

## REUNION 5

**Lundi 8 juillet 2013 : « Présentation du Document d'Orientation et d'Objectifs du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise ». Dernière réunion publique avant l'arrêt du projet.**

**La soirée s'est déroulée le lundi 8 juillet 2013 au Café des Sciences à Cap Sciences, sous la présidence de M. Lamaison, Président du Sysdau.**

M. Lamaison fait une introduction en soulignant le fruit du travail de tous. C'est la dernière réunion avant l'arrêt du projet et c'est un véritable travail d'équipe, nous l'avons déjà dit, je le redis ce soir, parce toute l'équipe du Sysdau a beaucoup travaillé sous la direction de Sylvia Labèque avec trois collaborateurs ou collaboratrices, c'est un gros travail. C'est un gros travail également des élus avec des réunions tous les 15 jours, un travail avec les institutions et les institutionnels (CG, CR, CUB) avec aussi les associations et surtout avec un maximum de travail avec les habitants de l'aire métropolitaine, représentant du monde associatif présent ce soir.

C'est donc la présentation du D2O, Document d'Orientation et d'Objectifs. C'est un document très important, parce que c'est le seul document du SCoT qui soit opposable. Les autres documents comme le PADD, c'est un document d'orientation politique, là c'est la traduction dans le document d'urbanisme qui soit opposable aux tiers, opposable à la fois à tous ceux qui l'ont fait, c'est-à-dire, les élus et à tous ceux qui le reçoivent, les associations, les particuliers que tous ceux qui veulent l'utiliser. Il fixe les orientations.

Je tiens à saluer cette forte mobilisation et notamment depuis le Grenelle de l'environnement, depuis deux ou trois ans, les changements profonds ont eu lieu dans la manière d'aborder l'urbanisme, dans la manière de la vulgariser plus fortement et surtout il y a eu un certains nombres d'objectifs nouveaux et la prise en compte de l'environnement dans sa réalité sur le terrain. De nouveaux textes réglementaires sont venus régulièrement charger notre travail et notre travail de fait s'inscrit dans ces changements et nous avons été retenus dans les 12 SCoT Grenelle en particulier pour la charte paysagère que nous avons et la mobilité. C'est un défi un peu pour nous et un enjeu de répondre à tous les objectifs.

### **1-L'aire métropolitaine bordelaise au cœur de l'InterSCoT girondin et en contact avec huit autres SCoT du département, par M. Lamaison (Président du Sysdau et Maire de Saint-Médard-en-Jalles)**

L'InterSCoT girondin, il y a 8 mois ce n'était que des prémices, des balbutiements aujourd'hui, l'interSCoT girondin veut être la volonté du Conseil Général et de l'Etat pour essayer d'harmoniser toutes les réflexions qui se font sur l'ensemble du territoire girondin. La Gironde est un espace qui est le mieux à même de concevoir notre cadre de vie, car à la bonne échelle des enjeux. Parce que la Gironde est la bonne échelle pour des enjeux communs, le projet de SCoT de l'agglomération se place au cœur de l'InterSCoT, démarche co-pilotée par le CG33 et l'Etat.

Les territoires limitrophes à l'aire métropolitaine bordelaise ont des intérêts croisés à faire valoir et de nombreux enjeux collectifs à partager pour les saisir à la bonne échelle, à savoir l'accueil de populations nouvelles, les capacités environnementales pour y faire face, les nouvelles solutions de mobilités étroitement liées aux options d'urbanisme, le développement de l'emploi, la cohésion territoriale et sociale.

Les 8 SCoT tout autour n'ont pas la même dimension ni valeur en terme de calendrier, puisque nous sommes dans la révision du premier SCoT en 2001. Nous sommes donc dans une marche avancée. Tous les territoires limitrophes sont tous réunis en SCoT, donc on voit apparaître toutes les zones vertes ou bleues, quelque chose de particulièrement intéressant et important.

Depuis dix ans, c'est 15 000 habitants par an qui arrivent sur le territoire girondin et nous préférons précéder ces arrivées que de les subir pour savoir comment nous les réalisons et donc en même temps pour cadrer dans la partie urbanisme les capacités environnementales pour y faire face et des solutions nouvelles de mobilités, étroitement liées aux options d'urbanisme et de la cohésion territoriales et sociales. Le SCoT c'est ce document qui veut essayer de programmer, d'orienter de façon à ce que ce cadre de vie soit le meilleur possible pour les années à venir pour les 15-20 ans qui viennent.

Il ressort une question centrale, celle de l'amélioration des liaisons entre territoires et la gestion des mobilités avec les territoires voisins au plus près des pratiques quotidiennes des girondins dans leurs déplacements domicile-travail ou domicile-études, s'est donc posée.

**-Notre modèle d'aménagement organise une véritable métropole des qualités de vie et répond aux différents objectifs du Grenelle de l'environnement :**

Le modèle d'aménagement que nous vous proposons organise le cadre de vie et répond aux différents objectifs du Grenelle de l'environnement. Le projet s'appuie avant tout sur la recherche de l'équilibre aux ambitions majeures, une ambition métropolitaine maîtrisée associée à une exigence environnementale fondatrice qui est le point de départ. Ce sont deux points qui sont assez contradictoires mais pourtant indissociables.

Le choix d'une exigence environnementale, en poursuivant la démarche qualitative conduite depuis plus de 10 ans dans le cadre du précédent schéma directeur de 2001 s'est imposé pour concilier l'ambition métropolitaine avec la limitation de la consommation d'espaces, la préservation des champs d'expansion des crues, la satisfaction des besoins futurs en eau potable sans peser davantage sur les nappes, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des énergies et des ressources naturelles, la protection des espaces agricoles, naturels mais surtout viticole, dominante essentiel dans le SCoT 2001 et aujourd'hui nous avons fait les travaux nécessaires pour prendre en compte les espaces viticoles supplémentaires mais aussi les ressources forestières de l'urbanisation.

**-Un projet de paysage comme socle du projet d'aménagement :**

Le projet de paysage, véritable socle de l'organisation urbaine, combine « charpente paysagère » et « espaces protégés », deux notions complémentaires met en réseau l'ensemble des espaces de nature. Sur 167 000ha de notre SCoT, nous avons 120 000ha de protégés, soit 72%, c'est quelque chose de particulièrement important. Nous avons à la fois une grande chance d'avoir ces espaces-là et cela montre aussi une grande volonté de vouloir assumer cette protection et préserver cette richesse naturelle. La préservation de l'urbanisation de 120 000 hectares d'espaces agricoles, forestiers et naturels, soit 72% de la totalité du territoire du SCoT

Sur ce total, 53 000 ha d'espaces agricoles, forestiers et naturels sont strictement protégés dont :

- > 25 000 ha de terroirs viticoles protégés
- > 26 000 ha d'espaces agricoles et naturels majeurs
- > 2 000 ha d'espaces de nature urbains

Cela représente une augmentation de 150 % d'espaces strictement protégés par rapport au Schéma Directeur de 2001 qui protégeait 21 000 hectares. Ces surfaces protégées constituent un espace important en termes d'absorption de gaz à effet de serre.

**-Une organisation urbaine multipolaire et hiérarchisée à l'échelle métropolitaine :**

La construction d'une métropole combinant haut niveau de services et qualités de vie proposée dans le SCoT offre des territoires plus accessibles, plus économes et plus attractifs, grâce à la mise en cohérence du développement urbain et d'un réseau métropolitain de transports collectifs étendu et organisé autour des centralités du territoire.

**-Une offre urbaine de qualité, entre dynamisme métropolitain et douceur locale :**

C'est ce que nous essayons de promouvoir, de renforcer parce qu'il y a de plus en plus de gens qui arrivent, de besoins, mais aussi une douceur locale avec un espace pas trop contraint. C'est l'un des axes fondamentaux de notre projet : être en capacité de proposer une offre urbaine de qualité, entre dynamisme métropolitain et douceur locale.

Pour cela, la promotion d'une polarisation et d'une mise en réseau des centralités à double échelle apparaît comme un fondement essentiel du projet.

**-La préservation de l'urbanisation de 120 000 hectares d'espaces agricoles, naturels et forestiers :**

La préservation des grandes continuités naturelles à l'échelle de l'InterSCoT. Les espaces agro-forestiers entre le Bassin d'Arcachon et l'aire métropolitaine bordelaise sont préservés de l'urbanisation par le maintien d'une grande coupure d'urbanisation naturelle entre les deux agglomérations et d'une grande continuité terrestre du plateau landais. Nous avons réalisé une reconquête de 32 000 hectares d'espaces agricoles et naturels strictement protégés par rapport au Schéma Directeur de 2001.

Puis la parole est donnée à Pierre Ducout, Vice-Président du Sysdau et Maire de Cestas

**2-Un projet en adéquation avec les attentes environnementales de la société par M. Ducout (Vice-Président du Sysdau et Maire de Cestas)**

Nous sommes dans une phase de révision du Schéma Directeur de 2003 et par rapport à cela, il faut indiquer que le territoire du SCoT a une bonne dimension dans le cadre de la réflexion InterSCoT dans l'ensemble du département de la Gironde. Nous avons une représentation équilibrée entre la CUB et les Communes autour tout cela en liaison avec l'Etat qui a ses responsabilités. Notre ambition de construire un territoire économe apparaît aujourd'hui comme une véritable nécessité...

Le point important qui a été acté, c'est la répartition d'accueil des populations sur le territoire du SCoT. Et nous partageons tous l'objectif de la CUB qui est d'augmenter un peu plus sa population par rapport à la moyenne d'augmentation de la population du département, qui est sensiblement de 1,1/ans, soit 15.000 habitants supplémentaires à accueillir sur notre département. L'objectif de la CUB est intéressant parce qu'en parallèle cela veut dire une consommation réduite d'espace, étant entendu que dans ce cadre, toutes les communes péri urbaines ont fait des PLU avec une limitation des constructions dispersées en particulier ce qui était des anciens hameaux pour essayer de regrouper avec des centralités de plusieurs nouveaux qui sont complémentaires.

Pour la réduction de la consommation d'espaces nous avons eu la mise en place de nouvelles commissions qui donnent des avis sur la manière dont les espaces sont consommés, pour garantir en particulier des espaces agricoles de qualité et en complémentarité avec ce que nous avons fait il y a dix ans, nous permettons de sanctuariser 120 000ha sur les 160 000ha de notre territoire.

Autre ambition, arriver à une réduction des gaz à effet de serre et arriver à 20% voire plus d'énergies renouvelables.

**-Anticiper et répondre aux besoins futurs en eau potable en préservant les nappes profondes :**

En compatibilité avec le SDAGE et le SAGE « Nappes profondes », il s'agit de protéger les captages, de protéger les ressources, de restaurer et de garantir le « bon état quantitatif » des nappes profondes et cela, notamment en économisant l'eau et en substituant les ressources

Prendre en compte le cycle de l'eau pour organiser le développement urbain.

Il s'agit pour cela de :

-limiter l'imperméabilisation des sols et maîtriser les ruissellements d'eau pluviale à l'échelle des bassins versants, ;

-mettre en cohérence les capacités de collecte et de traitement des eaux avec le projet de développement ;

-poursuivre l'amélioration des dispositifs d'assainissement collectifs et anticiper l'augmentation de la sensibilité des milieux récepteurs et de reconquérir et gérer le réseau de fossés.

Concilier l'ambition métropolitaine avec la limitation de la consommation d'espaces et la préservation des champs d'expansion des crues

Nous avons pour objectif des économies d'eau et toutes les communes concernées réalisent des travaux pour limiter les pertes d'eau et la CUB en premier avec également une formation de nous concitoyen, en particulier les jeunes. Actuellement, le CG a prévu la distribution de kit d'économiseur d'eau sachant que cela ne va pas de pair avec une baisse de la qualité du service. Mais aussi en lien avec la CUB en lien avec le département, la recherche de ressource de substitution pour pouvoir garantir aux populations qui arrivent des ressources en eau pour la période qui vient.

A côté de cela, il y a les problèmes des traitements de déchets qui passent par des schémas départementaux avec le traitement des déchets, et principalement, la réduction à la source avec des incitations à avoir des emballages moins importants des composteurs individuels...

Nous voulons aussi limiter l'importation de nouveau matériau, même si on peut prendre du sable dans des proportions raisonnable et il y a aussi le recyclage des matériaux type le bois, sachant que dans notre département, nous avons des centres de recherche qui permettent de nous faire avancer sur l'utilisation de ce matériaux-là.

#### **-Protection des personnes contre les risques et les nuisances :**

Nous sommes concernés par les risques d'inondations, en liaisons avec l'Etat, l'ensemble des élus et nos concitoyens nous essayons d'avancer d'une manière responsable en garantissant la non construction dans des zones inondables, même s'il y a des exceptions. Chacun doit être au maximum responsable là-dessus.

Il faut aussi prendre en compte le risque d'incendies. Des mesures qui sont à faire respecter qui sont complémentaires de ce qui existait jusqu'à présent, mais il faut faire attention en particulier les zones de contact entre l'habitat et la forêt qui doivent être gérées au mieux.

Autre nuisance, ce sont des éléments liés au déplacement, au bruit. Nous faisons le maximum pour permettre le développement des déplacements doux. Nous pouvons nous inscrire dans le cadre d'un SCoT grenelle.

### **3-Un projet en réponse aux attentes sociétales par M. Mau (Vice-Président du Sysdau et Maire du Pian-Médoc)**

Le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise propose un projet qui porte comme valeurs la solidarité et la complémentarité interterritoriales. Pour créer de la cohésion territoriale, il est proposé de procurer à tous les métropolitains, les mêmes accessibilités aux bassins d'emplois, aux services, à l'éducation et à la culture, aux loisirs, à la santé, etc...

Les principales mesures de mise en œuvre sont celles de l'équilibre de l'armature des lieux de richesse et de développement et celles favorisant les conditions d'accessibilité aux emplois, à la formation, à la culture, aux loisirs.

-Une amélioration des échanges et des communications pour une meilleure attractivité économique ;

-Conforter un réseau d'accessibilité performant : Il s'agit de conforter le réseau d'accessibilité performant de grandes liaisons nationales et internationales et de définir une stratégie pour une accessibilité renforcée, en particulier aux pôles d'activités métropolitains, en articulation avec le schéma métropolitain des mobilités ;

-Développer la logistique pour être au cœur des échanges ;

Il s'agit de développer une stratégie de développement de la logistique de corridor à l'échelle de l'InterSCoT, de réaliser un schéma directeur d'accessibilité logistique métropolitaine, de conforter les sites existants du réseau logistique d'approvisionnement

de l'aire métropolitaine bordelaise, de déterminer de nouveaux pôles logistiques pour compléter le réseau métropolitain, de développer des démarches innovantes pour la logistique du dernier kilomètre ;

-Réussir le déploiement du Très Haut Débit ;

-Renforcer la dynamique économique métropolitaine ;

-Identifier et conforter les filières émergentes : Energies renouvelables et de récupération, chimie verte, éco-construction, filière nautique et éco-nautisme ;

-Développer les portes d'entrées économiques de l'aire métropolitaine bordelaise : Il s'agit du Grand Port Maritime de Bordeaux, de la Plateforme aéroportuaire de Bordeaux, et de développer le pôle multimodal de la gare Saint Jean ;

-Structurer un réseau de pôles économiques d'excellence métropolitain : Il s'agit de développer une programmation économique forte autour des grands projets urbains de l'arc tertiaire et éco-créatif (de Bordeaux-nord à Euratlantique), de renforcer la fonction économique et innovante en s'appuyant sur les clusters de l'arc de la ville active, de faire des sites de rayonnement métropolitain la vitrine productive de l'agglomération. L'activité nautique liée au fleuve devient un axe de développement fort.

Il s'agira aussi de renforcer la fonction économique et innovante du cœur d'agglomération autour de l'arc de la ville active et des clusters métropolitains. Aéroparc, Bioparc, Cité de la photonique-Bersol, Eco parc... ils doivent devenir la vitrine productive de notre agglomération : mise en place des conditions de désenclavement et fixation des capacités de rationalisation du foncier dans les documents d'urbanisme locaux pour Aéroparc et Bioparc, possibilité d'implantation d'entreprises industrielles sur la Cité de la photonique et Eco parc...

-Les sites de rayonnement métropolitain du Campus et du Grand Port maritime de Bordeaux doivent être confortés ;

-L'emploi est intensifié autour des grands sites d'activités ;

Dans une logique de complémentarité avec les clusters métropolitains, ceux-ci doivent être supports de l'activité économique d'agglomération nécessaire au bon fonctionnement du territoire.

Leur accessibilité doit être optimale.

Ainsi, la connexion à un réseau de transport en commun performant et l'offre de déplacements actifs sont indispensables. Les entreprises désireuses de s'implanter sur ces sites doivent, de leur côté, s'engager à répondre à certaines exigences en matière environnementale, paysagère et architecturale.

### **-Promouvoir l'activité économique au cœur des territoires :**

Pour cela, il s'agit de faire de la mixité fonctionnelle un atout majeur de l'attractivité économique du cœur d'agglomération, d'intensifier l'emploi autour d'un maillage de parcs d'activités artisanales et productives, de concentrer l'implantation d'activités économiques autour des pôles économiques locaux d'équilibre de première couronne, de valoriser l'économie résidentielle afin d'en faire l'un des vecteurs de développement économique, et de constituer une offre de proximité afin de répondre aux besoins locaux, sous forme de parcs d'activités urbaines.

Il s'agit notamment de renforcer la fonction métropolitaine de la technopole Bordeaux-Montesquieu, site économique de rayonnement métropolitain qui doit faire l'objet d'une réflexion particulière pour améliorer ses conditions d'accessibilité. Il s'agit aussi de concentrer l'implantation d'activités économiques autour des pôles économiques locaux d'équilibre, bien desservis par le réseau autoroutier et le réseau ferré de fret.

L'objectif pour les territoires périphériques est d'accueillir de manière efficiente de nouveaux établissements et de permettre le développement des établissements existants, de prévoir les emprises foncières nécessaires à leur développement et de favoriser une occupation optimale des espaces afin d'éviter la sous-occupation et la création de nouveaux sites économiques.

Un bassin d'emplois à l'échelle des bassins de vie doit être développé. Au-delà du pôle de Cestas qui s'inscrit dans le projet global d'organisation de la fonction logistique de



l'agglomération, le pôle chimie, seul cluster métropolitain pouvant accueillir des établissements générateurs de nuisances et soumis aux risques technologique, doit être conforté. Les nouvelles implantations doivent prioritairement être orientées vers le secteur de la chimie et chimie verte. Constituer des espaces d'activité à l'échelle intercommunale autour des pôles économiques locaux d'équilibre est primordial. Ceux-ci doivent proposer une offre foncière et immobilière répondant aux besoins locaux et liée au développement de centres de services à destination des salariés : crèches, restaurations, services de transports, etc...

Constituer une offre de proximité afin de répondre aux besoins locaux, notamment en terme d'implantation artisanale, tout comme valoriser l'économie présente afin d'en faire l'un des premiers vecteurs de développement économique font partie, en outre, des objectifs de notre projet.

### **-Offrir un cadre économique de qualité à la mesure des attentes des acteurs économiques :**

- Faire des espaces économiques de véritables lieux de vie ;
- Développer des lieux adaptés aux nouvelles pratiques ;
- Promouvoir une offre de services aux entreprises et aux salariés sur les sites d'activités ;
- Opter pour une politique volontariste en matière de foncier économique et concevoir un cadre environnemental et paysager de qualité ;
- Optimiser les richesses touristiques et patrimoniales :

Route des vins, chemin de Saint Jacques de Compostelle, navettes fluviales, parcours de randonnée sont autant d'itinéraires de découverte entre paysages et patrimoines, qui offrent un point de vue sur le territoire. L'itinérance s'impose comme le principe sur lequel fonder les nouvelles pratiques touristiques, afin de pouvoir parcourir pleinement le territoire, du nord au sud et de l'est à l'ouest.

Si le territoire suit une logique d'itinéraires touristiques, Bordeaux reste quant à elle, le point de convergence des différentes formes de tourisme : urbain, fluvial, culturel, viticole, etc...

Sa notoriété, son association au vin et au patrimoine culturel, le classement UNESCO du site « Bordeaux Port de la Lune », lui permettent de prétendre à un positionnement touristique européen qu'il s'agit de conforter.

Bordeaux doit ainsi devenir « le produit d'appel phare » de l'aire urbaine et se positionner comme une capitale culturelle et touristique de rang européen.

Parallèlement, le fleuve reste un lien entre les différents parcours et territoires touristiques : un lien Nord-Sud permettant de traverser le territoire par un système de croisières et navettes fluviales proposant des escales le long du parcours, mais aussi un lien Est-Ouest pour connecter les deux rives et permettre la continuité des itinéraires touristiques et favoriser la complémentarité des différents modes de transports.

### **-Enrichir l'offre en grands équipements métropolitains culturels, de loisirs et de tourisme :**

Dans le cadre de réservation pour l'implantation des nouveaux équipements culturels, de loisirs et de tourisme, il s'agit notamment du projet de parc naturel touristique du Bourgaillh à Pessac, des Cascades de Garonne à Lormont, du projet de salle de spectacles à Floirac, du grand stade et du Centre des civilisations du vin ainsi que du MECA, maison de l'économie créative et de la culture d'Aquitaine.

- Renforcer le rayonnement de Bordeaux, dans le but de favoriser le rayonnement de l'hypercentre métropolitain, l'offre culturelle d'échelle métropolitaine doit rester concentrée sur la ville de Bordeaux, de part et d'autre de la Garonne et en complémentarité avec l'offre culturelle du cœur d'agglomération ;
- Réinvestir le lien avec le fleuve : les fleuves et l'estuaire, véritables liens entre les différents parcours et territoires touristiques doivent devenir le support de projets et d'un véritable réseau touristique, dans une logique de développement touristique fluvial départemental afin de proposer une offre complémentaire ;

-Développer le potentiel oenotouristique des territoires de l'aire métropolitaine bordelaise : la valorisation touristique de la viticulture, déjà visible avec de nombreuses caves ou chais, et châteaux à visiter, des propositions de découvertes, de dégustations ou de séjours, doit être approfondie et proposé dans une logique de mise en réseau des parcours et des itinérances ;

-Composer un réseau de parcours de découvert et de pratiques « d'itinérances » : Il s'agit de tisser un réseau d'itinéraires touristiques ponctués d'équipements et sites de tourisme, de nature et de loisirs : parcours liés à l'oenotourisme (route des vins du Médoc, des Graves et de l'Entre-deux-mers), promenades le long des fleuves et de l'estuaire, parcours liés au tourisme nature dans les terres, itinéraires culturels en lien avec le chemin de Saint Jacques de Compostelle et les sites culturels, viticoles et naturels remarquables ;

-Exploiter le potentiel loisirs et tourisme de proximité : l'aire métropolitaine recèle, de par ses caractéristiques naturelles et son large bassin de population, un potentiel en matière de loisirs et tourisme de proximité relativement important qu'il s'agit de mobiliser.

Une offre de tourisme et de loisirs de proximité peut s'appuyer sur le réseau de sites de projets de nature et d'agriculture qui ceinturent la ville agglomérée, et notamment les sites à l'ouest de l'agglomération qui sont déjà ou qui peuvent devenir le support d'équipements et pratiques de loisirs, et/ou sur les vallons et les bords des fleuves et de l'estuaire qui peuvent être également valorisés en renforçant le réseau de cheminements existants.

#### **4-L'Aire Métropolitaine Bordelaise, un territoire à bien vivre pour une ville à haut niveau de services par M. Labardin (Vice-Président du Sysdau et Maire de Gradignan)**

La ville à haut niveau de service, ce n'est pas un concept, mais il s'agit d'une ville à l'échelle de la vie quotidienne, dans une échelle de proximité. C'est une ville qui se construit à partir des enjeux, très bien identifiés dans notre SCoT :

-Réduire l'étalement urbain ;

-Réduire les distance entres les lieux d'habitats et de services, donc mieux articuler le couple urbanisme transports ;

-Economiser la ressource foncière.

Il est donc préconisé :

#### **-Une armature urbaine polarisée, centralisée, intensifiée :**

Le développement urbain est organisé en priorité autour des centralités qui constituent les lieux prioritaires de développement :

-Dans le cœur d'agglomération qui constitue l'aire de resserrement des fonctions urbaines ;

-Autour des centralités périphériques, les centres-villes et centres-bourgs.

Les nouveaux programmes d'habitat, et en particulier les opérations comprenant du logement social, doivent être implantés en priorité dans ces secteurs. Il s'agit de polariser le développement résidentiel autour de l'offre de transports collectifs et privilégier la restructuration des espaces urbanisés à l'extension et de combiner commerces, équipements, services et vie urbaine, à l'échelle des quartiers et des bassins de vie. Faire des nœuds d'interconnexion de nouveaux lieux de centralité Il s'agit de renforcer le rôle structurant des pôles d'échanges intermodaux, gares et haltes ferroviaires et de développer l'offre de services autour des gares et haltes ferroviaires. Une organisation des mobilités au bénéfice de la performance économique et sociale. Il faut retravailler la zone urbaine sur elle-même et la mettre en relation beaucoup plus directe avec axes dispositifs de mobilité. Pour cela il faut construire un schéma métropolitain des mobilités en 3 axes :

#### **-Développer un réseau de transports collectifs métropolitain unitaire :**

Il est important de raisonner à l'échelle spatiale large, même s'il existe des limites administratives, pour bien fonctionner, les territoires métropolitains ont besoin de transports rapides, performants, efficaces. Ce réseau métropolitain suppose la création de

lignes structurantes et performantes, des vitesses commerciales compétitives par rapport à la voiture particulière, des arrêts plus espacés que dans les lignes de desserte locale, et un développement de sites propres, selon les besoins et les contraintes. Cette armature de réseau métropolitain s'organise doublement sur la mise en complémentarité de plusieurs réseaux : tramway, tram train, TER, bus, cars interurbains, et sur une logique de rabattement sur les lignes structurantes : un réseau de transport express sur l'emprise ferroviaire, un transport collectif sur la ceinture ferroviaire, un réseau de liaisons à haut niveau de services sur voirie existantes pour desservir les centralités périphériques, les principales zones d'emploi, les grands équipements métropolitains, des liaisons à haut niveau de services à l'échelle de l'InterSCoT, des liaisons express en transport collectif sur infrastructures autoroutières, une liaison circulaire périphérique complémentaire en transport collectif rapide, une liaison express entre gare et aéroport, un maillage de transports collectifs de desserte fine, et pour finir tous les transports collectifs de proximité. C'est tout une articulation qui doit être trouvée de sorte qu'on raisonne en complémentarité de mobilité.

**-Favoriser le développement de pratiques alternatives et complémentaires :**

Chaque habitant de l'aire métropolitaine bordelaise devrait avoir accès, en déplacement en mode doux, à pied ou en vélo, aux espaces de proximité et de services, en particulier dans le cadre d'un itinéraire logement/pôle multimodal/lieu de travail quotidiennement utilisé. A ce titre, dans une logique de chaîne intermodale, les modes actifs (marche, vélo) doivent être pleinement intégrés au dispositif dans la mesure où ils constituent une alternative de plus en plus crédible aujourd'hui sur une large partie du territoire au vu de l'évolution des pratiques des habitants de la métropole. Ainsi, le SCoT propose le développement d'un réseau doux complémentaire autour des polarités qui concentrent les principaux services urbains et plus généralement les services du quotidien et les lieux de convivialité (petits commerces, lieux de culture, boutiques des artisans, écoles, espaces de loisirs). C'est des réseaux de modes doux pour les déplacements de proximité, des modes de stationnement mutualisé associés à l'intermodalité, un réseau de proximité avec transport à la demande, covoiturage, navettes fluviales, mais aussi l'accompagnement des initiatives des entreprises en matière de gestion des déplacements domicile-travail.

**-Faire émerger un réseau de grandes allées métropolitaines :**

Dans un contexte peu enclin à créer de nouvelles grandes infrastructures routières, une optimisation de la gestion des infrastructures actuelles vers une intensification et une diversification des usages et des services est proposée dans une logique de double fluidité : fluidité lente et fluidité rapide, pour rejoindre les centralités de vie ou d'emploi, avec des allées métropolitaine circulaire.

**-Une production de logements suffisante, diversifiée :**

Nous avons des objectifs démographiques qui sont définis dans le PADD. Les logements nécessaires sur la période 2008-2030, on est 1980 000 logements nécessaires. Avec une répartition selon les différentes Communautés de Communes.

A l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise, il y a une répartition qui est faite :

- Hypercentre : 3 400 logements par an
- Cœur d'agglomération : 3 200 logements par an
- Centralités de première couronne : 1 600 logements par an
- Bassins de vie périphériques : 800 logements par an

Cela correspond aux ambitions démographiques de chaque Communauté de Communes. Cela doit permettre de soutenir la production et logement, de satisfaire la demande qui s'accroît, pour permettre à tous un parcours résidentiel choisi. Avec une référence prioritaire au logement locatif social, mais également une prétention à couvrir toute la chaîne du besoin du logement : locatif social, l'accession sociale, l'accession abordable et l'accueil des gens du voyage, la réalisation d'aires d'accueil, d'aires de grand passage et terrains familiaux.



### **-Adapter l'offre commerciale au contexte des territoires :**

Le SCoT propose d'adapter l'offre commerciale à la spécificité de chacun des territoires : les pôles de secteur : [pôles de proximité et pôles commerciaux d'équilibre] et les grands pôles métropolitains : [pôles commerciaux d'agglomération et pôles commerciaux régionaux]. Nous faisons référence au DAC qui est une pièce importante de notre SCoT qui définit les 3 pôles régionaux existant et les 8 pôles d'agglomération qui sont identifiés par des terminologies de zonage.

Il faut favoriser l'évolution des grands pôles commerciaux métropolitains dans un objectif de requalification urbaine. L'évolution des polarités commerciales du cœur d'agglomération est encadrée et la requalification urbaine des polarités commerciales d'échelles métropolitaine est stabilisée et favorisée : quelle que soit leur nature, les projets doivent répondre à des exigences en terme d'insertion, de qualité urbaine, de mixité fonctionnelle... Il faut avoir un chaînage cohérent entre les grands polarités régionales et d'agglomération et des plus petites de bassin de vies existant jusqu'au centre-ville et centre-bourg. On est toujours dans cette ville de haut niveau de service où tout doit être à proximité. La géographie préférentielle de l'urbanisme doit être accompagnée d'une géographie commerciale. L'hyper centre de Bordeaux a une place toute particulière mais il faut aussi l'accompagner, car la ville de Bordeaux qui a l'ambition d'être démographiquement plus forte à l'intérieur de la CUB avec 100 000 habitants de plus sur Bordeaux, bien évidemment les zones de commerces nouveaux et qui s'inscrivent dans une mobilité collective, de sorte qu'ils s'inscrivent dans la proximité.

### **-Des équipements et grands projets d'agglomération :**

Les grands équipements de services, équipements culturels, naturels ou touristiques (centre culturel du vin, grand stade...) ils ont pour vocation à s'intégrer dans les lieux les plus agglomérés de l'aire métropolitaine même si la ville à haut niveau de service c'est celle qui s'est doter d'équipement fonctionnel, d'équipement de proximité.

### **Intervention de M. Duvette (DDTM)**

Le Schéma de Cohérence Territoriale SCoT est d'abord un projet élaboré par les élus.

On est dans un cadre décentralisé d'urbanisme, la planification, c'est de la responsabilité des élus. L'Etat dans une démarche comme celle-là a plusieurs préoccupations :

- La première c'est la régularité par rapport aux textes législatifs réglementaires ;
- La deuxième c'est de vérifier que les politiques nationales que portent les services de l'Etat sont bien prises en compte, notamment les objectifs nationaux ;
- La troisième, c'est de vérifier que le document joue bien son rôle de cohérence territoriale.

De ce point de vue-là, il y a eu au cours des dernières décennies des évolutions fortes dans les documents d'urbanismes. Si on compare le SCoT qui a été proposé aujourd'hui avec l'ancien Schéma Directeur d'aménagement et d'urbanisme on trouvera des documents différents. D'une façon générale, les documents d'urbanisme évoluent plus vers l'exposé d'un projet territorial que vers un document qui régit le droit des sols. C'est particulièrement vrai pour les SCoT qui sont devenus des documents stratégiques de perspectives alors qu'auparavant on regardait le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme à la limite près des zones constructibles. Aujourd'hui ce qu'on demande aux collectivités territoriales, c'est d'afficher un projet pour un territoire. Là, le projet est formulé à l'horizon 2030, on est bien dans un projet de planification à moyen terme où il s'agit de décliner tous les projets de développement et d'aménagement du territoire de façon cohérente en tenant compte des derniers acquis de la connaissance et des évolutions sociétales qu'on peut percevoir. L'Etat fait partie de personnes publiques associées, donc à ce titre-là, une fois que les élus auront arrêté le projet de document, le préfet en sera le destinataire et il aura trois mois pour faire connaître son avis sur le document. Cet avis sera joint au dossier d'enquête publique, il en sera tenu compte au moment de l'approbation.

### **Le rôle du préfet et ses préoccupations :**

Il vérifie que le périmètre est pertinent. Cela n'a pas posé trop de problème, parce qu'il y avait du recul compte tenu du schéma directeur précédent et puis parce qu'on est bien dans l'aire d'influence de l'agglomération. Cela n'interdit pas à ce SCoT de dialoguer avec les territoires qui l'entoure, le dialogue a d'ailleurs déjà été engagé ne serait-ce parce que le développement de l'agglomération ne s'arrête pas aux limites du Sysdau. Pas de problème sur le périmètre, il permet d'appréhender les problématiques de développement à une bonne échelle.

L'Etat a ses propres projets sur lesquels il intervient directement, cela a été rappelé, comme Bordeaux Euratlantique. Il faut que le SCoT intègre ce projet important, lié à l'arrivée de la ligne à grande vitesse pour 2017 à Bordeaux et peut-être éventuellement vers l'Espagne... Bordeaux fait valoir une opération d'intérêt national autour de la gare Saint-Jean. Il y a aussi le plan Campus ou encore le grand port maritime de Bordeaux (équipement important de rayonnement national). Le Sysdau a pris la tâche de ces instances de façon à accorder son projet avec les ambitions du port. L'Etat fait donc attention à ce que ses propres enjeux soient bien pris en compte dans le projet, on est en phase.

Ensuite, tout ce qui touche aux projections démographiques, à la programmation de l'habitat, aux questions de mixité. Les hypothèses prises à 2030, 300 000 habitants supplémentaires, il ne faut pas se cacher que c'est une ambition forte. Elle est à la mesure des évolutions qu'elle va commettre et également de l'attractivité. C'est une dynamique démographique qui est une chance et qu'il faut conserver. On est attentif, on regarde comment les choses sont déclinées. Là elles sont déclinées par territoire, avec une volonté de recentrage. Une partie du développement sur le centre de l'agglomération, y compris l'hyper centre. Il faut savoir que sur les dernières décennies, une partie du département de la Gironde avait perdu, si je peux m'exprimer ainsi, une partie de part de marché dans le développement du département et c'était une forme de manifestation de ce qu'on appelait l'étalement urbain.

Du côté de l'Etat on ne peut être que d'accord avec cette orientation de recentrage. Cela fait partie des orientations données par le Grenelle de l'environnement, qui a été décliné à travers de 2 lois en 2009 et surtout en 2010 qui a reformater le contenu des SCoT pour bien prendre en compte les orientations du Grenelle de l'environnement. Nous services de l'Etat, on va regarder ça. Cette question de l'accueil de population en reconstruisant la ville sur elle-même, en essayant d'économiser l'espace, c'est une des orientations du Grenelle. Donc le SCoT n'est pas passé à côté.

Ce SCoT est conforme à la loi, même si cela a posé des questions de méthodes, on a un peu tous découvert, les gens du Sysdau, mais aussi nous, services de l'Etat, il y a des sujets qu'on n'avait pas l'habitude de traiter comme ça dans les précédents documents. Le SCoT est aussi un peu expérimentale de ce point de vue-là dans le sens où on a défini nous outils en même temps qu'on avançait dans la réflexion.

Cette augmentation de la population elle s'inscrit sur un territoire, avec la volonté d'économiser l'espace, avec un gros travail qui a été fait sur l'identification des secteurs naturels, agricoles, forestiers à préserver, à valoriser, à respecter.

On peut dire que quand on a fait ce travail, on retrouve les zones d'expansion urbaine des documents d'urbanisme qu'on connaît aujourd'hui, donc on ne peut pas dire qu'il y ait une expansion inconsidérée au contraire, il y a la volonté de rester dans les enveloppes d'urbanisation qu'on connaît à l'heure actuelle. Donc accueillir une augmentation de population dans une enveloppe égale, cela signifie qu'il faut travailler sur les formes urbaines : comment accueillir ces populations dans des enveloppes urbanisables aujourd'hui disponibles. Nous on est attentif à ce volet du SCoT, et je pense que les élus l'ont beaucoup travaillé et on arrive à un résultat tout à fait intéressant.

Troisième thème : la sécurité des biens et personnes.

Il vous a été parlé des risques, notamment d'inondations, je n'y reviens pas. Les principes

que nous on promet sont rappelés dans le SCoT. Bien évidemment, il y aura donc documents qui préciseront cela en prévention des risques. Ce qu'il faut retenir c'est que les possibilités de développement se font en dehors des zones à risques.

Quatrième point : la continuité écologique, les trames vertes, les trames bleues. On retrouve cela au niveau du SCoT. Chaque document d'urbanisme précisera encore ce schéma. On examine également ces sujets-là.

Cinquième sujet : réduction des émissions de gaz à effet de serre que ce soit par rapport à la construction, à la consommation d'énergie, mais aussi tout ce qui touche aux déplacements, aux transports. On a essayé de définir des objectifs et des indicateurs de suivis, c'est un enjeu tout à fait important. L'Etat veille à ce que le SCoT les respecte.

Le SCoT, cela fait 5 ans que chacun y travaille. Là on rentre dans une phase un peu constitutionnelle, le Sysdau va solliciter l'avis de l'Etat, cet avis figurera dans le dossier d'enquête publique, donc chaque citoyen pourra prendre connaissance et du projet et des réactions des personnes.

#### **Intervention de Mme Touton (Mairie de Bordeaux) :**

Ma première réflexion, c'est de me dire que cinq ans finalement ce n'est peut-être pas trop pour arriver à mettre en cohérence l'ensemble des thématiques qui sont abordées dans ce SCoT. La ville de Bordeaux a un projet de développement qui s'appuie sur un renforcement du centre d'agglomération, en construisant et en recentrant un certains nombres de choses dans la ville ou en tout cas en les conservant. Ce qui me paraît important dans ce SCoT, c'est qu'il n'y a aucune contradiction avec ce qui est présenté aujourd'hui c'est-à-dire le travail sur la nature, les déplacements sur l'accueil des nouvelles populations partout, à partir du moment où elles ne sont pas trop dévoreuses d'espaces. Il y a une vraie cohérence globale, c'est une cohérence sur l'ensemble du territoire de l'aire urbaine et c'est quand même l'objectif premier qu'on arrive sur nos ensemble de communes à trouver la place de chacun tout en gardant une cohérence globale sur tous les sujets : économiques, déplacements, habitats, équipements de centralité et de proximité, d'emplois.

**M. Lamaison :** Autant le SCoT a une valeur juridique forte, autant l'InterSCoT n'a pas de valeur, mais c'est un souhait d'harmoniser les réflexions de ce qui se fait sur l'ensemble du département et c'est nécessaire. On ne va pas de Bordeaux à toutes les sous-préfectures sans regarder ce qui se passe autour. Il a fallu pour que les SCoT se réalisent des éléments majeurs et des polarités dans chacun des SCoT, chacun a ses objectifs et le tout c'est de le rendre cohérent avec ce qui se passe autour. Même si l'InterSCoT n'a aucune valeur pour décider quoi que ce soit, il va tout faire pour que les objectifs des uns et des autres se réalisent correctement.

**M. Labardin :** Le SCoT est un schéma de cohérence territorial, donc je voudrais insister sur le fait que la cohérence c'est voir un modèle de développement territorial appliqué sur l'ensemble du territoire. Il faut s'orienter sur un modèle de développement territorial qui repose sur des partis pris identiques partout. Ceci dit être cohérent, cela ne veut pas dire qu'on est tous pareil et chaque ville, territoire a ses particularités.

Donc il s'agit de venir poser un modèle de développement territorial sur des singularités qui ne doivent pas disparaître. Il faut beaucoup insister là-dessus, parce que quand on parle de développement de logements, d'intensifier les centre-ville, des centres bourgs, on ne va pas vers la banalisation des territoires, on va simplement vers un autre modèle de développement qui doivent renforcer la particularité des territoires. On est tous attachés à ça. La cohérence à l'intérieur de notre SCoT doit être doublée d'une cohérence InterSCoT parce que si nous avons des principes de développement contredit dès que l'on franchit les limites de notre SCoT on va vers des incohérences départementales qui seront un fort préjudice à la mobilité des personnes, aux formes d'habitats, à la consommation foncière

et tout le reste. Mais j'insiste bien, les territoires doivent rester particuliers. C'est ça qui crée aussi l'attractivité, c'est la particularité de chacun.

#### **Interventions de la salle :**

**M. Lestynek (Fédération des syndicats et comités de quartier de Pessac) :** Je tiens à remercier le représentant de l'Etat d'avoir insisté sur la liaison avec l'Espagne qui pour nous est indispensable, Bordeaux ne doit plus être un cul de sac européen. Et de l'autre côté pour Toulouse, il ne faut pas seulement signaler Toulouse dans les documents, mais aller au-delà : l'Italie, Lyon... Pour des liaisons de cette nature il faut raisonner à des échelles qui dépassent largement le SCoT. Il faut se placer au niveau européen, c'est indispensable. Enfin, on n'insiste pas assez sur la place de l'aéroport, on n'insiste pas assez, je parlerai plutôt de place aéroportuaire. Tout ce qui est lié à l'existence de l'aéroport... Et la grande problématique qui se pose pour l'aéroport, pour cette zone aéroportuaire, c'est son accessibilité. Il faut insister sur ces problèmes-là, si on veut développer une activité économique.

La première question que se posent les gens avant d'habiter la ville, c'est l'accessibilité à la zone d'emploi. Nous sommes la seule agglomération à avoir un rapport 2/3—1/3 : 2/3 agglomération proprement dite et 1/3 pour la ville centre, alors que dans des agglomérations similaires, le rapport c'est 50/50. Si on ambitionne une ville proche du million, l'ambition serait de 500 000 sur la ville centre, cela veut dire que nous avons des friches foncières... Se demander pourquoi il y a eu une extension urbaine, c'est simple, c'est que les gens ont recherché un habitat plus accessible. Là on revient au niveau du SCoT. Quand vous voyez se développer des villes comme Saint-Jean d'Illac, c'est de l'expansion urbaine. On nous dit on va se renforcer dans l'univers de la CUB... On est dans des contradictions dans le développement, ce n'est pas simple. Dernière observation, il faut insister sur le patrimoine et le tourisme, il y a beaucoup de choses à développer dans ce domaine et j'insiste dans ce domaine sur les chemins de Saint-Jacques de Compostelle : s'il y a des villes qui sont exemplaires dans ce domaine, M. Labardin représente une ville exemplaire dans ce domaine, il y en a d'autres où c'est le silence radio le plus total et il conviendrait quand même d'inciter ces villes à faire un effort.

**M. Labardin :** Evolution démographique : nous avons sur notre territoire une chance qui est également un handicap, c'est que nous avons un territoire plat et donc la ville, il n'y a pas d'obstacle naturelle, la ville s'est étendue parce que les habitants ont recherché des espaces nouveaux, des espaces libres : une maison individuelles avec un jardin et sont allés chercher toujours plus loin des territoires nouveaux, parce que quand le foncier a explosé c'était la seule solution de pouvoir accéder à l'habitat individuel plus reculé.

Donc recentrer la ville sur elle-même ne peut se faire que si on a une qualité de vie qui rende à nouveau le territoire attractif mais dans des conditions économiques supportables et là les conditions du foncier est évidemment importante et cela pèse très fort dans les opérations immobilières. Là ce qui est en jeu, c'est pouvoir maîtriser le foncier mais nous n'avons pas suffisamment de stock de foncier disponible aujourd'hui pour pouvoir réaliser ces opérations. Donc il faut une action publique forte de façon à pouvoir solvabiliser le foncier et rendre le logement abordable et dans des conditions de proximité supportable. Il faut une qualité urbaine, une qualité paysagère, une qualité de service. Juste une remarque personnelle, on n'a pas su faire jusqu'à présent autre chose que du logement collectif ou du logement individuel, on doit inventer dans nos villes des formes urbaines nouvelles qui sachent marier l'intensité et une certaine intimité de vie qui rendra le territoire de nos villes plus attractives.

**M. Mallard (Martignas environnement) :** Le D2O est le seul document opposable, est-ce que vous pourriez nous donner quelques petits exemples de ce qui est prescriptif dans le SCoT ?



**Sylvia Labèque (Directrice du Sysdau) :** Dans ce rapport de compatibilité entre le SCoT les PLU, à chaque fois que les élus ont souhaité mettre en place des prescriptions, la traduction de l'orientation, puisque le D2O est avant un document d'orientation, l'orientation est traduite en : les PLU doivent, devront, prendront... Donc c'est toute cette terminologie qui indique qu'on est dans le registre des prescriptions et dans certains cas il y a des recommandations possibles et là c'est les PLU « peuvent ou pourront ».

**M. Marie Anne (Pessac) :** Comment avez-vous entrevu la liaison pour aller au bioparc ? Car ceux qui habitent pas loin des bio parc sont contraints par la rocade et les particules dans l'air. Il serait intéressant que la pollution de l'eau et de l'air soient prises en compte. Il faut qu'il y ait une politique mise en œuvre, avec une réelle application et un contrôle.

**Un élu EELV :** Par rapport à la ville de Bordeaux qui veut créer une intensité dans l'hyper centre, on a quand même un label UNESCO, je ne sais pas comment on peut concilier cela. Le Grenelle de l'environnement va jusqu'à l'horizon 2050, est-ce la perspective de vous arrêter à 2030 fait en sorte que nous sommes complètement en phase avec l'objectif de 2050. Il faut faire des choix en terme d'économie d'énergie, des gaz à effet de serre, etc, la LGV ne va pas répondre à tous les besoins de déplacement au contraire cela les éloigne de la région, cela ne sert pas à grand-chose sur le plan local. A-t-on vraiment préservé les zones agricoles ?

**Mme Touton (Mairie de Bordeaux) :** Sur la première question qui concerne Bordeaux, qui concerne la densification et le label UNESCO, il faut savoir qu'on est classé patrimoine vivant, c'est-à-dire que nous sommes reconnu comme une ville en évolution et il n'est pas exclu de se développer même si nous sommes classés au patrimoine mondiale. Après il ne faut pas se développer n'importe comment. Il faut se développer dans le respect de ce qui existe et s'appuyer sur ce qui existe pour continuer à se développer. Et ce n'est pas incompatible avec la densification. Le label il nous apprend à réfléchir autrement sur l'évolution mais en aucun cas cela exclu son développement et sa densification. Qui encore une fois n'est pas synonyme de hauteur, mais est synonyme de formes urbaines.

**M. Lamaison :** Sur la partie agricole, je disais que 26 000 espaces sont protégés et nous inscrivons dans le SCoT une ceinture de projet agricole. Il ne faut pas avoir la prétention de vouloir faire de l'agriculture partout parce que j'en ai dans ma ville certains qui veulent faire de l'agriculture dans des espaces où il n'y a pas d'eau. Or, l'agriculture il faut de la terre et de l'eau.

**M. Duvette :** Le SCoT s'inscrit dans des documents supras : schéma régional climat air-énergie qui fixe des objectifs importants qui permettront des réductions de GES de 20 à 30% d'ici 2020 et également la perspective de diviser par 4 de l'émission des GES à l'horizon 2050. Ce schéma régional vise aussi la réduction de polluant atmosphérique. Ensuite, on a le plan climat énergie territorial de la Gironde. On regardera ces sujets avec attention, car cela fait partie des objectifs et projets du SCoT.

**M. Cholet (intervenant dans la salle) :** Deux questions : Est-ce que ce document n'est pas déjà caduque ? On parle des trames vertes, bleues, mais le temps que ce soit mis au point, les municipalités se sont empressées de construire dedans et je ne parle même pas des terres maraîchères... Les entreprises sont installées autour des lieux autoroutiers sans aucune connexion avec les voies ferrées, même s'il y avait une volonté de faire du fret ferroviaire, cela ne serait pas possible, est-ce que cette problématique du transport des marchandises a été appréhendée ?

**M.Lamaison :** Dans l'intermodalité, on essaie de prendre en compte. On prend des orientations en fonction de ce que nous connaissons aujourd'hui. Je ne sais pas si demain

la voie aérienne va remplacer la voie routière aujourd'hui, je n'en sais rien. On peut imaginer tout ce qui s'est passé les 40 dernières années... 2030 c'est un projet, mais avant 2030, je prends le pari que le SCoT sera déjà révisé parce que c'est un document évolutif.

**M. Mau :** Je ne sais pas si le SCoT est déjà dépassé, mais quand on raisonne sur 2030, il faut raisonner d'abord par rapport à 2030 et à ce qui existe aujourd'hui mais de façon réaliste. Et puis ensuite, on devra intégrer de nouveaux objectifs par rapport à 2050.

Sur le multimodal, si on veut aller au bout de l'exercice, il faut aussi intégrer le portuaire. Si vous intégrez le portuaire, il y a qu'un site, c'est Bassens et on ne peut pas relier Hourcade à Bassens, donc sur le ferroviaire par rapport à Bassens, il faut déjà intégrer un contournement ferroviaire de l'aire métropolitaine. Pour le fret ferroviaire et cela se fera un jour cela se fera au niveau de Coutras. Et vous voyez là tout l'intérêt de l'InterSCoT. On aura à gérer peut-être la liaison entre ce contournement ferroviaire et le contournement de Bassens. Les pôles logistiques d'aujourd'hui s'imposent naturellement pour essayer de faire mieux que ce qu'on fait actuellement. Il faut être très raisonnables responsables, conforter l'exister, donner la possibilité d'exploiter d'autres sites et pour la suite, je pense il faudra dans le cadre de l'InterSCoT départemental, aller plus loin pour ne pas oublier le portuaire.

**M. (Nature Jalles) :** Très intéressé par les dernières interventions, je pense qu'il y a eu un gros travail de réflexion et de synthèse. CE qui me préoccupe, c'est la métropole, sur le principe même d'aire métropolitaine. Pourquoi vouloir absolument 1 million d'habitant, pourquoi pas 2 ou 3 millions ? Je me demande si le SCoT va ou non augmenter la cohérence territoriale, j'ai l'impression qu'on va concentrer les emplois, la population, n'y-a-t-il pas un risque d'hémorragie agricole, augmenter les inégalités territoriale ?

**M. Lamaison :** D'un côté vous dites qu'il faut densifier, de l'autre vous dites qu'il ne le faut pas. Dans la question vous ne pouvez avoir une double question.

**M. Labardin :** La question de la ville millionnaire ce n'est pas un objectif en soi, cela ne se décrète pas. A l'échelle métropolitaine 300 000 habitants de plus et 250 000 sur la CUB, c'est le recensement des projets existants, c'est en prise avec une certaine réalité, même si c'est un objectif qui ne peut pas être daté à 2030. Comment face à une agglomération qui se rencontre qui se densifie et qui concentre l'habitat et l'emploi, comment les territoires périphériques peuvent continuer à exister. Le vrai problème c'est l'attractivité économique. Il faut que l'organisation des mobilités permettent de continuer à voir dans un endroit et vivre dans un autre. Il faut passer sur un autre modalité de déplacement et on peut ainsi avoir des réseaux de mobilité beaucoup plus denses. C'est un enjeu InterSCoT, c'est pour quoi on ne peut pas raisonner sur le seul périmètre de notre SCoT.

**Clôture de la rencontre par Serge Lamaison et prolongement des débats autour du cocktail.**