la périphérie se développait davantage que le centre urbain jusqu'à maintenant, c'est tout simplement parce que les gens préfèrent vivre à la campagne que dans les centres urbains, surtout que ceux-ci deviennent surpeuplés, surbétonnés et invivables !

**Serge LAMAISON** rappelle qu'il y a des friches importantes sur lesquelles de nouvelles formes urbaines doivent pouvoir se développer et il pense que la ville doit se reconstruire sur elle-même.

**Sébastien BOIME**, habitant de Bordeaux, s'interroge sur la façon dont le SCOT va pouvoir réguler le développement des communes périphériques, ce qui est appelé « centralités périphériques » et notamment limiter un développement autour de 80 000 habitants.

**Pierre DUCOUT** explique qu'une partie des citoyens part loin pour une question financière. La note d'enjeux du Préfet disant qu'il faut offrir un davantage de possibilités d'habitat dans les parties centrales de l'aire métropolitaine, va permettre aussi de baisser, dans certaines conditions, le prix moyen de la construction en Gironde.

A priori, les objectifs qui sont inscrits dans le document ont l'accord de l'ensemble des élus et il n'y a donc aucune raison que dans chaque commune, les élus ne sachent pas réguler l'ouverture des zones constructibles pour avoir des progressions de population raisonnables.

Il y a ensuite la compatibilité entre le SCOT et chacun des PLU qui permet de réguler.

Un des arguments pourrait être : « Théoriquement dans le cadre de la nouvelle loi Engagement National pour l'Environnement, vous m'ouvrez telle et telle zone uniquement dans la mesure où vous avez un service de transports en commun suffisant ».

**Monsieur DUCOUT** ajoute qu'il y a un certain nombre de sujets à traiter comme par exemple la ressource en eau.

Il serait possible d'être un peu plus prescriptif (dans la mesure où il existe un accord entre les membres du Sysdau) afin de s'assurer que les objectifs qui sont pris sont respectés mais il n'y a pas de raison qu'il y ait un problème puisque ce sont les objectifs des communes.

Aujourd'hui, contrairement à certaines périodes, tout maire n'a pas comme seule ambition d'avoir de la population donc ces équilibres là doivent pouvoir être obtenus.

**Serge LAMAISON** ajoute, par rapport au problème de l'eau, que Madame le Maire de Cabanac et Villagrains lui disait justement qu'elle avait bloqué un peu l'urbanisation dans sa commune parce qu'il y avait un problème d'eau et de déchets. Il n'y avait pas suffisamment d'eau pour accueillir de nouvelles populations parce qu'il y a eu une telle intensité ces dernières années qu'il n'est pas possible de continuer. Voilà le genre de problème qui nous est posé et auquel il faut trouver une solution.

**Didier MAU** rajoute simplement que cette régulation se fait la plupart du temps, naturellement. Il cite un exemple sur le territoire médocain : entre les contraintes des zones inondables, des zones humides, les territoires viticoles sanctuarisés, pour certaines communes, les PPRIF (les plans prévisionnels contre les risques d'incendies de forêts), peut être demain les contraintes du PNR, etc... l'accumulation de toutes ces contraintes, font qu'il faut se battre pour arriver à faire quelque chose donc il n'y a aucun risque de dérapage.

**Hervé SEYVE**, Saint-Jean d'Illac, se dit très intéressé par ce qui vient d'être annoncé en termes de régulation de l'habitat et surpris de voir qu'il y a déjà une exception à la règle. Saint Jean d'Illac est une commune qui compte aujourd'hui 2200 unités de logements et en 2 permis de construire, il va y avoir 500 logements supplémentaires, soit 1800 habitants.

**Serge LAMAISON** explique que les études essaient de prendre en compte les évolutions et des responsables avec qui nous travaillons comme la CUB, la Ville de Bordeaux, les communes et le Sysdau, essayons de voir comment les objectifs qui nous sont donnés peuvent être respectés en tenant compte du fait que la population vient.

C'est un fait : nous sommes très attractifs.

Il ajoute qu'il ne se prononcera pas sur ce qu'il se passe à St Jean d'Illac ou dans telle autre commune car c'est de la responsabilité du maire.

**Hervé SEYVE** est d'accord. Ceci étant, il y a des responsabilités qui dépassent celles de la commune. Quand un tel potentiel d'habitants nouveaux est rajouté sur un axe qui est l'axe du Bassin donc en dehors du Sysdau, sur lequel il y a eu ces dernières années un développement de l'urbanisation très important, il y a un engorgement absolument inacceptable. Effectivement il est de la responsabilité du ScoT d'envisager les infrastructures qui permettent d'apporter la qualité de vie aux gens qui vont habiter dans ces centralités périphériques.

**Pierre DUCOUT** précise qu'il s'agit là du transit entre le ScoT et le Bassin d'Arcachon et que cela peut être simplement regardé dans le cadre de l'InterScot mais vis-à-vis des orientations de populations à l'horizon 2030, il semblait que les objectifs de Saint-Jean d'Illac étaient restés sensiblement les mêmes, c'est-à-dire d'avoir un maximum de 10 000 habitants dans un délai de 20 ans. Et ces objectifs peuvent être tenus par les uns et par les autres puisqu'il se trouve qu'aujourd'hui ça n'est plus 3,3 ou 3,4 personnes par logement. Monsieur DUCOUT explique que les chiffres qui ont été retenus sont de l'ordre de 2 habitants par logement pour la partie centrale de la CUB et de l'ordre de 1,4 – 1,5 pour les secteurs périurbains. Sur cette base, 500 logements peuvent être faits sur 4 ou 5 ans et cela représente 1250 personnes et non pas 2000.



**Monsieur DUCOUT** précise qu'il a suivi cette question de près. A une certaine époque, le chiffre était de 3,3 habitants par maison et aujourd'hui c'est 2,47 ou 2,48.

Ce sont des éléments qui sont à prendre en compte, en parallèle, entre le nombre d'habitants que l'on veut accueillir et le nombre de logements qu'il faut construire. Il faut évidemment tenir compte de la baisse moyenne d'habitants par logements. Il faut également tenir compte de la rotation de logements qui ne sont plus utilisés, de certaines vacances et tous ces éléments sont compatibles. Maintenant il est possible d'entendre, sur telle commune : « on va augmenter de tant en 10 ans ou 5 ans », ça c'est tout à fait faisable même si le projet est global. Ce sont des questions qui sont vues commune par commune. Mais sur le global, au final, il faudra que ça corresponde sensiblement à l'orientation qui aura été mise dans le Scot. Ces 10 dernières années, en particulier sur le périurbain, la croissance a été exactement celle qui était prévue dans le Schéma Directeur actuel et qui est valable encore aujourd'hui.

### **Alain LAFONTANA présente la deuxième grande orientation du PADD : « Faire de la métropole bordelaise l'un des piliers économiques de l'Eurorégion »**

Pour concrétiser les ambitions européennes, l'aire métropolitaine bordelaise, en tirant parti, entre autres, de son accessibilité aérienne et de l'effet grande vitesse ferroviaire doit se donner la force d'un rayonnement culturel et universitaire qui lui assure une attractivité économique. Elle doit aussi se doter de grandes fonctions économiques directement créatives de valeur.

Pour cela, il faut :

- Maintenir la concentration des emplois pour offrir une visibilité au bassin d'emplois
- Développer une économie présente de qualité au bénéfice des centralités et des bassins de vie périphériques
- Établir les conditions favorables pour une attractivité renforcée des entreprises et des salariés
- Renforcer la compétitivité de la métropole par l'innovation en valorisant la recherche et le développement
- Accentuer l'attractivité de l'agglomération en matière de grands équipements d'intérêt métropolitain
- Développer une politique touristique et culturelle intégrée aux territoires
- Équilibrer l'économie de la consommation et maintenir la diversité commerciale

**Michel VERNEJOU** présente la partie transports et déplacements du document en expliquant que l'accessibilité est un sujet important à prendre en compte. Il faut optimiser les déplacements métropolitains, faciliter les déplacements par les modes alternatifs, les modes doux, l'intermodalité et cela va être un changement profond.

Une accessibilité externe facilitée, cela signifie :

- Améliorer l'accessibilité des voyageurs et des marchandises par la voie ferrée
- Préserver les capacités de développement des liaisons internationales de l'aéroport
- Anticiper la perspective du report modal d'une partie du trafic des marchandises de la route vers le fer ou le
- Faciliter l'accès depuis l'extérieur aux lieux d'activités et d'emplois
- Améliorer l'accessibilité au sein de la future métropole des grands pôles de transport : Bâtir une « armature logistique » au regard du nouveau positionnement de la métropole à l'échelle européenne
- Un système de déplacements performants au sein de l'aire métropolitaine bordelaise
- Organiser, sur le réseau de voirie existant, le report modal sur les modes alternatifs à la voiture particulière
- Accroître l'offre des transports collectifs de façon à conforter les centralités ou polarités
- Développer la complémentarité des différents transports collectifs entre autorités organisatrices des transports
- Promouvoir et faciliter les modes doux sur l'ensemble du territoire
- Une métropole à haut niveau de services autour des nouveaux usages de la voiture et des modes alternatifs

- Améliorer la desserte en transports collectifs des zones d'emplois, équipements
- métropolitains et hypercentre
- Organiser le développement et le renouvellement urbains autour de corridors d'intensité urbaine le long des transports collectifs
- Développer une politique de stationnement
- Promouvoir et faciliter les déplacements de proximité à l'échelle des territoires :

**Serge LAMAISON** remarque que ce sont des objectifs et des orientations qui pourraient être qualifiés de dynamique. Le souhait est aussi d'avoir une métropole économe en énergie, en ressource et en espace. C'est la partie que va présenter, à présent, Monsieur DUCHENE.

**Michel DUCHENE** explique que les élus sont représentatifs de la population. Il y a eu des frictions en réunion du Sysdau, le débat sur l'étalement urbain a été fort mais il s'agit là d'un moment charnière ! Il y a aujourd'hui une crise écologique et le SCOT est un formidable outil pour réfléchir à tout ça.

- Repenser les conditions de développement et de consommation des espaces dans le sens d'une sobriété énergétique et foncière
- Maîtriser et poursuivre la réduction de la consommation foncière
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre par l'articulation urbanisme/transport/énergie sur les secteurs de projet
- Optimiser l'investissement et l'effort d'aménagement du territoire
- Pérenniser et compléter le patrimoine naturel, agricole et forestier de l'aire métropolitaine
- Préserver et gérer durablement la ressource en eau
- Satisfaire les besoins actuels et futurs en eau potable tout en réduisant la pression des prélèvements sur les ressources souterraines déficitaires
- Préserver la fonctionnalité des zones humides et des têtes de bassins versant
- Limiter l'imperméabilisation des sols
- Valoriser les gisements en énergies renouvelables sur le territoire et promouvoir la production d'électricité verte dans le respect de la trame verte et bleue

En résumé, il faut stopper l'étalement urbain et pour ça il faut prendre des décisions difficiles. Il faut préserver les zones de respiration. Augmenter la densité est un élément important, cela ne passe pas forcément par un niveau de tours ! Il faut penser cette densité : densité douce, compacte, dans du collectif mais dans de bonnes conditions.

Il faut considérer qu'il y a des friches commerciales qui peuvent permettre de construire. Il faut organiser l'espace dans la ville. Les axes de transports en commun peuvent aussi créer de l'étalement urbain, attention.

Il faut renforcer les centres bourgs, il faut les enrichir mais les densifier, valoriser en créant de la dynamique démographique et créer une métropole économe en ressources, en énergies, en espaces. Il faut également fournir plus d'efforts sur les énergies nouvelles, garder plus d'espace sur les éoliennes et créer de la douceur de vivre. Il est possible d'habiter au plus près de son travail, de réduire son temps de déplacement, réduire les consommations d'énergie.

**Serge LAMAISON** ajoute que pour garder cette qualité, il faudra créer la métropole dans ses paysages, c'est ce qu'explique Michel LABARDIN.

**Michel LABARDIN** rappelle l'attention particulière donnée aux paysages dans le SCoT. Ainsi, cette question occupe une place essentielle dans la construction du projet et fait même l'objet d'une étude spécifique au titre du « SCoT Grenelle ».

La charpente paysagère comme socle du projet d'aménagement métropolitain

- Organiser le développement urbain en s'appuyant sur la géographie et les paysages
- Rechercher une symbiose ville-nature
- Réintroduire la nature en ville



- Qualifier et préserver les grands espaces naturels et agricoles comme écrin de la métropole
- Faire des espaces de nature intermédiaires des lieux de projet
- Contribuer à la préservation de la biodiversité
- Affirmer le rôle des agricultures au sein du projet d'aménagement

**Monsieur LABARDIN** constate que les paysages sont naturels mais qu'ils ont été façonnés par l'homme. Ils constituent un trésor de l'aire métropolitaine qu'il faut préserver. Il faut les garder, les protéger mais aussi les valoriser. Il s'agit d'un territoire à enjeux et il faut y répondre de manière équilibrée. Les paysages ont une fonction productive et malgré la régression de l'activité agricole, il faut pouvoir maintenir une agriculture de proximité.

La durabilité des espaces naturels est importante. Il faudra une action publique très forte. Il y a des formes urbaines complètement différentes. La limite et la rupture franche doit être posée.

**Pour terminer, Serge LAMAISON donne la parole à Monsieur Didier MAU, qui présente la partie : « Une métropole solidaire ».**

**Didier MAU** félicite l'Agence pour avoir fait bouger les frontières administratives classiques CUB / Hors CUB !

Une métropole solidaire sous-entend une solidarité tant au niveau des orientations prises que dans les modalités de construction et de mise en œuvre du projet et c'est un bel objectif. Il est réaliste et incontournable.

Pour cela, il faudra :

- Assurer la complémentarité entre les différents bassins de vie et avec les territoires limitrophes
- Assurer la solidarité territoriale à l'échelle du SCoT
- Assurer l'articulation avec les territoires limitrophes
- Affirmer une véritable cohésion sociale des territoires
- Mettre en œuvre une politique de l'habitat concertée au bénéfice de l'ensemble de la population
- Permettre des parcours résidentiels choisis au sein de l'aire métropolitaine
- Assurer une solidarité envers toutes les catégories de personnes et de ménages
- Améliorer les conditions de vie par la requalification du parc existant
- Assurer la protection des biens et des personnes
- Gérer en amont les risques et nuisances
- Fixer les conditions de mise en œuvre d'un programme de lutte contre les inondations assurant la protection des biens et des personnes
- Indiquer les orientations d'évolution de l'occupation dans les périmètres de risques industriels ou de fortes nuisances induites par les infrastructures.
- Réduire l'exposition des populations au risque feux de forêt
- Des coopérations territoriales à élargir et à diversifier
- Organiser la coopération entre les territoires
- Fonder une nouvelle gouvernance fondée sur la contractualisation, condition de réussite du projet
- Favoriser une politique partenariale diversifiée et élargie

**Serge LAMAISON** remercie la présence très nombreuse du public, son écoute attentive et ouvre le débat avec la salle.

**Monsieur MARIE-ANNE, Fédération des Quartiers de Pessac**, constate que sur le thème des transports, des déplacements, tout semble formidable, tous les travaux sont intéressants mais dans la pratique, dans ce que met en place le nouveau gouvernement, et donc la DREAL, la DDTM... les projections sont obscurcies par des valeurs qui ne sont pas forcément exactes et qui ne correspondent pas à la réalité .

Il fait également part d'un autre problème qui existe à côté de chez lui et qui concerne l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, et plus particulièrement le bruit aérien et les pollutions

aériennes qui ne sont pas forcément affichées. Il y a des directives européennes qui existent.

Même au-delà des normes européennes, les constructions sont acceptées... des déclarations d'utilité publique sont faites, pour construire, même au-delà des normes européennes et c'est grave parce que les habitants ont cru être entendus et quand ils lisent la déclaration d'utilité publique, ils sont très surpris que l'Etat ait accordé ce genre de choses.

Au niveau des espaces verts, **Monsieur Marie-Anne** explique que dans sa commune il y a une enquête publique concernant une extension d'un établissement du CHU c'est-à-dire qu'une grosse partie de la forêt qui se trouve dans le CHU de Haut-Lévêque va être supprimée.

L'objectif du Scot semble être d'avoir des espaces verts, de faire une métropole bordelaise verte et parallèlement, des ensembles verts sont supprimés et il ne comprend pas ce paradoxe.

Enfin, il espère que dans le PLU qui est en révision, des limites seront mises et qu'elles seront contractuelles. Par exemple, le SRIDT prévoyait une liaison aéroport sur la Gare mais là aussi, la liaison qui était prévue dans le Schéma Directeur, de l'aéroport vers la Gare de Cestas, a été supprimée.

En conclusion, beaucoup d'habitants se plaignent d'être dans les nuisances, dans le bruit et dans les pollutions notamment les HAP qui sont des produits cancérigènes.

**Colette LIEVRE** de Paysages d'Aquitaine a écouté avec attention et remarque que cela fait 30 ans qu'elle entend parler des navettes fluviales et qu'il y avait quelqu'un au Conseil Général qui était chargé de s'en occuper, il y a 30 ans, mais elle n'a jamais rien vu venir. Elle explique qu'elle est venue à la réunion en bus, en tramway mais que pour retourner chez elle du côté de Langoiran, elle n'a plus de bus à partir de 19h donc il faut que quelqu'un vienne la chercher. Elle ajoute qu'elle est une grande adepte de la marche, du vélo, qu'elle est de culture franco-suisse et quand elle parle avec les élus des problèmes locaux de l'Entre-Deux-Mers, ils lui disent « mais Colette Lièvre, vous êtes suisse » et tout est dit.

**Madame LIEVRE** est très préoccupée par le discours sur les paysages et sur l'Entre-Deux-Mers, particulièrement car elle voit ce secteur depuis une trentaine d'années, complètement s'abîmer surtout l'Entre-Deux-Mers du Créonnais, par exemple la Bastide de Créon, les alentours, les constructions, la médiocrité parce qu'il s'agit là de médiocrité et elle espère que les grands projets de logements, d'aménagement, prendront en compte aussi l'environnement parce qu'en France, pour construire, les arbres sont détruits, du béton est posé et des immeubles sont mis.

Elle pense qu'il y a vraiment une philosophie et espère que celle-ci va être appréhendée.

**Colette LIEVRE** souhaite aussi savoir à quel moment la cartographie sera disponible.

**Serge LAMAISON** n'a pas de date précise à donner mais il explique que la cartographie ne sera pas très différente de la cartographie du Schéma Directeur actuel car il n'y a pas de grignotage si important que ça pour que ça se traduise au niveau d'une cartographie.

**Un étudiant en Licence 3 d'Urbanisme** intervient sur le sujet de la trame verte et bleue et par rapport à cet enjeu de faire rentrer la nature en ville et demande si la gestion de la biodiversité, à l'échelle de la métropole, sera planifiée, avec des documents.

**Serge LAMAISON** explique qu'il y a une véritable étude en ce moment sur la charpente paysagère qui est en cours et qui va donner les orientations, les objectifs justement, pour la qualité de cette charpente paysagère et du paysage sur l'agglomération.

**Michel LABARDIN** rappelle que cette révision ne part pas de rien et qu'il y a déjà des qualités paysagères et des trames structurantes dans l'agglomération qui ont été préservées.

La question qui se pose c'est son confortement ou sa reconquête.

A une échelle plus fine, en parlant d'orientations, il y aura les déclinaisons dans les PLU communautaires qui vont préciser, localiser, territorialiser les ambitions qui sont affichées ce soir. Les corridors et les continuités écologiques existent, il faut non seulement les préserver mais en développer davantage. De ce point de vue, il s'agit là d'une confrontation entre ville et nature, qu'il faut, plutôt que de les opposer, chercher à les renforcer mutuellement. Ensuite ça renvoie également à des plans de gestion beaucoup plus locaux.

**Monsieur LABARDIN** donne l'exemple de la vallée de l'Eau Bourde, qu'il connaît bien, où il y a des continuités naturelles qui sont aussi des corridors écologiques, il y a des espèces végétales, des espèces animales qui continuent leur circulation et nous sommes toujours en train d'essayer d'améliorer ces continuités par une action foncière qui cherche à repousser certaines limites d'urbanisation de façon à préserver ces continuités. Il y a tout un chainage entre les ambitions du ScoT, les déclinaisons territoriales du PLU et ensuite les plans de gestion locaux qui permettent d'arriver à cet objectif.

**Pierre DUCOUT** indique que le ScoT s'inscrit dans un ensemble de concertation au niveau national qui s'appelle les SCOT Grenelle pour lequel le ScoT est labellisé par l'Etat avec des aides de l'Etat pour regarder tout spécifiquement ces éléments environnementaux en ayant à tous les niveaux des évaluations environnementales, mais cela concerne des continuités écologiques dans des zones en partie naturelles mais également la nature en ville. L'un n'exclut pas l'autre, ce sont des complémentarités.

Pour répondre à l'intervention de Monsieur MARIE-ANNE de Pessac, **Monsieur DUCOUT** explique que sur Haut-Lévêque, dans le document existant comme dans le document ancien, il y a ce qui été appelé à l'époque une coulée verte. Mais hélas sur Haut-Lévêque, il n'y a pas grand-chose de marqué en « protégé ».

Comme le disait Serge LAMAISON, il n'y aura pas formellement de cartographie dans le livret SCOT mais il y aura des cartes en annexes, et notamment, pour ce qui est des zones sanctuarisées viticoles, pour que ça soit vraiment sanctuarisé avec une application et une réelle conformité. Ces orientations pourront ainsi être indiquées de manière plus précise.

**Didier MAU** ajoute que dans le secteur périurbain, ce qui a beaucoup changé ces dernières années c'est la prise de conscience de la nécessité de valoriser ce patrimoine naturel. Par exemple, ce qui a été fait notamment par les syndicats du bassin versant a été tout à fait remarquable : reconquête de zones de marais, valorisation de ces secteurs... et il va falloir, de toutes façons, aller plus loin, avec la cartographie, qui sera en annexe aussi, des zones humides. Il y aura des coulées bleues naturelles sur lesquelles il sera possible de travailler pendant des années.

Autre changement important... jusque là dans le secteur périurbain, aménagement urbain signifiait continuités d'habitat, aujourd'hui une notion nouvelle s'impose, ce sont les ruptures paysagères, les corridors verts. C'était déjà fait au cœur de l'agglomération depuis longtemps, mais dans le périmètre un peu plus large, il va falloir prendre cela en compte et bien évidemment au-delà des zones viticoles sanctuarisées, pour les communes forestières, des études sont faites très précises pour valoriser certains secteurs forestiers que l'on classe en Espace Boisé à Conserver.

**Pierre PREAUD**, Président de la Communauté de Communes des Coteaux de Garonne, territoire limitrophe du ScoT du Sysdau remercie Didier MAU d'avoir dit qu'il y aurait quelques échanges avec les territoires limitrophes du Sysdau étant donné que sa Communauté de Communes va appartenir au futur ScoT du Sud-Gironde donc ce seront là des discussions inter ScoT certainement intéressantes. Monsieur PREAUD a une question concernant le report du délestage pour le transport du frêt car il a entendu parler de report... est-ce que le ScoT du sud-gironde doit s'inquiéter de ce report et envisager qu'il se fasse à l'extérieur du territoire du Sysdau ou bien est-il prévu un délestage qui serait interne au territoire du Sysdau ?

—

**Serge LAMAISON** n'a pas de réponse à apporter dans l'immédiat car c'est un sujet actuellement à l'étude.

**Hans KREMERS**, paysagiste, a 3 questions.

La 1<sup>ère</sup> concerne la répartition de la population future. Comment répartir tout ça, surtout en périphérie ? Certains ScoT ont le courage d'aller jusqu'à la définition de fourchettes ou de chiffres très précis mais commune par commune, ce n'est pas très facile. Néanmoins c'est équitable. Est-ce que le ScoT ira jusque là ?

Il explique qu'il y a quelques années, en 1986, il lui est arrivé de faire quelques recommandations par rapport à un bel espace qui existait encore entre Bordeaux et Libourne mais qu'aujourd'hui, l'agglomération est en train de s'installer. Le grand souci de Monsieur KREMERS se situe de l'autre côté, entre l'agglomération bordelaise et le bassin d'Arcachon. Que diront le PADD et le SCOT concrètement en matière de protection de ces grands espaces InterScoT, entre l'agglomération de Bordeaux et le Bassin d'Arcachon ? C'est essentiel de le définir dans le PADD et les orientations.

En ce qui concerne la répartition modale, est-ce que le Scot ira jusqu'à définir des objectifs en matière de répartition modale ou est-ce plutôt à d'autres documents de le faire ? La CUB a des objectifs en matière de transferts modales pour le transport en commun, elle a signé un objectif en matière de transport modal pour le vélo c'est-à-dire de passer d'ici 2020 de 4 à 15% ce qui est considérable. Est-ce que le ScoT prend ces chiffres en compte ou va t'il en rajouter une couche ?

A propos du suivi des populations, **Pierre DUCOUT** explique qu'un Schéma a été réalisé et publié en 1975 mais qu'il n'a pas été approuvé pour des questions de passage des lignes à très haute tension depuis la centrale du Blayais.

Dans le Plan d'Occupation des Sols de la commune de Cestas, qui était le 1<sup>er</sup> de l'aire urbaine, était marquée systématiquement la cohérence de développement de la population par rapport à ce qui avait été prévu au niveau de ce schéma et c'était tenu par la DDE, qui regardait que ça corresponde. Et cela s'est fait également dans chacun des PLU.

**Michel LABARDIN** apporte un complément par rapport à la question « à quel niveau va se trouver la réponse quantitative » et rappelle que désormais, il va y avoir une fusion des outils réglementaires que sont les PLU, les PLH et les PDU. Cela se fait sous forme de document unifié sous lequel figureront également des réponses quantitatives sur la consommation d'espace, la localisation des axes de transports en commun, mais également la localisation des secteurs d'habitats nouveaux et donc chaque projet de territoire communal sera amené à partir de son propre recensement, à dégager des orientations chiffrées de façon à pouvoir donner une localisation précise de l'extension de l'habitat, de l'extension des espaces naturels, des transports en commun et de divers éléments stratégiques et cette fusion des 3 documents va permettre une approche quantifiée beaucoup plus lisible.

**Michel DUCHENE** constate que le Sysdau a été courageux sur le frêt ferroviaire car ça n'est pas évident d'avancer le Contournement Ferroviaire mais c'est un objectif essentiel dans la mesure où le frêt ferroviaire, dans le département, c'est pour demain. Dans 2 ans, l'autoroute ferroviaire va commencer à fonctionner. Cet autoroute ferroviaire qui va de Lille, au Sud de Paris jusqu'à Hendaye, devrait se développer d'ici 2 ans.

—

Pour information, l'autoroute ferroviaire dans la Vallée du Rhône existe. Entre Le Luxembourg, et Perpignan Le Bouleau, ça a démarré en 2007 avec 2 voyages, aujourd'hui c'est 7 voyages, ça fait un peu plus de 3500 camions par mois donc ça veut dire que le frêt ferroviaire, ça peut marcher. C'est assez compliqué ici parce que les travaux de la LGV vont particulièrement perturber le frêt ferroviaire. Il va devoir plutôt fonctionner le jour parce que les travaux vont avoir lieu la nuit sur un certain nombre d'infrastructures mais à partir de 2020, effectivement, il faut penser à un grand contournement ferroviaire.

—

Hangar G2 - Quai Armand Lalande - BP 88 - 33041 Bordeaux cedex

Tél. : 05 56 11 06 60 - Fax : 05 56 11 05 80

e-mail secrétariat : [sysdau@sysdau.fr](mailto:sysdau@sysdau.fr)

web : [www.sysdau.fr](http://www.sysdau.fr)



Ça n'est pas au Sysdau de définir où il va passer mais ce que les élus avancent, c'est la nécessité de ce contournement ferroviaire et pour que les choses soient claires, il ne faudra pas qu'il soit trop loin de l'agglomération. Les rencontres avec les représentants de RFF et la SNCF laissent penser que plus il sera loin, plus ça sera compliqué.

**Monsieur DUCHENE** ajoute qu'il y avait une autre proposition qui était celle de passer par Toulouse mais qu'elle n'est plus d'actualité. L'enjeu pour le secteur dans les années qui viennent, c'est le grand contournement ferroviaire.

A propos du vélo, il explique qu'a été envisagé la possibilité d'avoir, comme en Belgique, des autoroutes vélos. Aujourd'hui il y a des vélos qui vont très vite, il y a des prototypes. Ça veut dire qu'on peut avoir des vélos pour des liaisons interurbaines.

**Un membre de l'Association de Défense des Côteaux Floiracais** est intéressé par la question environnementale. Il explique que sur les Côteaux Floiracais, on bâtit en haut, on bâtit en bas et ce qu'il reste c'est la falaise même s'il y a un sentier qui a été prévu, il chemine entre les immeubles.

Il s'interroge sur la diversité de population des communes... densifier signifie-t'il mettre le maximum de gens dans les mêmes lieux? Densifier signifie aussi détruire un environnement et cela peut impliquer une discrimination de population, c'est-à-dire que les gens très riches n'ont pas de problèmes à se loger mais ceux qui vont venir se loger à Floirac c'est les gens les plus pauvres. C'est comme cela qu'on fabrique des ghettos.

Il insiste particulièrement sur ces aspects là car avant le ScoT il y avait le PLU et dans le PLU de Floirac, l'environnement était facilement détruit.

**Jean MARIEU** se dit satisfait de la présentation qui a été faite et il remarque qu'elle comprend 2 volets : une ville forte et une ville douce, du futur évidemment.

Une ville forte c'est 300 et quelques mille habitants dans 30 ans, ça veut dire 140 000 emplois de plus.

Il constate que dans les images présentées, on ne voit que la ville douce (les prés, les chevaux, les rangs de vigne,...) et il voudrait une image de la ville douce.

Il ajoute qu'arriver à 300 000 habitants dans le périmètre, ça arrivera un jour ou l'autre. Le problème c'est que les 5 ou 6 ScoT, c'est-à-dire les collectivités qui sont autour, elles ont un portefeuille d'environ 200 000 habitants en réserve donc le véritable problème même si ça n'est pas le périmètre du Sysdau, il va falloir le poser à un moment ou à un autre, quasiment à l'échelle du département... comment tenir l'équilibre entre le fait de prendre les 3/5 des habitants sur le ScoT de Bordeaux et est-ce qu'on aura 500 000 habitants? Monsieur MARIEU commence à avoir des doutes. Comment se partager ces 500 000 habitants? Et s'il y en a moins, est ce qu'il ne va pas se passer la même chose que dans la décennie 80 c'est-à-dire qu'ils seront massivement à la périphérie, ils seront dévorés par l'énergie de la périphérie c'est-à-dire le Libournais, Arcachon, Sud-Gironde, etc...? Il souhaiterait une vue d'ensemble.

**Serge LAMAISON** précise qu'il n'y a pas pour autant plus d'énergie sur le Bassin qu'ailleurs. Il y a par contre du résidentiel qui est plus important. Les problèmes de vieillissement de la population aujourd'hui sont pris en compte mais il est difficile de connaître les futures habitudes générées par ce vieillissement par exemple.

**Colette ARNAUD**, Présidente de l'Association Vivre avec le Fleuve, a participé à tous les travaux du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports et remarque qu'une partie de ce qui a été décidé dans ce Schéma a été repris dans les Orientations mais le problème, ce sont les moyens. Madame ARNAUD est étonnée que l'on parle de créer des réseaux de transports, de créer des transports en site propre car le problème souvent, c'est qu'il n'y a aucune réserve foncière pour justement faire ces réseaux. En particulier pour la rocade, pour laquelle la 2x3 voies n'est pas encore faite parce qu'il y a un problème de moyens mais s'il y avait eu une réserve foncière de 100 ou 200 mètres de plus autour de la rocade, il aurait peut-être été possible de faire des transports en site propre.

Il en va de même pour le contournement ferroviaire, s'il ne doit pas être trop loin de Bordeaux, où faut-il le mettre ? Avec le mitage qu'il y a et la densité dans certaines zones, il va être très difficile de le faire passer.

**Pierre DUCOUT** revient sur l'intervention de Jean MARIEU et précise que par rapport au million 400 000 habitants actuels, dans un peu plus de 20 ans, il pourrait y avoir en Gironde, par exemple, 400 000 habitants de plus et par rapport à ces 400 000 habitants de plus, un objectif de 300 000 sur le ScoT de l'aire urbaine et de 200 000 ailleurs est proposé ce qui n'est pas complètement stupide. Cela veut dire que l'objectif est légèrement supérieur au global de ce qui peut arriver en Gironde mais cela risque de faire baisser un petit peu la tension sur le marché pour l'habitat en proposant plus que moins. S'il est proposé moins et qu'il y a plus de demandes, les prix augmentent et les gens s'en vont plus loin.

**Monsieur DUCOUT** rappelle qu'il souhaite, comme il l'a exprimé au cours de la rencontre avec le Préfet, que les services de l'Etat réalisent une étude sur les conditions de circulation.

Le souhait commun du Sysdau est de faire le maximum au niveau des transports en commun et du fret ferroviaire mais pour un riverain, le contournement, qu'il soit ferré ou routier, peut aussi être pénalisant car c'est aussi une forte nuisance, selon où l'on se place.

Dans le concret, avec un contournement pour le fret et en particulier dans les 10-15 ans qui viennent, il y aura une très forte augmentation du fret ferroviaire dans les communes de Talence, Pessac, Cestas, or le fret ferroviaire va passer de nuit. Cependant, il n'y a rien qui est prévu pour compenser ces nuisances. Il faut prendre en compte de justes compensations.

**Serge LAMAISON** ajoute que très prochainement, dans les communes de Bassens, Cenon, Lormont, ça n'est plus 250 trains par jour qui vont passer sur la ligne ferroviaire Bordeaux-Paris mais 500 trains... ce sont des nuisances également.

**Michel DUCHENE** rappelle qu'une étude de l'Agence d'Urbanisme, dans les années 80, prévoyait 18 files de circulation sur le Quai Richelieu, entre le fleuve et les façades alors qu'il y en avait déjà 10. Dans les années qui viennent, il va falloir faire des choix drastiques au niveau de la circulation et de l'automobile. Augmenter les infrastructures routières ça n'est pas une solution, il va falloir aussi réfléchir à une manière de mieux gérer l'espace, de mieux gérer les espaces déjà existants. Le réseau actuel est assez important alors peut-être faut-il le structurer autrement, peut-être faut-il mieux l'entretenir de telle manière qu'il n'y ait pas systématiquement de nouvelles voies, de nouveaux ronds-points, de nouveaux aménagements à construire.

**Serge LAMAISON** remercie les participants à cette réunion et les invite à continuer la discussion autour du cocktail.