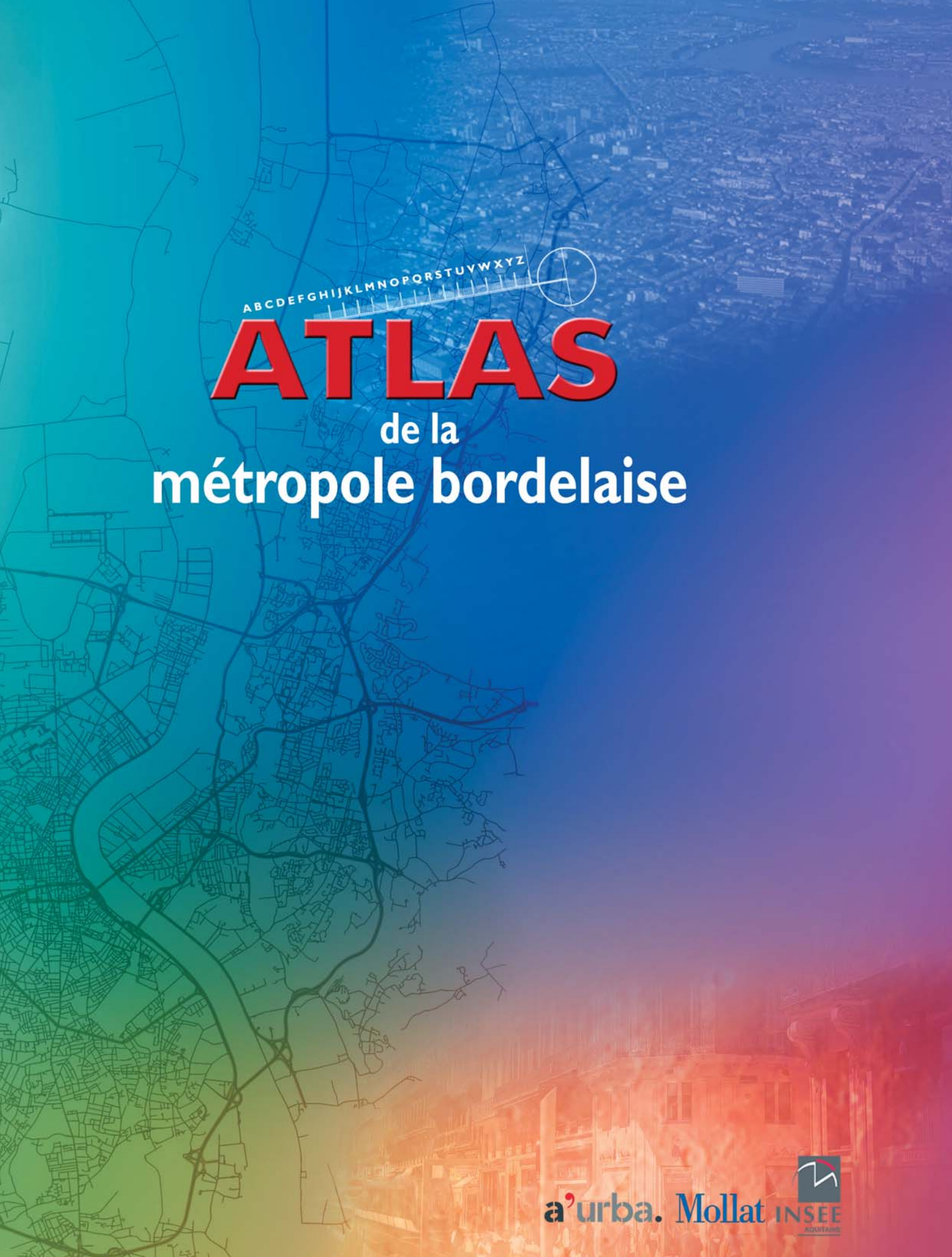
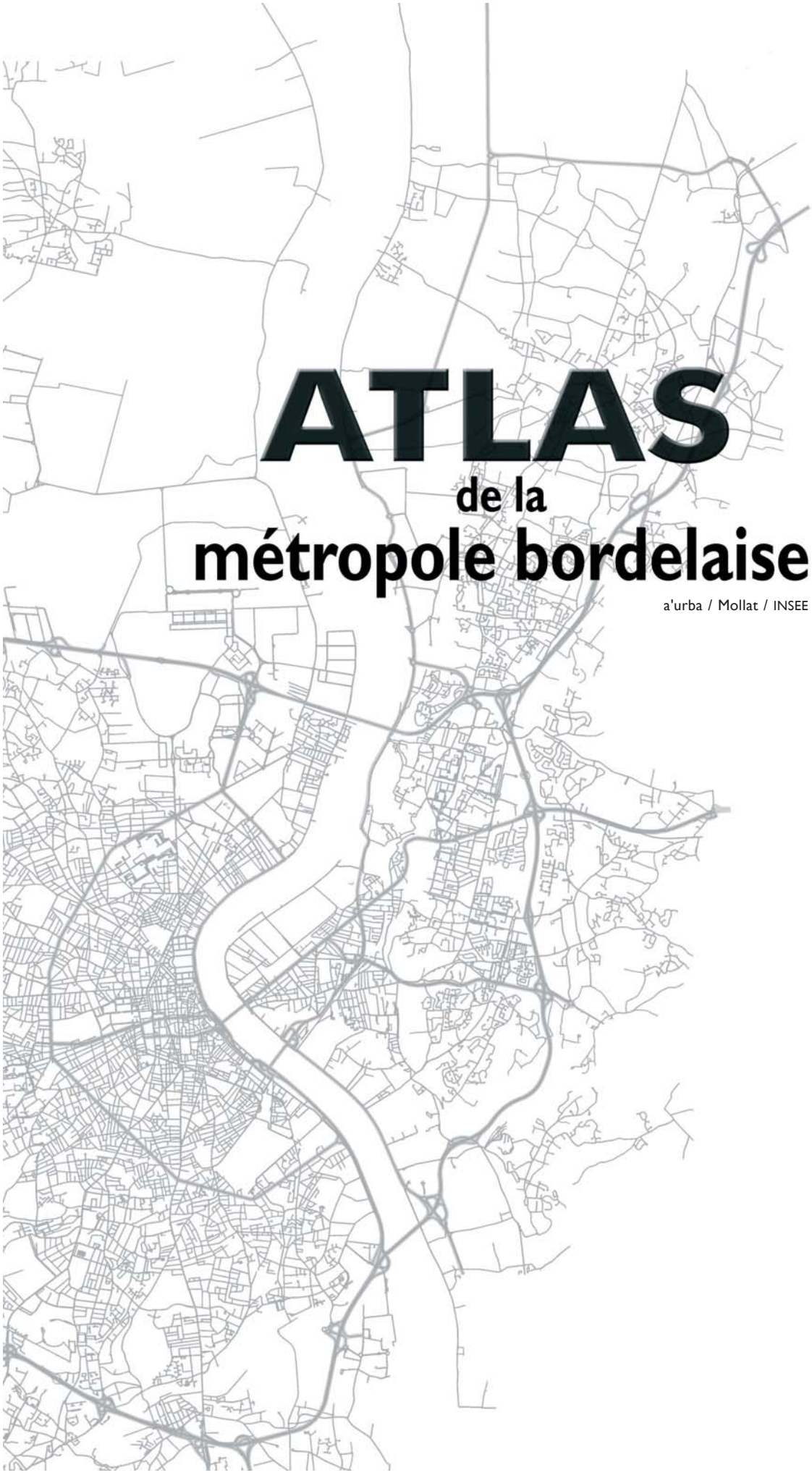


ATLAS
de la
métropole bordelaise

a'urba. Mollat INSEE AQUITAINE



ATLAS
de la
métropole bordelaise

a'urba / Mollat / INSEE

© a'urba / Mollat pour la présente édition, Bordeaux, 2001
© a'urba pour la cartographie, l'iconographie et les textes
Les droits de reproduction (textes, cartes, graphiques) et de traduction sont réservés sous toutes formes, y compris photocopies.

ISBN : 2-909351-72-6

Nous vivons dans l'espace, dans ces espaces, dans ces villes, dans ces campagnes, dans ces couloirs, dans ces jardins. Cela nous semble évident. Peut-être cela devrait-il être effectivement évident. Mais cela n'est pas évident, cela ne va pas de soi. C'est réel, évidemment, et par conséquent, c'est vraisemblablement rationnel. On peut toucher.
… Bref, les espaces se sont multipliés, morcelés et diversifiés. Il y en a aujourd'hui de toutes tailles et de toutes sortes, pour tous les usages et pour toutes les fonctions. Vivre, c'est passer d'un espace à un autre, en essayant le plus possible de ne pas se cogner.

Georges Perec, *Espèces d'espaces*, Galilée

Avant-propos

Depuis de nombreuses années, l'a-urba observe les phénomènes urbains, économiques, sociaux, environnementaux et culturels de la métropole bordelaise.
Le conseil d'administration de l'a-urba que je présidais, a retenu la proposition de publier un atlas de l'agglomération considérant que les informations ainsi traitées, méritaient d'être regroupées et valorisées dans un ouvrage pédagogique à destination d'un large public.
C'est ainsi qu'est né l'*Atlas de la métropole bordelaise*, fruit d'une collaboration étroite des spécialistes de l'a-urba, de l'INSEE, de professeurs de nos universités et d'experts.
Il ressort des cartes et des commentaires, les réalités de notre métropole. Dans un monde en mutation, la région bordelaise apparaît bien placée de par ses atouts multiples et offre la particularité d'une coexistence de modes de vie complémentaires. La qualité du cadre résidentiel et la diversité culturelle de l'aire métropolitaine représentent une forte valeur ajoutée pour son attractivité économique et sociale.
L'atlas met en évidence les réalités de l'agglomération et de ses projets. Il est un outil de compréhension de notre territoire particulièrement adapté pour appréhender ses évolutions et ses transformations, comme par exemple, le dernier chapitre de l'ouvrage, consacré aux grandes ambitions d'avenir contenues dans le schéma directeur 2010-2020, ainsi qu'aux projets urbains associés au lancement du tramway et à la réorganisation des transports en commun qui vont redynamiser le cœur de l'aire métropolitaine bordelaise.
Cet atlas présente l'espace géographique de manière poétique, un bel à-plat bleu figurant la mer nous invite au rêve et nous fait même percevoir la "lumière habitable" dont parlait le sémiologue et écrivain Roland Barthes, à propos des paysages du Sud-Ouest aquitain.

Alain Juppé,
député-maire de Bordeaux, président de la communauté urbaine de Bordeaux

Nous nous félicitons d'être le partenaire privilégié de l'*Atlas de la métropole bordelaise* qui apparaît comme un excellent vecteur d'information et un véritable support d'éducation populaire pour notre département de la Gironde.
La Gironde constitue un vaste département dont 20 % relèvent encore d'une économie et d'un mode de vie ruraux. Dans les compétences du conseil général, la solidarité joue un rôle primordial, plus du tiers de notre budget y est consacré. Cartographier les statistiques sociales révèle parfois brutalement la réalité des phénomènes, mais aide à mieux connaître les atouts et à repérer les handicaps des populations sur le territoire. C'est l'objectif de la commission départementale de coopération intercommunale qui accompagne les nouveaux regroupements de communes. Accueillir les personnes âgées, les populations fragiles, handicapées ou isolées préside à l'éthique adoptée par notre collectivité. Dans cette société de l'information, certes nécessaire, nous luttons pour la prise en compte de la durée qui fait la qualité de nos rythmes de vie en Gironde.
L'espace change, les modes de peuplement évoluent et les nouvelles recompositions de l'arrière-pays doivent veiller à la qualité de l'environnement et à l'épanouissement des populations. Seules une agriculture raisonnée et une expansion urbaine respectueuse du patrimoine paysager, architectural, viticole, etc., réussiront à articuler franges rurales, semi-rurales et urbaines. Le regain d'un tourisme à la fois vert et urbain revitalisera les territoires périphériques et l'arrière-pays bordelais. La montée du temps libre ira de pair avec une recherche de proximité et d'un lien social renforcé. Les objectifs de cohésion, s'ils sont valorisés par les nouvelles technologies de l'information et de communication, pourront créer un espace social performant où les activités humaines seront amplifiées.
Le tourisme départemental doit enfin s'efforcer d'anticiper la demande en séjours dont une bonne part des salariés français vont vouloir profiter grâce à la réduction du temps de travail. Un tourisme durable, respectueux de la diversité culturelle, sera source d'une plus-value incontestable de nos territoires girondins.
Nous souhaitons que cet atlas soit largement diffusé auprès des citoyens qui souhaitent mieux connaître et apprécier notre département et notamment auprès des jeunes des collèges d'enseignement dont nous avons la charge.

Philippe Madrelle,
président du conseil général, sénateur de la Gironde

Etant partenaire de ce premier *Atlas de la métropole bordelaise*, le conseil régional marque d'abord sa reconnaissance d'un travail de qualité. Cet ouvrage constitue une première en France. Il repose sur une démarche originale, présente des cartes inhabituelles, englobe l'ensemble des problématiques, usuelles ou plus émergentes, de l'agglomération bordelaise. En un sens, cet ouvrage est bien à l'image de ce qu'est une agglomération aujourd'hui et de la manière dont les responsables publics doivent l'aborder. L'institution régionale est, de par les lois de décentralisation, compétente en matière d'aménagement du territoire. Naturellement, elle doit intégrer ces nouvelles problématiques. Elle le fait avec son approche, avec le prisme de ses compétences, de ses actions, notamment en terme de développement économique, d'enseignement secondaire et supérieur, de recherche, de formation, d'infrastructures et aussi, plus récemment, avec un certain volontarisme dans des domaines nouveaux pour elle, du moins en Aquitaine. C'est le cas pour la politique de la ville.

C'est aussi précisément parce que le conseil régional est compétent en matière d'aménagement du territoire, qu'il sait bien qu'une agglomération, fût-elle la première de la région, ne peut se comprendre sans aborder les liens qu'elle a avec son environnement. Cette problématique est particulièrement vraie ici, en Aquitaine. Trop longtemps, Bordeaux, les yeux rivés vers la mer, a tourné le dos à son arrière-pays. Pour les départements périphériques, Bordeaux était un captateur d'énergie, de talents, de ressources, mais jamais un redistributeur. Or Bordeaux, nécessairement capitale régionale, ne peut vivre sans hinterland et, à l'inverse, les départements périphériques ne peuvent vivre sans véritable capitale régionale.

Cette indispensable synergie est désormais l'un des axes stratégiques de l'institution régional. La question des infrastructures est, à cet égard, symptomatique. Relier cette capitale, par la route, le fer, dans des conditions optimales, aux autres villes de l'Aquitaine est aujourd'hui un enjeu d'importance. Faute de quoi, demain, la carte administrative et la carte socioéconomique, notamment en termes d'échanges, ne coïncideront plus. Le risque d'implosion sera alors réel. L'un des grands mérites de cet atlas est justement d'aborder aussi l'agglomération dans son environnement et donc de faire apparaître cet enjeu.

C'est aussi ce qu'il a de séduisant et c'est pour cela, qu'à l'instar de ce qui a été fait pour d'autres ouvrages, cet atlas sera distribué dans les CDI des lycées. Il ne manquera pas, j'en suis sûr, d'y devenir un ouvrage de référence.

Alain Rousset,
président du conseil régional d'Aquitaine, vice-président de la communauté urbaine de Bordeaux

En tant que président du conseil d'administration de l'a'urba depuis juillet 2001, je suis très heureux de copréfacer l'*Atlas de la métropole bordelaise* qui me paraît un bel exemple de ce qu'une agence d'urbanisme peut produire, en collaboration avec les services de l'Etat et les collectivités territoriales membres de son conseil. La production de cet atlas est le résultat d'une collaboration avec l'INSEE et avec des universitaires et je me félicite de cette fructueuse coopération qui constitue un objectif prioritaire pour l'agence d'urbanisme.

Son rôle est en effet de présenter, dans un cadre partenarial le plus large possible, des observations fines et aisément compréhensibles à différentes échelles, des analyses pertinentes et claires, des synthèses objectives sur tous les territoires, puis de proposer aux élus et décideurs ayant la responsabilité du développement et de l'aménagement de la métropole bordelaise des solutions alternatives pour l'avenir.

On trouvera dans cet atlas, sur des cartes commentées, tout ce qui concerne l'environnement national, régional et départemental, puis la description sous ses différents aspects de l'agglomération bordelaise et enfin les projets à moyen et long terme.

Je souhaite également qu'il puisse servir aux citoyens intéressés, qu'ils soient adultes, étudiants ou élèves, décideurs ou consommateurs, qui y puiseront les informations leur permettant de mieux comprendre la métropole bordelaise, de choisir leur localisation résidentielle, de mieux connaître les services mis à leur disposition dans tous les domaines, de façon que chaque citoyen devienne un acteur de son propre développement.

En outre, pour les élus et responsables de l'agglomération, une meilleure connaissance de leur territoire et de celui de leurs voisins devrait permettre une vision plus partagée du futur et une meilleure coopération dans l'action.

Vincent Feltesse,
président de l'a'urba, maire de Blanquefort, vice-président de la communauté urbaine de Bordeaux

Sommaire

Introduction 8

A. Du plan international au plan régional

1. 1 000 km autour de Bordeaux
a. Villes de l'Europe occidentale 12
b. Relief de l'Europe occidentale 14
c. Liaisons ferroviaires 16
d. Liaisons routières 18
e. Liaisons aériennes 20
f. Port maritime : répartition et évolution du trafic 22
g. Classement des villes en Europe 24
h. Bordeaux et les agglomérations françaises 26

2. 100 km autour de Bordeaux
a. Population des villes 28
b. Socle géographique 30
c. Trafics routiers 32
d. Voies navigables et chemins de fer 34
e. Transports en commun 36
f. Densités de population 38
g. Proportion de résidences secondaires 40
h. Montant des revenus moyens 42
i. Localisation des grands établissements industriels 44
j. Effectifs salariés 46
k. Territoires vécus 48

B. De la région Bordelaise

1. Occupation du milieu naturel
a. Bordeaux, ville historique (1) 52
Bordeaux, ville historique (2) 54
Bordeaux, ville historique (3) 56
b. Pentes et hydrographie 58
c. Occupation du sol 60
d. Charpente paysagère 62
e. Terroirs AOC 64
f. Ressources patrimoniales 66

2. Périmètres
a. Périmètres administratifs 68
b. Périmètres institutionnels 70
c. Périmètres politique de la ville 72
d. Périmètres INSEE 74

3. Démographie
a. Evolution de la population 1962-1999 76
b. Soldes naturels et migratoires 1962-1999 78
c. Structure par âge 80

4. Activités économiques
a. Population active et taux d'emploi 82
b. Emplois dans l'agriculture 84
c. Effectifs salariés des établissements industriels 86
d. Etablissements industriels dispersés 88
e. Etablissements industriels métropolisés 90
f. Sites d'activités en Gironde 92
g. Grandes et moyennes surfaces commerciales 94
h. Principaux sites touristiques 96

5. Transports et déplacements
a. Infrastructures routières 98
b. Géographie des flux de déplacements 100
c. Mobilité des habitants 102
d. Motorisation des ménages 104
e. Aire de recrutement 106

C. De la communauté urbaine de Bordeaux

1. Cadrage général
a. Evolution de la tache urbaine 110
b. Catégories socioprofessionnelles 112
c. Cartographie des handicaps 114

2. Logement
a. Statuts d'occupation 116
b. Structure du parc 118
c. Stratification sociale 120
d. Evolution du parc 122
e. Nouveau parc locatif privé 124

3. Déplacements
a. Trame viaire et flux 126
b. Tramway : tracé et stations 128
c. Centres d'échanges de voyageurs 130
d. Parcs de stationnement publics 132

4. Grands équipements
a. Equipements culturels, sportifs et d'accueil 134
b. Etablissements scolaires du second degré 136
c. Effectifs étudiants et composition 138
d. Etablissements de l'enseignement supérieur 140
e. Résidences, équipements et services universitaires 142
f. Equipements de santé 144
g. Trame verte urbaine 146
h. Grands établissements industriels et tertiaires 148
i. Patrimoine architectural contemporain 150

D. Un avenir pour l'agglomération

1. Orientations stratégiques
a. Organisation urbaine : les centralités 154
b. Pôles de développement et espaces économiques majeurs 156
c. Transports collectifs et déplacements 158
d. Destination générale des sols 160

2. Grands projets communautaires
a. Aménagements urbains et projet tramway (1) 162
Aménagements urbains et projet tramway (2) 164

Remerciements 166

Introduction

Les auteurs de l'*Atlas de la métropole bordelaise* sont urbanistes, universitaires, statisticiens et cartographes, les uns travaillent à l'a-urba, agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, les autres à l'Institut national de la statistique et des études économiques et à l'université de Bordeaux. Leur collaboration est née de la volonté de satisfaire ceux qui s'interrogent sur l'espace urbain et veulent en saisir l'évolution. Ces experts ont souhaité construire un guide complet et agréable à consulter où se découvrent les multiples visages et la dynamique des différents territoires et des activités qui composent l'aire métropolitaine bordelaise.
S'il est vrai que transmettre une information d'ordre géographique ou statistique est souvent une tâche aride, la cartographie offre l'avantage d'éclairer des pistes invisibles à l'œil nu. Pour cela, elle se fait l'alliée des statistiques en rendant lisible un stock de données qu'elle parvient à synthétiser en une seule image d'ensemble.
C'est en planifiant l'avenir par séquences temporelles que se négocie l'avancée urbaine dans le territoire. Ainsi, une succession de cartes parvient à exprimer les logiques cumulatives du développement qui peuvent mener parfois à une dérégulation du fonctionnement urbain qu'il conviendra de corriger. Le document cartographique permet donc de dresser le portrait de la ville grâce à de nombreux indicateurs. L'atlas participe ainsi à la compréhension de notre identité spatiale, humaine et économique.
Dans le cadre des grandes mobilités de ce début de millénaire, cet ouvrage s'efforce de résumer fidèlement les réalités locales.
En feuilletant l'atlas, le lecteur découvrira l'obsolescence du modèle classique de la croissance urbaine ; il pourra balayer du regard toutes ces variations spatiales et saisir la difficulté de traduire toute la complexité mouvante de l'écosocio système de la ville. S'il s'attarde et compare les cartes entre elles, le lecteur pourra les confronter aux situations qu'il vit quotidiennement. Se repérer ainsi dans un espace symbolique, pourra l'aider à mieux se positionner dans le "grand tout" aggloméré. Utilisé de façon active, l'atlas renforcera l'appartenance du citoyen à l'identité bordelaise et l'aidera à mieux fonder ses exigences de qualité de vie.

> Percevoir les métamorphoses du territoire

Jadis, l'expansion continue de la ville se lisait aisément comme la progression régulière d'une entité territoriale à l'intérieur de limites fixes. Aujourd'hui, le développement urbain est plus contradictoire. De fortes polarisations démographiques apparaissent dans les replis les plus périphériques des agglomérations, des phénomènes de clivages culturels s'accentuent, des cohérences socio-économiques se disloquent. De ces dérives naissent d'autres formes de territoire, plus diluées dans l'espace et dont les habitants, malgré leur préférence pour la dispersion résidentielle, recherchent paradoxalement des modes de vie plus communautaires. Reliés par les réseaux et s'échangeant biens et services immatériels, ces territoires urbains voient leurs frontières se déplacer bien au-delà des horizons déterminés autrefois par les seules voies de communication classiques.
Les politiques urbaines exercent partout leur influence pour relier et aménager ces nouveaux territoires émergents, ce qui donne lieu à des regroupements d'intérêts et des territoires de projet. Traitements statistiques et topographiques précisent dans l'atlas ces nouveaux découpages. L'espace aggloméré y est abordé comme un champ spatial où se sont sédimentées plusieurs couches historiques d'intervention humaine : infrastructures, superstructures, peuplement, circulation de biens et de services, etc.

> Projeter les bases d'un territoire équitable et d'un cadre de vie durable

Les principaux objectifs du projet de territoire sont de gérer les flux de déplacements des hommes et des marchandises, afin de favoriser les échanges tout en maîtrisant le développement urbain pour répondre à l'implantation de populations, d'activités économiques et de services. Il s'agit de penser l'ordre urbain sur du long terme et d'anticiper les dysfonctionnements qui, inévitablement, surgissent. Un document graphique de projet concrétise la volonté de régulation du système territorial dans son ensemble. A partir de symboles expressifs et quantifiés, différents scénarios sont projetés sur l'espace de représentation qu'est le "référentiel géographique" (ou fond de plan). Cette esquisse initiale permet l'ouverture du débat qui, une fois enrichi, finit par hiérarchiser les priorités d'intervention. Ainsi, dans le cadre d'une volonté collective de développement urbain durable, les intentions à manifester sur la carte de destination générale des sols d'un schéma directeur sont une gestion plus économe de l'espace, une fluidité des déplacements, une mobilité pour tous, une protection des espaces naturels, une mixité sociale des quartiers et une revitalisation économique et solidaire des territoires.
Véritable outil de projection stratégique, la cartographie anticipe les mouvements que régissent les rythmes urbains et tente de décrire ce qui est à la fois un espace aménagé et équipé, un espace de ressources et d'échanges, et un projet vivant de société.

> Les aires de présence bordelaises

L'atlas se compose de quatre parties qui s'articulent autour des différentes aires d'existence de Bordeaux métropole. L'ensemble donne l'effet d'un zoom allant de 1 000 à 10 km. A 1 000 km, les cartes offrent une vision de la situation bordelaise sur le plan international et montrent le réseau de villes européennes auquel se rattache la capitale régionale. Dans un rayon au-delà de 150 km, la présence en cercle des autres agglomérations régionales rappelle le jeu des synergies et de la concurrence interurbaines en Aquitaine. L'entité départementale de la Gironde permet de décrire l'arrière-pays dans sa diversité administrative et ses liaisons intérieures. A 100 km, le périmètre d'influence du pouvoir métropolitain est prédominant, Bordeaux apparaît comme la pièce maîtresse d'un territoire contrasté où le passage au rural est abrupt. A une échelle plus rapprochée, trois périmètres sont utilisés pour aborder le paysage urbain créé par la métropolarisation bordelaise. C'est d'abord l'aire urbaine retenue par l'INSEE pour ses reports statistiques, soit un périmètre de 50 km autour de Bordeaux ; puis, l'aire du schéma directeur, qui regroupe 91 communes dont une bonne part sont encore semi-rurales, et enfin le noyau dense de l'agglomération, formant 27 communes sous la compétence de la communauté urbaine de Bordeaux.
La logique d'emboîtement des niveaux de compétences territoriaux a été déterminée par les premières lois sur la décentralisation (1982-1983) attribuant à chaque collectivité locale (région, département, établissement public de coopération intercommunale, commune) une autorité spécifique en matière d'aménagement et d'équipement. Aujourd'hui, cette architecture politique montre les limites de l'autonomie de l'unité communale et elle évolue avec l'apparition des nouvelles intercommunalités déjà amorcée avec la loi de février 1992 sur l'administration territoriale de la République. Depuis 1999, la loi Voynet pour un aménagement durable du territoire, la loi Chevènement pour une simplification de la coopération intercommunale et la loi solidarité et renouvellement urbains poursuivent l'effort de recomposition du territoire offrant de nouveaux moyens de coopération, ainsi que de nouveaux outils de planification urbaine. Cette réforme politique et administrative du territoire donne lieu à de nouvelles configurations comme les communautés de communes, les communautés d'agglomérations et les pays.

En résumé, pour appréhender les faits urbains dans leur globalité, l'observation doit glisser d'un périmètre à l'autre. Une ville est un système ouvert sur un environnement qui s'inscrit dans un réseau de multiples interactions. L'une des règles de l'urbanisme étant de toujours tenir compte des effets de frange, le parti pris graphique retenu dans l'atlas est d'offrir une lecture de mêmes phénomènes à différentes échelles. Ainsi, le lecteur pourra-t-il aborder les diverses géométries territoriales de l'aire métropolitaine bordelaise dans son environnement, proche et lointain.

Toutefois, il est important de signaler que les données statistiques utilisées proviennent, pour l'essentiel, du recensement général de la population de 1999 de l'INSEE, afin d'offrir une analyse et des comparaisons établies sur une base commune de référence.

A l'aube de ce XXI^{e} siècle où la majorité de la population française vit aujourd'hui "en ville", (au sens large de la définition), il nous est apparu important de réaliser aujourd'hui cet ouvrage d'explication et de compréhension du puzzle complexe et multiforme qu'est la métropole bordelaise, afin que chacun puisse en reconstituer le "tout" avec clarté et simplicité.

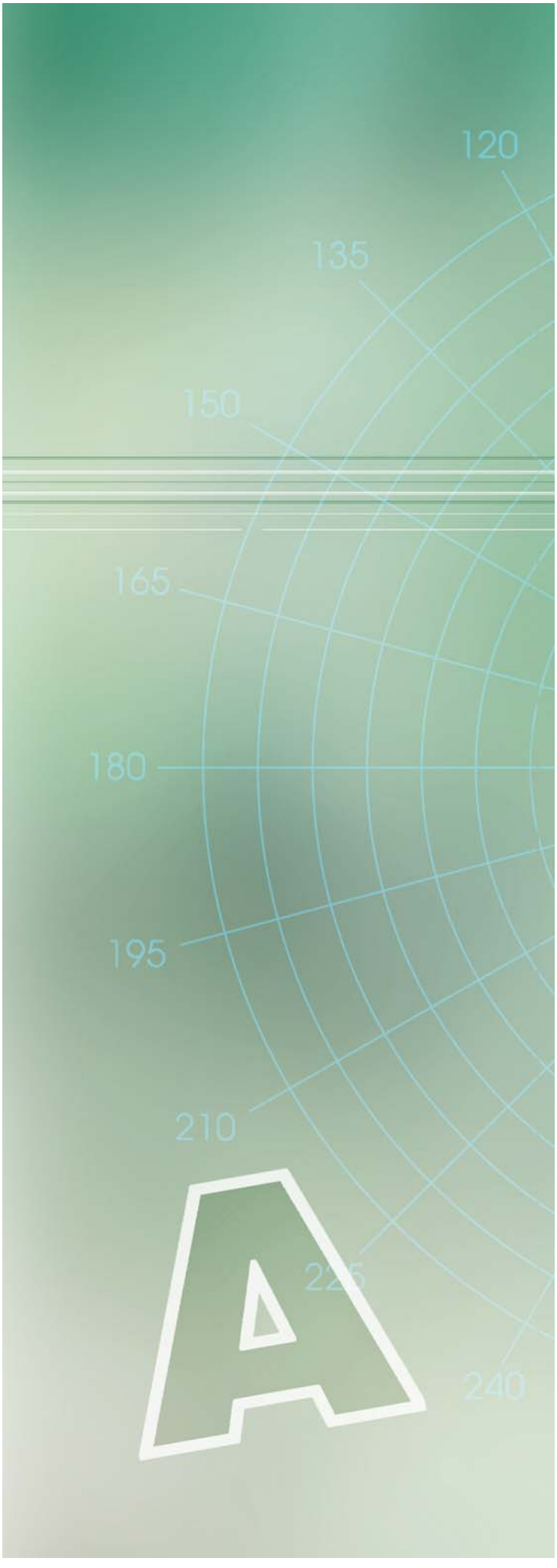
Puisse cet atlas citoyen jeter les bases d'une connaissance partagée du phénomène urbain.

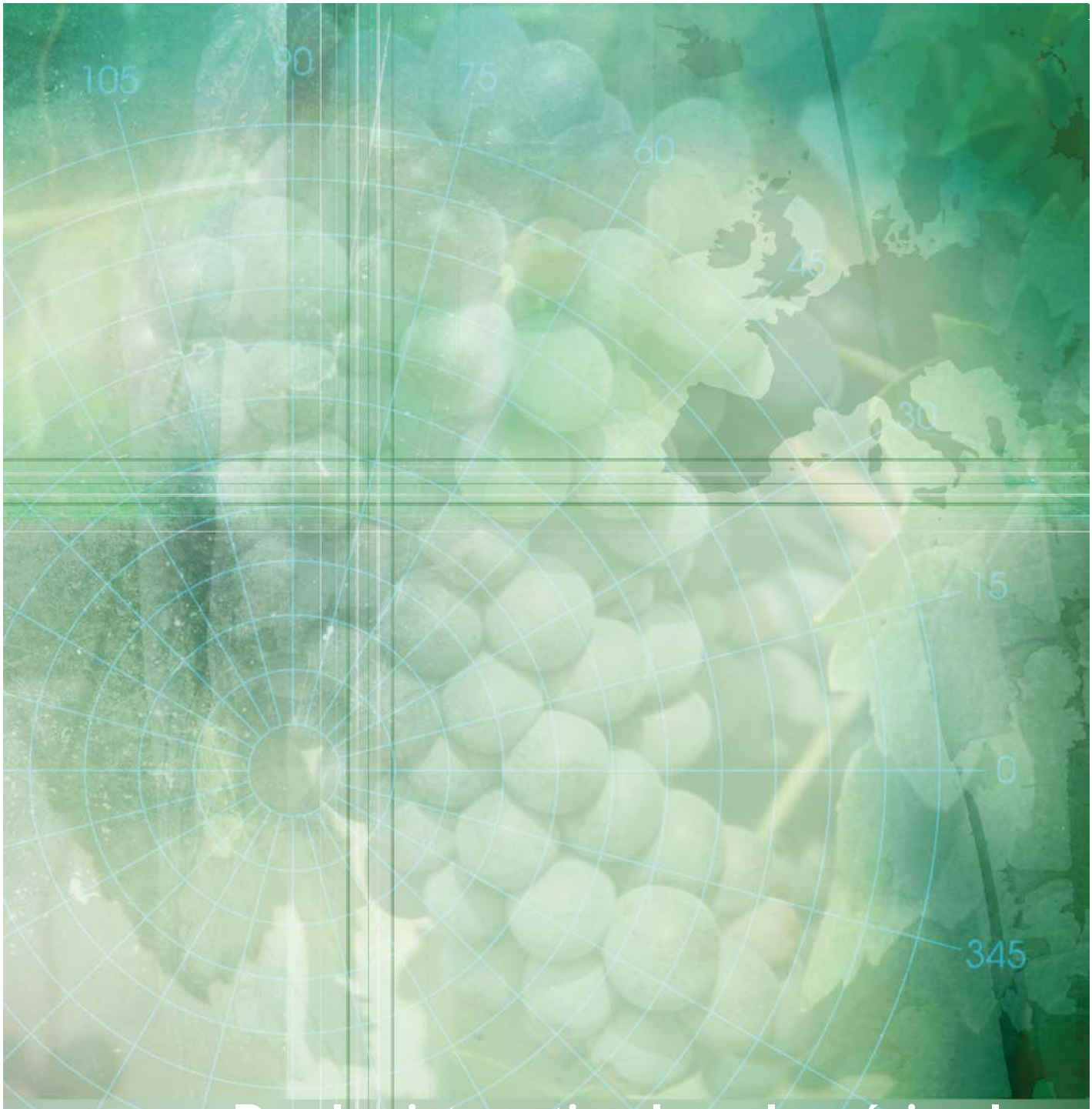
Espérons que ce pari sera gagné ; au lecteur d'y répondre.

Francis Cuillier,
directeur de l'a-urba

Michel Schrantz,
directeur régional de l'INSEE

Ce premier chapitre permet au lecteur de mieux situer l'aire métropolitaine bordelaise dans son cadre international, national et régional. Il comprend deux parties qui se complètent.
Bordeaux est d'abord comparée aux grandes agglomérations européennes situées dans un rayon de 1 000 km et replacée dans le contexte géographique de la façade atlantique. Les cartes suivantes montrent clairement les atouts et les handicaps en matière de dessertes routière, ferroviaire, aérienne et maritime, compte tenu des réseaux et moyens de transports mis en place, ainsi que le profil économique et social de l'aire métropolitaine bordelaise comparée aux autres métropoles européennes.
Le rôle de capitale de Bordeaux est ensuite apprécié au niveau régional, dans un rayon de 100 km. Il est ainsi possible d'évaluer sa fonction de métropole régionale, sa place prépondérante dans l'armature urbaine de l'Aquitaine, son attraction sur le plan démographique, son aire d'influence dans le domaine économique, ainsi que ses relations avec les autres villes tant par voie routière que ferroviaire et fluviale.
Différents descripteurs – densité de population, revenus des habitants, proportion de résidences secondaires, grands établissements industriels – permettent de mieux comprendre l'articulation du réseau de ville et les relations entre les différents acteurs de la région.
Enfin, la carte de synthèse dressée par l'INSEE à partir de l'inventaire communal et des aires d'attraction des équipements des villes montre à la fois la complexité de l'organisation territoriale et les influences exercées par les différents pôles.





Du plan international au plan régional

A I a

Villes de l'Europe occidentale

L'agglomération bordelaise s'inscrit dans un cercle de relations inter urbaines de 1 000 km. Ce réseau d'agglomérations de plus de 100 000 habitants comprend la plupart des villes anglaises, le secteur particulièrement dense des villes du Nord et du Nord-Est : Belgique, Pays-Bas, Allemagne (Rhin, Rhur) ; à l'ouest, il englobe les villes de la Suisse et de la plaine du Pô, et au sud, la totalité de la péninsule ibérique.

Ce périmètre s'inscrit dans l'Europe des villes, dont le développement cohérent et solidaire a été initié officiellement par le "Cadre d'action pour un développement urbain durable dans l'Union européenne" adopté à Vienne en novembre 1998. Mais la coopération transfrontalière ou interrégionale qui y est préconisée semble spécialement difficile à appliquer pour Bordeaux du fait de sa distance d'une très grande majorité des agglomérations, situées au moins à 800 km voire 1 000 km. Cet éloignement du véritable cœur des eurocités constitue un handicap pour le développement de la métropole bordelaise, dont les relations commerciales se concentrent essentiellement sur le commerce du vin et le tourisme. Certes, le niveau d'importation de vin par l'Europe du Nord est très élevé ; le prestige de cette filière vini-viticole apporte une renommée mondiale à Bordeaux ; et la région bordelaise reste parmi les destinations privilégiées des touristes anglais, néerlandais ou allemands. Mais comment bâtir d'autres stratégies d'alliance économique et culturelle ? Comment diversifier l'image de Bordeaux et renouveler son champ d'attractivité hors du sempiternel triptyque vin, mer et soleil ? Divers traitements statistiques permettent de classer les eurocités au niveau de l'Union européenne, et de déterminer ainsi quels sont les programmes d'initiatives communautaires ou les subventions dont elles peuvent bénéficier pour appuyer leur projet de développement. Dans l'audit urbain débuté en 1998 par Eurostat pour analyser le développement de 58 villes et leur qualité de vie, Bordeaux est classée comme une ville certes internationale, mais de second rang. En effet, sur 21 agglomérations européennes de taille comparable, Bordeaux est la cinquième ville à être le plus marquée par le chômage et par le taux de motorisation de sa population ; elle se situe au 12e rang en matière de revenus hebdomadaires des ménages et au 8e rang pour le PIB par habitant (graphique ci-contre), mais elle apparaît, en revanche, nettement avantagée en matière de sécurité pour la personne.

Le risque d'une certaine relégation périphérique de Bordeaux s'accentue avec l'élargissement de l'Union européenne à l'Est. Sa difficulté à trouver un bon positionnement géopolitique se traduit par une absence de continuité dans ses stratégies de réseau. En effet, malgré son positionnement sur l'axe européen de transit nord-sud, renforcé par l'entrée de l'Espagne puis du Portugal dans l'Union européenne depuis 1986, Bordeaux a longtemps hésité entre une appartenance au réseau des villes du Grand Sud ou un rôle moteur dans le concert des agglomérations de l'arc atlantique. Depuis peu, Bordeaux a choisi de se rapprocher pleinement de la péninsule ibérique, elle a d'abord renforcé ses liens économiques avec Porto, surtout autour du vin. Mais le véritable enjeu est de tisser des relations toujours plus étroites avec les proches villes basques espagnoles, dont Bilbao représente la figure de proue d'un renouveau urbain fondé sur un investissement stratégique en matière de capital culturel et symbolique (musée Guggenheim).

Dans le concert des agglomérations européennes, il convient de transformer cette vision antagoniste d'une ville prise entre deux systèmes urbains, l'un français, l'autre sud-européen, et d'adopter au contraire une stratégie de complémentarité entre ces deux axes de développement. Sans pour autant pouvoir prétendre à une véritable fonction de carrefour, Bordeaux est, sans aucun doute, en mesure de développer des programmes transfrontaliers avec les villes basques espagnoles, tout en mettant en œuvre une politique de relations complémentaires avec Toulouse, à l'image du projet de l'Airbus A 380 où Bordeaux va servir de port-relais pour l'acheminement des pièces à assembler.

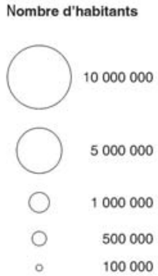
P.I.B. PAR HABITANT
en milliers d'euros

25,5	Rotterdam
25,3	Lyon
22,6	Anvers
21,3	Strasbourg
20,9	Toulouse
20,7	Marseille
20,1	Gênes
20,0	***Bordeaux***
19,7	Turin
19,5	Nantes
18,5	Florence
17,7	Lille
16,6	Cardiff
14,2	Barcelone
13,0	Saragosse
12,1	Liverpool
11,3	Valence

ESPÉRANCE DE VIE
en années

79,5	Anvers
78,9	Toulouse
78,8	Barcelone
78,8	Lyon
78,0	Stuttgart
77,8	Marseille
77,8	***Bordeaux***
77,5	Nantes
77,4	Strasbourg
76,8	Turin
76,7	Cardiff
76,5	Munich
76,4	Valence
75,7	Hambourg
75,6	Lille
75,5	Gênes

source : ACTES



Relief de l'Europe occidentale

La lecture du relief conditionne la compréhension des cartes des infrastructures de communication, ces dernières devant s'affranchir, en premier lieu, du milieu physique. Seules les liaisons aériennes ne sont pas soumises à des restrictions géographiques, comme la traversée d'une mer ou d'un massif montagneux – le seul goulot d'étranglement étant l'aéroport lui-même. En distance brute (à vol d'oiseau), Alger ne semble pas beaucoup plus loin de Bordeaux que Bruxelles, Lisbonne ou Florence. Pour les liaisons ferroviaires et *a fortiori* routières, les caractéristiques du relief représentent, en revanche, en Aquitaine, des contraintes majeures à dépasser.
L'expression de la carte a été obtenue grâce à un échelonnement des teintes grises en fonction d'un calcul statistique proportionnel à l'altitude du relief.
On perçoit ainsi la brutalité des barrières que constituent les Alpes et les Pyrénées en Europe occidentale ; ces deux obstacles interfèrent fortement sur les liaisons et le développement des régions sud-européennes.
La plaine d'Aquitaine, située aux confins de la grande plaine nord-européenne, étant adossée aux Pyrénées, fait que Bordeaux souffre d'un accès difficile vers l'Espagne. Sans parler du difficile franchissement du Massif central tant routier que ferroviaire, lequel compromet le déploiement des relations vers les régions situées à l'est, et au-delà, vers l'Italie qui, outre l'obstacle majeur des Alpes, apparaît encore plus inaccessible.

> Dépasser le handicap du relief en optimisant les réseaux de communication

Depuis l'adhésion de l'Espagne puis du Portugal à l'Union européenne, la vaste région européenne de l'Aquitaine est censée assurer la liaison géographique entre l'Europe du Nord, la péninsule ibérique et, derrière elle, le Maroc et une partie de l'Afrique. Ses trois aéroports internationaux (Bordeaux-Mérignac, Biarritz-Anglet-Bayonne, Pau-Pyrénées), le TGV Aquitaine, les ports de Bordeaux et de Bayonne, ainsi que le renforcement des liaisons autoroutières sont autant de signes d'ouverture de la région.
L'agglomération bordelaise, à son échelle, doit relever le même défi en passant d'un statut de métropole régionale à celui de grande ville internationale ou eurocité, ce qui nécessite également une meilleure performance de ses réseaux de transports locaux, nationaux ou internationaux. Plus que jamais, en effet – et malgré l'évolution des télécommunications – les synergies des phénomènes de métropolisation et de rapprochement d'intérêts entre grandes agglomérations s'appuient fortement sur la proximité ou la facilité des liaisons.

La nécessité d'une meilleure articulation des réseaux de communication s'affirme plus que jamais pour promouvoir un "Grand Sud-Ouest" charpenté, d'une part, autour de la relation des métropoles bordelaise et toulousaine et, d'autre part, du lien à renforcer avec la péninsule ibérique.

sources : ACTES

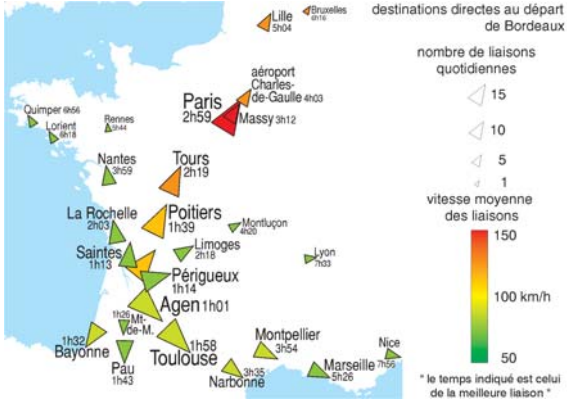
Liaisons ferroviaires

Les données exploitées dans cette carte et la suivante (liaisons routières) proviennent d'une décision de l'Union européenne sur les "Orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport". L'Europe intervient dans l'aménagement du territoire et veille au bon niveau d'équipement en infrastructures de transport de ses états membres, en vertu de l'application de trois principes formalisés dans le SDEC (schéma de développement de l'espace communautaire), approuvé en 1997 : cohésion économique et sociale, développement soutenable et compétitivité équilibrée pour les territoires européens. Actuellement, le TGV s'arrête à Tours, et l'Espagne présente le handicap de ne pas offrir le même écartement de rails, même si la modification des essieux s'opère rapidement pour les trains internationaux. Quant aux convois de TGV en direction de Toulouse, ils ne roulent que sur des lignes ordinaires qui n'autorisent pas la grande vitesse.

Les graphiques ci-contre montrent pour le premier, le nombre de liaisons ferroviaires directes et régulières depuis Bordeaux, la vitesse moyenne de la desserte intérieure des principales villes et la durée du meilleur trajet ; et, pour le second, la distance à l'échelle du temps de trajet, des principales métropoles françaises et étrangères. Depuis Bordeaux, une seule liaison moderne et efficace concurrence l'avion, la ligne reliant Paris et Lille puis Bruxelles (cette dernière destination ne donnant lieu qu'à une seule liaison directe par jour). Le constat évident qui ressort de l'état des liaisons ferroviaires, en 1998, est qu'une amélioration des dessertes de l'axe atlantique reste à engager.

Or, c'est cette nécessité qu'ont exprimée les décideurs locaux, dès 1990, pour maintenir la compétitivité de la métropole bordelaise dans le concert européen. Très vite, il est jugé indispensable que le TGV transite par l'agglomération, en site propre connecté à l'aéroport et la relie directement par Irun à Burgos, Madrid, Lisbonne et Séville.

En décembre 2000, le contrat d'agglomération 2000-2006 est signé par l'Etat, la Région Aquitaine, le département de la Gironde, la Communauté urbaine et la Ville de Bordeaux. Il privilégie et finance, avec l'aide de l'Union européenne, l'amélioration de la performance des liaisons ferroviaires. D'où le premier grand engagement de projets concernant d'abord la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux. Le doublement du franchissement de la Garonne, ainsi que des voies ferrées de part et d'autre du fleuve sont parmi les premiers moyens pensés pour optimiser la desserte de l'agglomération. Des sillons seront réservés au fret pour plus de sécurité des liaisons locales (TER) et d'efficacité des lignes à grande vitesse : une amélioration significative des temps de transport entre Bordeaux et Paris est attendue, réduisant le trajet à deux heures. Une liaison rapide Bordeaux-Toulouse est également programmée pour qu'en moins d'une heure, les deux aéroports soient accessibles. Enfin, un avant projet sommaire doit voir rapidement le jour pour programmer le TGV entre Bordeaux et Angoulême.



Bordeaux et le réseau ferroviaire ouest-européen en 2001

Sources : SNCF

ligne TGV à construire *

ligne TGV existante

ligne à aménager GV

autre ligne importante

* la carte figure dans la plupart des cas
non pas le tracé exact,
mais plutôt le principe de la liaison

sources : données provenant de l'Union européenne, 1997
cartographie : ACTES

Liaisons routières

Comme toutes les villes européennes d'une certaine importance, Bordeaux est un carrefour autoroutier. La carte montre un bon niveau de desserte de Bordeaux par les liaisons autoroutières (ou quatre voies). Les liaisons planifiées au niveau européen améliorent le maillage du territoire, mais une différence notable subsiste entre les mailles serrées du réseau viaire de l'Europe du Nord et son élargissement progressif vers le sud. Il faut bien constater aussi la rupture de continuité territoriale que provoque la Suisse au niveau autoroutier, exception qui ne se retrouve pas dans le réseau ferroviaire.
Rappelons que, si les autoroutes portent, sur la carte, des numérotations différentes du système de référence national, c'est en raison de l'adoption à l'échelle européenne d'une classification globale des itinéraires européens, l'A 10 est ici transformée en E 05.

Le "filet de villes régionales" susceptible de capter les implantations d'activités et le maillage des voies de communication qui organise l'espace européen enrichissent le potentiel de développement de la région et élargissent son champ d'influence. D'importants travaux ont donc été engagés ou projetés dans le cadre du contrat d'agglomération de Bordeaux métropole précité.
L'amélioration de la desserte régionale désenclavant l'Est de l'Aquitaine (axe Bordeaux-Lyon) a été amorcée par l'ouverture en 2001, du tronçon Libourne-Mussidan de l'A 89 reliant Bordeaux et Clermont-Ferrand, via Périgueux.

Le prolongement de la nationale 134 par le tunnel du Somport a été planifié pour traverser les Pyrénées et relier Bordeaux aux réseaux des villes espagnoles. La création de cette liaison permettrait le délestage nécessaire de l'axe Bordeaux-Madrid qui est actuellement saturé de poids lourds, ceux-ci empruntant les routes exiguës et encombrées du Pays basque. C'est une jonction très attendue en ce qu'elle pourrait rompre la logique de développement "au fil de l'eau" des axes lourds de transport. On en attend une amélioration qualitative des conditions de coopération avec Bilbao et au-delà, avec Porto, par exemple.

> Transport terrestre : vers une alternative au "tout routier"

Préconisée par la volonté d'inscrire l'agglomération bordelaise dans une dynamique de développement durable, des scénarios de pôle d'échanges multimodaux tendent à compléter la projection des seules liaisons routières sur l'axe atlantique. Pour capter le développement considérable du volume d'échange de marchandises et de passagers à venir, deux programmes de transports combinés ont été retenus dans le contrat d'agglomération. Le premier associe rail et route, en favorisant le ferroutage à partir d'un pôle d'échanges situé à proximité de la gare de départ de Bordeaux (pôle Hourcade), le second implanté en amont de la ville de Bordeaux (port d'Ambès) combine le transport par la mer et le fleuve, le rail et la route pour développer le cabotage. Le troisième levier consiste à organiser la complémentarité de ces pôles, notamment en reliant ces pôles d'échanges avec le port du Verdon.

sources : données provenant de l'Union européenne, 1997
cartographie : ACTES

voie de type autoroutier

liaison planifiée au niveau européen

Liaisons aériennes

Les voies aériennes qu'empruntent les avions ne nécessitent pas de coûteuses infrastructures, les "lignes" dessinent l'espace d'un certain libre choix dans les relations de ville à ville. Choix un peu hésitant pour Bordeaux, qui a abandonné Rome, Milan, Manchester depuis quelques années, pour se rallier à Munich, Porto et Dublin. Bien que variable, ce périmètre de choix s'inscrit pourtant dans un rayon de 1 000 km ; il répond ici aux stratégies d'alliance de l'axe atlantique et aux objectifs géopolitiques européens. La représentation graphique adoptée dans la carte exprime le nombre de liaisons hebdomadaires régulières et directes (même avec escale) par destination. Ces destinations, locales et internationales, sont choisies en fonction des fluctuations de la demande ; la carte de la mobilité aérienne reflète à la fois la dynamique bordelaise en matière d'affaires et l'amplitude de ses déplacements globaux à un moment donné.

Depuis l'extension de l'aéroport de Bordeaux en 1996, les analyses montrent une augmentation des fréquences et la création de 13 nouvelles lignes. Des liaisons régulières sont assurées avec 15 villes françaises, 10 européennes et 3 africaines. En juin 2001, les statistiques mensuelles réalisées par l'aéroport indiquent plus de 305 000 passagers, soit une augmentation de plus de 10 % de son trafic local et de plus de 20 % de son trafic international.
La carte fait ressortir l'écrasante proportion des liaisons intérieures à la France, l'ampleur des déplacements vers Paris-Orly représente 51 % du trafic passager total de l'aéroport de Bordeaux. Cette fonction de navette aérienne est caractéristique des villes de province, étroitement dépendantes de la capitale nationale, d'autant qu'existe en parallèle une forte fréquence de desserte Paris-Bordeaux en TGV. Le trafic vers Paris-Charles-de-Gaulle est moindre (20 % du trafic passager national) et répond à une fonction de rabattement vers des destinations internationales. La destination de Lyon est également prisée (11 % du trafic passager) du fait d'un accès terrestre malaisé par route ou par train. Marseille et Nice remplissent une fonction d'escale pour les trajets vers l'Est européen. Enfin, notons, en 2000, la création d'une ligne directe desservant Brest sur la façade atlantique.

Cinq nouvelles destinations vers la péninsule ibérique montrent l'importance croissante que prennent les relations transfrontalières sud pour Bordeaux et l'Aquitaine. L'ouverture officielle de la "Porte ibérique" par l'aéroport de Bordeaux a donné lieu, en 2001, à une mise en concordance de ces vols, ceux de la plupart des villes françaises et les principales plages horaires de correspondance vers l'Espagne et le Portugal.

Quant au reste des relations internationales, elles se caractérisent par leur faiblesse relative. En revanche, le pourcentage en termes de trafic passager international à destination de Londres est en pleine expansion, 20 % vers Londres-Gatwick, et 8 % vers Londres-Stansted ; vers Bruxelles, il est de 18 %. Ces deux accès privilégiés s'expliquent par la nécessité croissante de développer des liens vers les villes-réseaux de l'Europe du Nord. L'Europe du Sud, à laquelle appartient Bordeaux, est en effet polarisée vers les zones denses d'affaires et de mobilité, de réseaux et de finances. Qui plus est, ces villes du Nord offrent aussi des services de rabattement aérien vers des destinations internationales. Des inquiétudes commencent d'ailleurs à poindre quant à l'évolution de la concurrence aérienne dans l'espace monétaire européen.
Toujours dans un rayon proche de 1 000 km, Bordeaux maintient un rapprochement privilégié historique avec l'Afrique du Nord : Maroc, Tunisie et Algérie, cette dernière ligne ayant été rétablie depuis 2000.

> Une complémentarité aéroportuaire pour un rayonnement international

Pour prétendre être compétitif sur le grand marché européen des déplacements aériens, l'objectif est de disposer dans le Grand Sud-Ouest d'une desserte aéroportuaire atteignant le seuil commercial des 15 à 20 millions de passagers, soit l'équivalent de l'aéroport de Munich.
D'où la décision de créer un *hub* aéroportuaire entre les aéroports de Bordeaux-Mérignac (environ 3 millions de passagers) et de Toulouse-Blagnac (environ 6 millions de passagers). Ce projet suppose une optimisation de la liaison ferroviaire entre les deux aéroports.

Nombre de liaisons
hebdomadaires

30

20

10

sources : données provenant de l'aéroport de Bordeaux, 2001
cartographie : ACTES

Port maritime : répartition et évolution du trafic

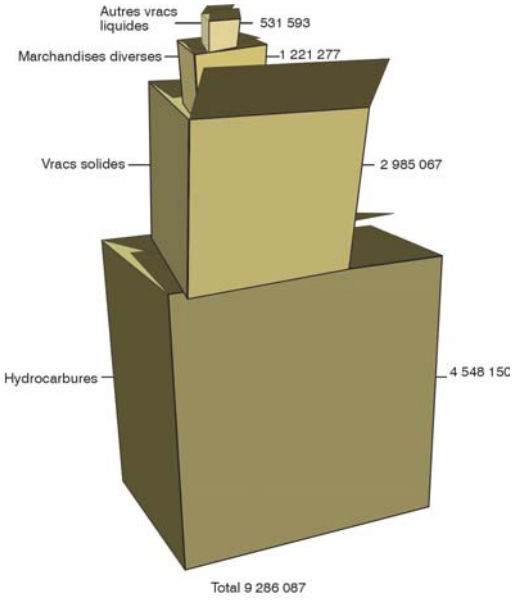
L'activité portuaire a rythmé depuis plusieurs siècles la vie économique de Bordeaux. Aujourd'hui, il faut bien faire le constat que celle-ci se traduit plus par l'impact des emprises dans le paysage urbain que par celui de son poids économique.
Bordeaux souffre du handicap d'être un port d'estuaire situé à une journée de bateau de la mer. Cette situation géographique contient les limites du développement de l'activité portuaire, accentuée ces dernières décennies par le déclin de l'activité industrielle.
Par l'importance de son trafic, Bordeaux se situe actuellement au 7e rang des ports français, loin derrière les six premiers et talonné par La Rochelle.

En 2000, l'activité du port de Bordeaux a atteint 9,3 millions de tonnes sur six sites d'importance très variable, répartis tout au long de l'estuaire.
Le premier, le site de Bordeaux-ville, est aussi celui qui a la plus faible activité avec seulement 92 705 tonnes ; le déplacement des activités portuaires s'est effectué en premier lieu sur Bassens et Ambès qui, en 2000, ont atteint respectivement 3 627 154 tonnes et 3 754 887 tonnes. Le solde du trafic se répartit entre Blaye 350 882 tonnes, Pauillac 1 142 730 tonnes et Le Verdon 317 729 tonnes.

L'évolution du trafic depuis 1930 montre que les grandes fluctuations sont dues en grande partie aux mouvements des hydrocarbures. Cette activité a atteint son apogée dans les années 1970 avec, pour l'importation du pétrole brut, une année record, 1974 (7,7 millions de tonnes). La crise pétrolière et les surcapacités du raffinage international ont conduit au démantèlement de l'industrie du raffinage en Gironde avec la disparition des sites du Bec-d'Ambès et de Pauillac au début des années 1980. Depuis, le trafic s'est stabilisé entre 8 et 9 millions de tonnes.

Le trafic du port de Bordeaux a tout au long du siècle été à dominante importatrice. Un déséquilibre qui marque très fortement les années 1970 avec les importations d'hydrocarbures. A cette époque, les importations étaient trois fois supérieures aux exportations. Au fil des années, on a assisté à un rééquilibrage des trafics pour atteindre en 2000 5,9 millions de tonnes à l'importation et 3,4 millions de tonnes à l'exportation.
Les hydrocarbures représentent encore pratiquement la moitié du tonnage, les céréales 20 %, les engrais 8 %, les conteneurs 5,5 %.

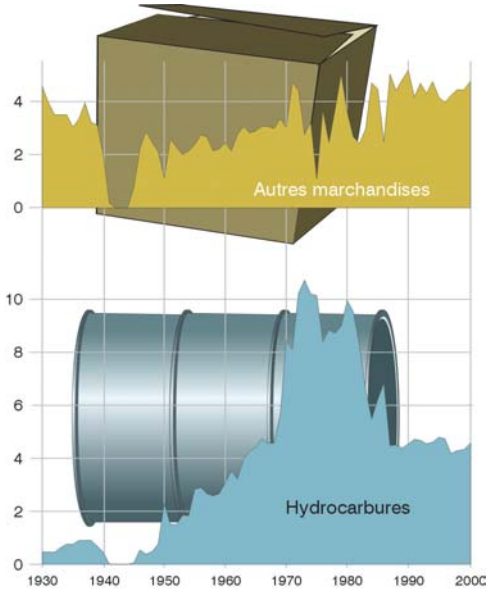
84 % du trafic se déroule dans l'espace européen. Les autres secteurs d'échanges concernent en premier lieu l'Amérique centrale et du Sud (5,5 %) et l'Afrique du Nord (3 %).



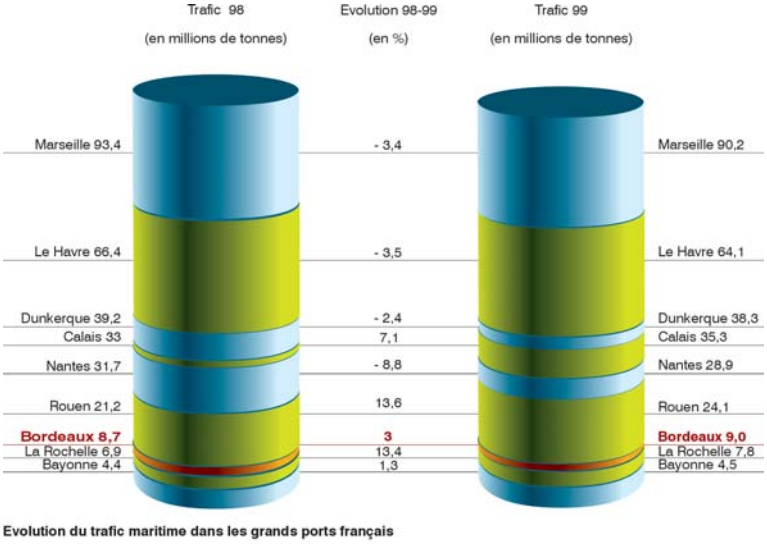
Répartition du trafic maritime par mode de conditionnement en 1999

Sources : Port autonome de Bordeaux

© Denys Carrère a'urba



Evolution du trafic maritime à Bordeaux (en millions de tonnes)



Evolution du trafic maritime dans les grands ports français

sources : Port autonome de Bordeaux

Classement des villes en Europe

La question de la position des villes françaises dans l'espace européen a toujours soulevé la curiosité et, en 1995, la DATAR dans *l'Atlas de France* a rédigé un atlas sur ce thème, d'où nous avons tiré la carte jointe et les commentaires ci-après.

Il n'existe évidemment pas de définition normative de la ville de "taille européenne". Derrière cette notion se trouve simplement le souhait de corriger le simple volume de population par une idée de qualité de cette population, et de spécificité de ses entreprises et équipements, qui lui assurent une forte insertion dans les réseaux de relation européens et mondiaux.

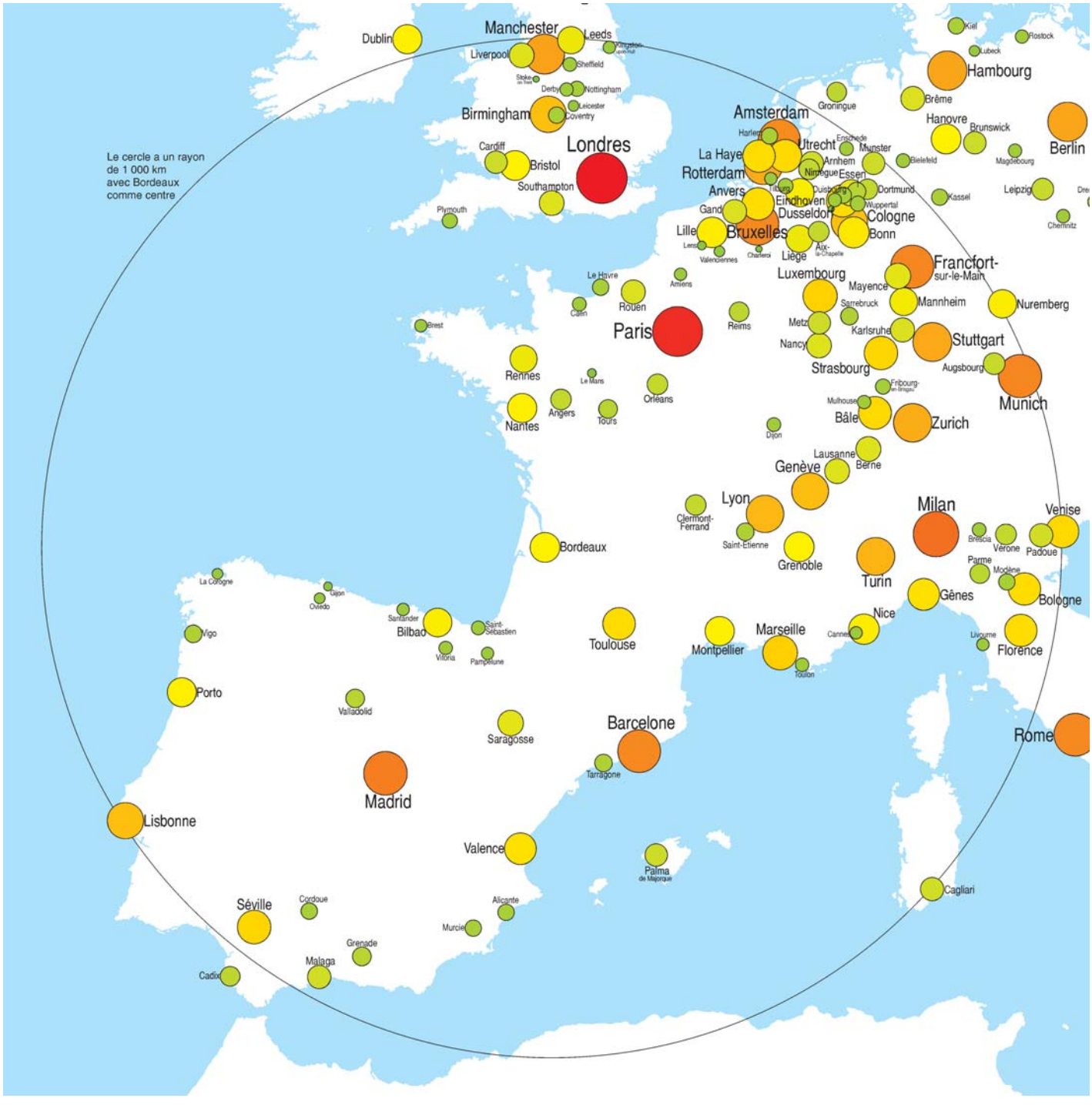
> 16 indicateurs ont été retenus pour le classement

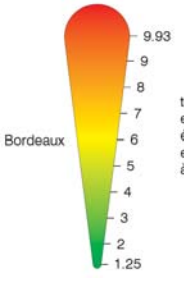
1. Population vers 1993 ;
2. croissance récente de la population (tendance décennale) ;
3. firmes multinationales (nombre de sièges et grands établissements) ;
4. technopoles (équipements, parcs, participation aux réseaux de technopoles) ;
5. ingénieurs, cadres et techniciens (% dans la population active) ;
6. recherche (effectif des chercheurs, grands laboratoires privés ou publics, ensembles de notoriété mondiale) ;
7. universités (nombre d'étudiants, notoriété des universités) ;
8. finances (volume d'affaires des bourses de valeurs et des bourses de matières premières, sièges de grandes banques) ;
9. aéroports (trafic de passagers et de fret) ;
10. ports maritimes et fluviaux (fret) ;
11. rayonnement culturel (création artistique et littéraire, mode, théâtre, industrie du cinéma, festivals, fréquentation des musées et grands monuments) ;
12. foires et salons (nombre et fréquentation) ;
13. congrès (nombre et fréquentation) ;
14. presse et édition (nombre et tirage des grands journaux, chiffres d'affaire de l'édition) ;
15. télécommunications (centraux, téléports, nœuds de réseaux spécialisés, câblage) ;
16. spécialités (présence d'activités originales de notoriété mondiale assurant le renom de la ville).

La France se distingue par un système urbain extrêmement contrasté. Sa capitale est très loin au-dessus des métropoles régionales, les villes de second rang font défaut, alors qu'elles abondent en Allemagne, et qu'elles sont plusieurs en Espagne, en Italie, au Benelux. Londres, aussi puissante que Paris, a des "secondes" bien plus peuplées et autonomes que les mieux équipées des villes françaises de province.

Sur l'ensemble de ces critères, on peut distinguer sept niveaux de villes. Le deuxième n'est pas représenté en France, et le troisième ne l'est que par Lyon, tandis que l'Allemagne a cinq ou six agglomérations dans ces catégories, l'Italie et le Benelux trois. En revanche, la France est très présente dans le 4e niveau (2 villes) et le 5e (7 villes, dont Bordeaux).

Il semble que l'on puisse considérer que les cinq premiers niveaux obtenus par addition de points définissent des villes à activités spécifiques identifiables, dotées d'un rayonnement international peu discutable, au moins dans certains domaines. En revanche, les villes des deux dernières classes ne paraissent pas aussi bien dotées ; elles ne sont guère que des centres régionaux, ou alors des agglomérations purement industrielles, minières ou touristiques, sans grande fonction centrale.
Pour la France, les villes sont, dans l'ordre :
classe 1 : Paris ;
classe 2 : néant ;
classe 3 : Lyon ;
classe 4 : Marseille, Strasbourg ;
classe 5 : Lille, Nice, Grenoble, Bordeaux, Montpellier, Nantes, Toulouse.
Ce simple tableau et la carte montrent :
> la lacune bien connue entre Paris et Lyon, qui n'est d'ailleurs que de justesse en classe 3 ;
> la disposition périphérique de toutes ces villes sur le territoire national, Paris ne laissant aucune place autour d'elle à grande distance ;
> l'inadéquation entre ce réseau de villes et la gestion du territoire national : la majorité (12 sur 22) des chefs-lieux de régions n'y figurent pas ; deux ne sont pas chefs-lieux ; une immense partie centrale du territoire en est dépourvue.





taille "européenne"
en fonction de 16 critères
économiques, démographiques
et culturels correspondant
à plus de 100 indicateurs

sources : données provenant de la DATAR et du GIP RECLUS
cartographie : ACTES

Bordeaux et les agglomérations françaises

Quantités de population en 1999 (nombres)

9 644 507	Paris
1 349 772	Marseille-Aix-en-Provence
1 348 832	Lyon
1 000 900	Lille
888 784	Nice
761 090	Toulouse
753 931	***Bordeaux***
544 932	Nantes
519 640	Toulon
427 245	Strasbourg
419 334	Grenoble
389 862	Rouen
331 363	Nancy
322 526	Metz
297 631	Tours
291 960	Saint-Étienne
287 981	Montpellier
272 263	Rennes
191 173	Dunkerque
181 413	Pau
178 965	Bayonne
173 299	Limoges
119 371	Poitiers
116 157	La Rochelle
103 746	Angoulême
77 414	Tarbes
69 488	Agen
63 539	Périgueux
58 991	Bergerac
54 204	Arcachon

Evolutions de la population 1990-99 (taux)

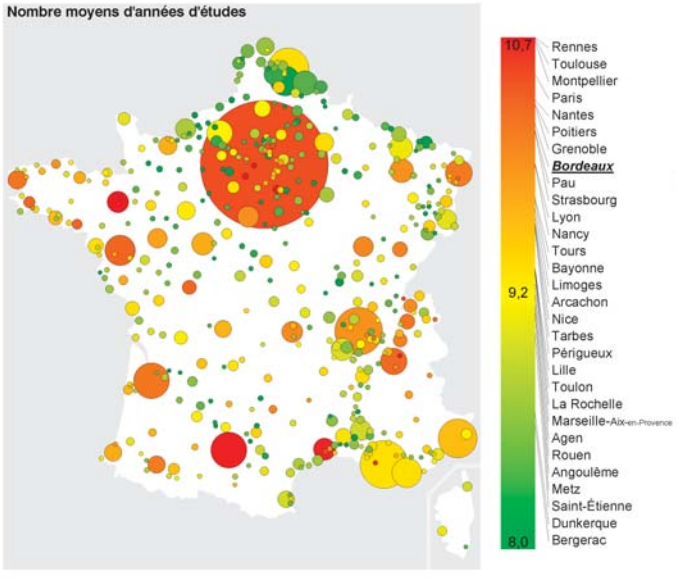
1,15	Arcachon
	Toulouse
	Montpellier
	Poitiers
	La Rochelle
	Nantes
	Rennes
	Bayonne
	Strasbourg
	Bordeaux
	Tours
	Toulon
	Pau
	Lyon
1,03	Nice
	Grenoble
	Marseille-Aix-en-Provence
	Metz
	Lille
	Agen
	Limoges
	Paris
	Rouen
	Angoulême
	Nancy
	Périgueux
	Bergerac
	Dunkerque
	Tarbes
0,93	Saint-Étienne

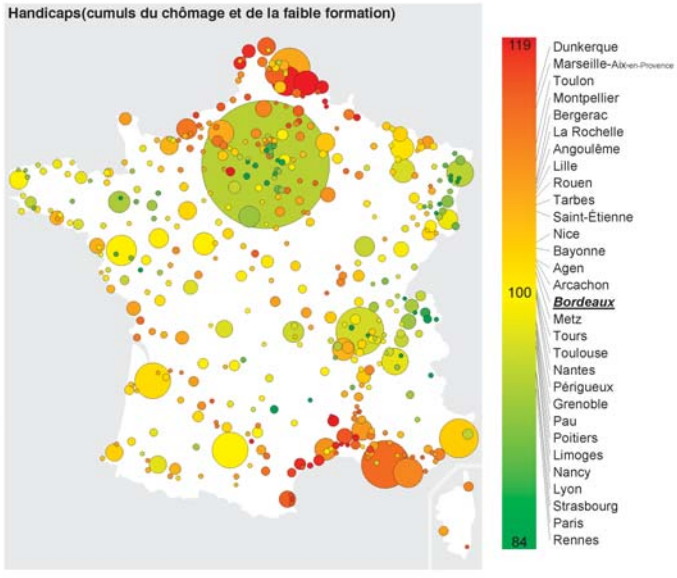
Moins de 20 ans (proportions de la population totale)

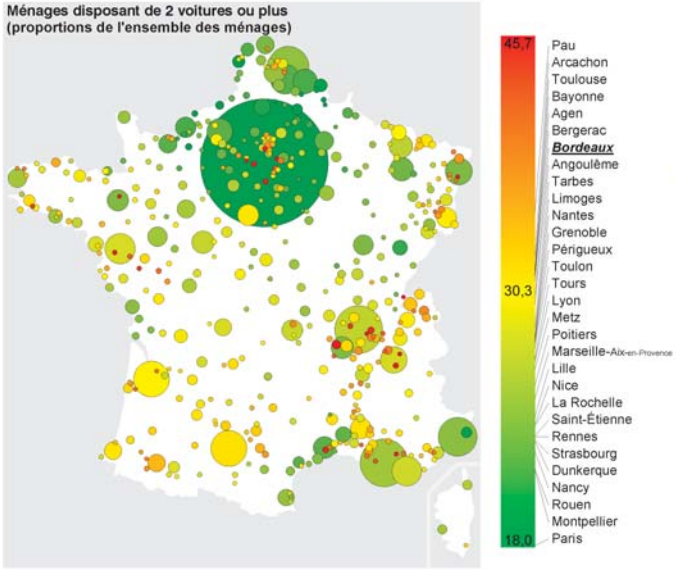
29,9	Dunkerque
	Lille
	Lyon
	Nantes
	Rouen
	Paris
	Metz
	Strasbourg
	Nancy
	Marseille-Aix-en-Provence
	Grenoble
	Agen
	Saint-Étienne
	Tours
	Pau
24,6	***Bordeaux***
	Angoulême
	Toulouse
	Toulon
	Rennes
	Montpellier
	La Rochelle
	Bergerac
	Tarbes
	Bayonne
	Nice
	Arcachon
	Poitiers
	Périgueux
20,1	Limoges

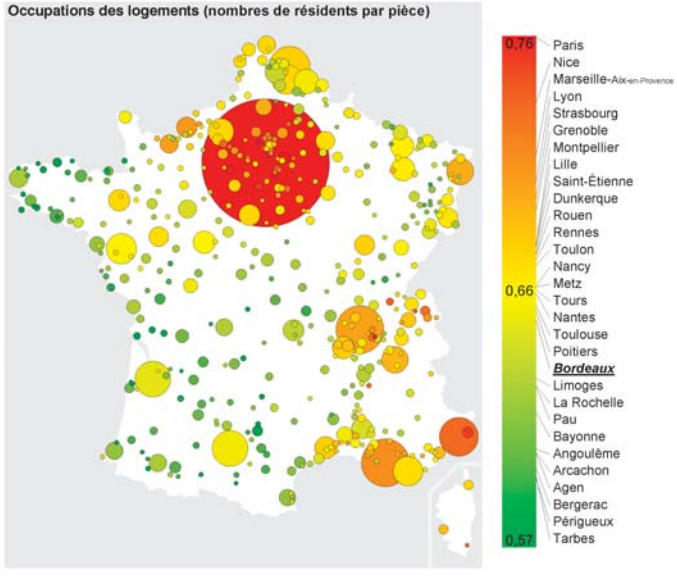
Population active (proportions de la population totale)

52,0	Paris
	Toulouse
	Bordeaux
	Strasbourg
	Lyon
	Nantes
	Périgueux
	Grenoble
	Tours
	Limoges
	Agen
	Angoulême
	Rouen
	Rennes
	Metz
45,2	Nancy
	Lille
	Pau
	La Rochelle
	Bayonne
	Marseille-Aix-en-Provence
	Tarbes
	Poitiers
	Saint-Étienne
	Nice
	Montpellier
	Dunkerque
	Arcachon
	Bergerac
38,8	Toulon









sources : données provenant de l'INSEE © RP 1999
cartographie : ACTES

Population des villes

Comme après chaque recensement général de population, l'INSEE vient de redessiner les agglomérations (unités urbaines), définies par la continuité du bâti : "ensemble de constructions tel qu'aucune ne soit éloignée de la plus proche de plus de 200 mètres". Même si ce critère est purement conventionnel, il a le mérite d'être appliqué uniformément et donc de donner une image, sinon exacte, du moins unifiée du paysage urbain. La hiérarchie des villes, au seul regard de leur poids démographique, peut s'en trouver sensiblement modifiée, soit par "densification", soit par "étalement", du fait de la jonction opérée avec des communes voisines. En s'en tenant à 13 agglomérations de la région bordelaise élargie (celles qui dépassent 30 000 habitants), le constat est le suivant, sur les nouveaux périmètres ainsi délimités.

> Bordeaux, étendue de 44 à 51 communes, compte désormais 754 000 habitants, soit une progression (à périmètre constant, définition 1999) de 0,63 % par an, avec 41 500 habitants de plus, régressant toutefois du 5e au 7e rang des agglomérations françaises, devancée par Nice (qui englobe Cannes) et Toulouse.

> Agen, maintenue sur 14 communes, compte 69 500 habitants, soit 1 500 de plus depuis 1990 et un taux de progression modeste de + 0,25 % par an.

> Périgueux, toujours sur 9 communes est, avec 63 500 habitants, pratiquement à l'identique (+ 200 en chiffres absolus, soit + 0,04 % par an). Cependant, la jonction prévisible avec les unités urbaines voisines de Razac et de Saint-Astier devrait rapidement lui apporter 10 000 habitants supplémentaires.

> Bergerac du fait de son regroupement avec Creysse à l'est et Sainte-Foy à l'ouest, qui l'a fait passer de 4 à 21 communes, occupe désormais la 6e place régionale avec 59 000 habitants, sans avoir démographiquement progressé : + 150 habitants, soit à peine + 0,03 % par an. Le desserrement de l'habitat des communes centres vers la vallée de la Dordogne a suffi à assurer cette nouvelle continuité.

> Arcachon, toujours limitée à 4 communes, dépasse le chiffre des 54 000 habitants après une progression record en 9 ans : 7 700 habitants, soit + 1,56 % par an. La marge de croissance reste très forte si l'on tient compte des 36 000 autres habitants des pourtours du bassin et des quelque 14 000 de Biscarrosse-Parentis. Mais le regroupement avec l'agglomération bordelaise se profile aussi au travers des quelque 16 000 habitants de l'ensemble Mios-Salles-Le Barp-Marcheprime.

> Villeneuve-sur-Lot, de par sa jonction avec Sainte-Livrade, passe de 3 à 10 communes, et compte 42 000 habitants désormais. Chiffre en très légère diminution (- 0,07 %) par référence à 1990, ce qui traduit le même processus de desserrement et d'étalement que celui qu'à connu Bergerac.

> Marmande, grâce à l'adjonction d'une commune supplémentaire, a connu une évolution annuelle moyenne positive de 0,13 %.

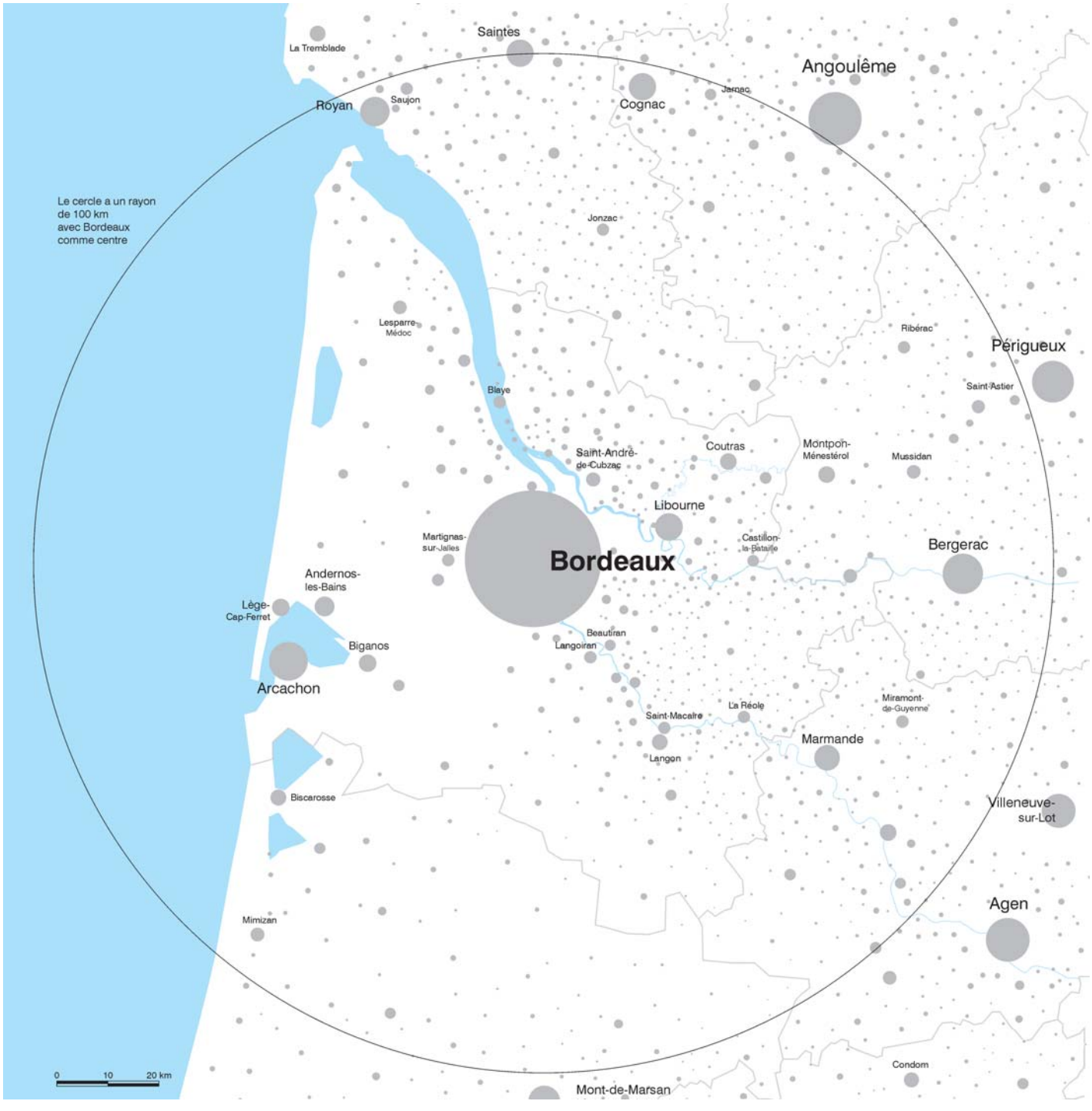
> Dax et Mont-de-Marsan, enfin, sur des limites inchangées (9 communes pour la première, 2 seulement pour la seconde), avoisinent chacune les 37 000 habitants, avec un très léger avantage pour Dax, dont le taux de croissance annuel a été de + 0,48 % contre + 0,39 % pour Mont-de-Marsan.
Cette carte doit être rapprochée de celle des aires urbaines (carte p.75).

> Angoulême, seule autre unité urbaine de plus de 100 000 habitants, compte 16 communes et a peu augmenté (+ 0,09 %).

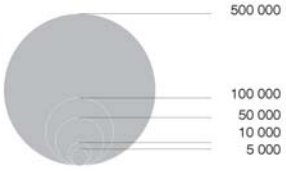
> Saintes, avec seulement une autre commune dans l'unité urbaine, reste pratiquement stable.

> Cognac, comme en 1990, rassemble 6 communes et a perdu 0,17 % de sa population.

> Royan et les 4 autres communes de l'unité urbaine enregistrent la plus forte hausse démographique de son département (0,74 %).



Nombre d'habitants



données provenant de l'INSEE © RP 1999
fond : © IGN – GEOFLA ® 2001
traitement a'urba

Socle géographique

Le relief du Sud-Ouest de la France s'est construit peu à peu ; il est né dans l'atmosphère perturbée de mers disparues, tantôt chaudes, tantôt froides, grâce au jeu patient des météores et lames océaniques, avec les eaux sédimenteuses des massifs montagneux qui la bordent. Entre ces deux montagnes, l'une arasée, l'autre dressée en barrière, se sont accumulés toutes sortes de matériaux, dépôts marins et formations détritiques, que les climats changeants du quaternaire ont marqué de leur sceau. Cette demi-cuvette ouverte sur l'océan, qui communique avec les pays de la Loire par le seuil du Poitou, et avec la Méditerranée par le seuil de Naurouze, est charpentée par la Garonne, diagonale nord-ouest/sud-est séparant les plateaux calcaires de l'Entre-Deux-Mers du plateau de sable des Landes.

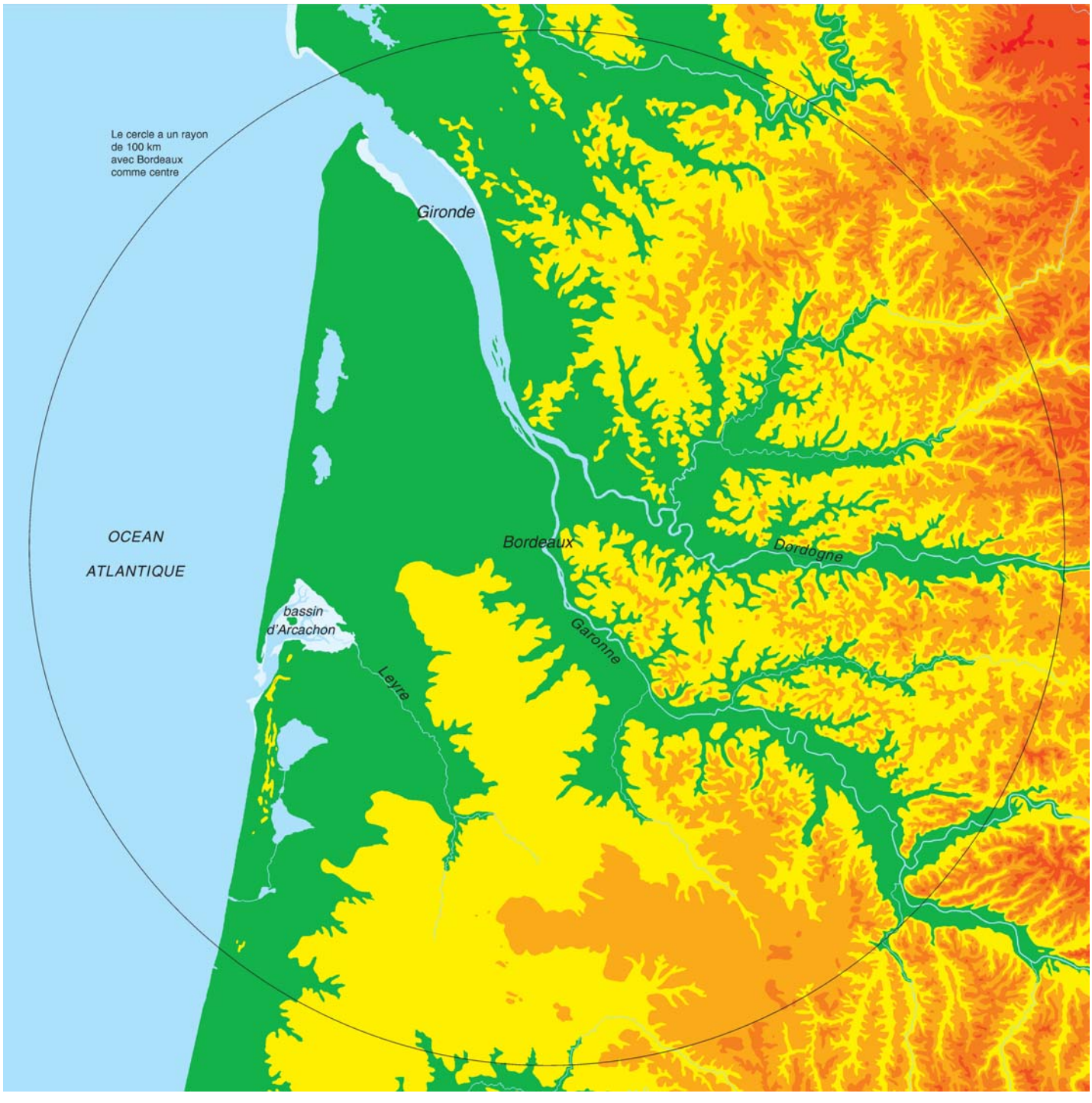
La région se caractérise par un immense estuaire, que le vent du nord prend en enfilade, et un relief où s'opposent larges vallées et plateaux aux versants raides.
Deux grandes transgressions marines ont, au secondaire, au jurassique, puis au crétacé supérieur, abordé le socle primaire et accumulé des dépôts : des bancs calcaires et argilo calcaires au jurassique ; puis des calcaires gréseux, des édifices récifaux et surtout des calcaires crayeux au crétacé supérieur.

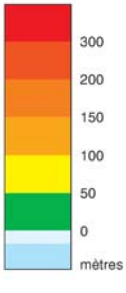
L'ère tertiaire correspond également à une période de dépôts, de nature variée : toujours des calcaires, marins et lacustres, dont les fameux calcaires à Astérie, la pierre de Bordeaux, mais aussi des molasses (grès argilo calcaire) et des matériaux d'origine détritique, plus meubles : des argiles, des sables, des graviers avec grès ferrugineux.
A la fin du tertiaire, le bassin aquitain est construit dans ses traits essentiels : les vastes nappes d'épandage qui couvrent la roche en place sont sillonnées par les grandes vallées ; la gouttière garonnaise accueille les eaux sédimenteuses venues des Pyrénées et du Massif central ; cet épandage alluvionnaire couvre en partie le plateau de l'Entre-Deux-Mers et se retrouve sous le sable éolien de la plaine landaise.

Au quaternaire, l'action des eaux, du froid et du vent, durant les trois phases glaciaires (Mindel, Riss et Würm, jusqu'à -10 000 ans avant notre ère) et les périodes interglaciaires, découpe et modèle le relief, élabore les sols qui accueilleront les forêts ou les labours. La Gironde connaît une succession de périodes climatiques très contrastées, tantôt chaudes et arides, tantôt glaciaires. La déglaciation, à la fin de Würm, vers - 18 000 ans av. J.-C., appelée "transgression flandrienne", fit remonter le niveau de la mer, situé auparavant 120 m plus bas que son niveau actuel. Garonne et Dordogne édifièrent sur leurs rives des bourrelets alluviaux suffisants pour créer en retrait des secteurs dépressionnaires gorgés d'eau, les marais et palus.

Le vent du climat subarctique quaternaire a déplacé vers l'est, sur tout le pays landais, des masses de sable considérables et a formé les premières dunes, les dunes grises, ou dunes anciennes. Ce n'est que très récemment que la ligne du rivage, fermée par un second cordon dunaire continu – les dunes modernes – emprunta les traits que nous lui connaissons aujourd'hui. En arrière de ces dunes se formèrent des rétentions d'eau importantes. La Leyre seule eut assez de vigueur pour percer ce long barrage de sable et conserver un exutoire sur l'océan, à travers la lagune du bassin d'Arcachon.

© IGN





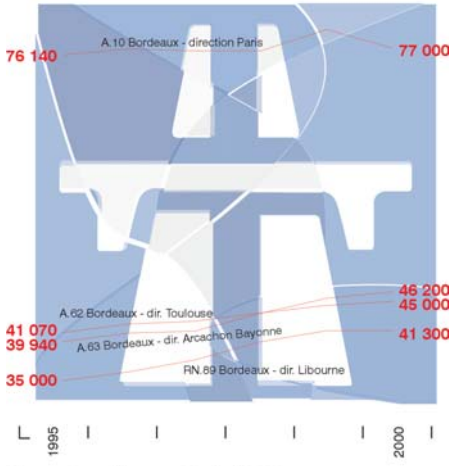
sources : ACTES

Trafics routiers

La carte montre combien Bordeaux fait converger l'ensemble du trafic dans un rayon de 100 km. Le choix des itinéraires se fait en amont de ce cercle d'influence métropolitain, mais, une fois la limite franchie, la force d'aimantation de l'agglomération la rend incontournable.
Le choix du réseau a été extrait du fonds de l'IGN. Les chiffres qui y sont symbolisés, issus de comptages réalisés par les cellules spécialisées des DDE et des conseils généraux, indiquent une moyenne journalière annuelle.

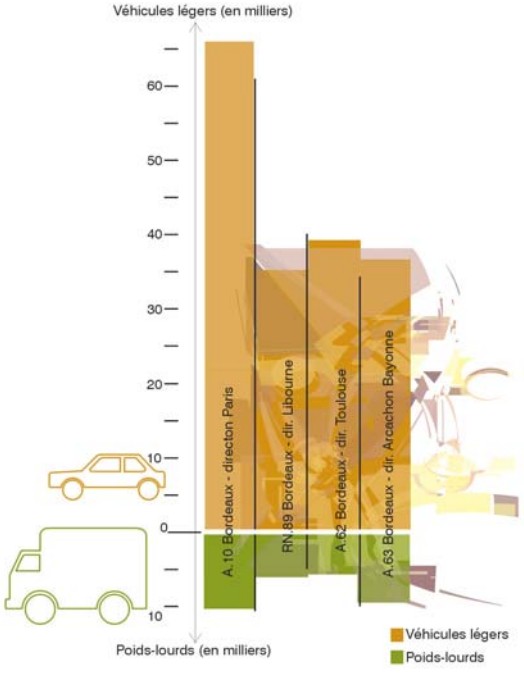
Les grands axes viaires relient Paris (par la nationale ou par l'autoroute), ainsi que Périgueux (ouverture partielle de l'A 89, Libourne-Mussidan), Toulouse et Bayonne. La rocade forme un anneau de transit national, mais elle draine aussi les déplacements urbains d'agglomération de périphérie à périphérie. La densité du trafic y reste forte jusque dans le département des Landes et l'arrière-pays arcachonnais. Les graphiques ci-contre montrent à la fois, la forte augmentation du trafic sur l'ensemble des axes lors des 5 dernières années et la part importante que prend le trafic poids lourd, notamment vers l'Espagne où il représente 20 % du trafic global.

A l'horizon 2010, la priorité absolue est donnée à la liaison autoroutière entre Pau et Bordeaux (deux fois deux voies), tandis que la réalisation de la déviation d'Aire-sur-Adour, contribuera à désenclaver Mont-de-Marsan, préfecture des Landes.
L'État, la Région, le département et l'agglomération bordelaise doivent aussi à très court terme améliorer la liaison routière par l'A 10 entre Bordeaux et l'Espagne. Enfin, l'achèvement prochain de l'A 89 dynamisera les échanges de Bordeaux avec les pôles de développement économique du Rhône et de l'Est de l'Europe.



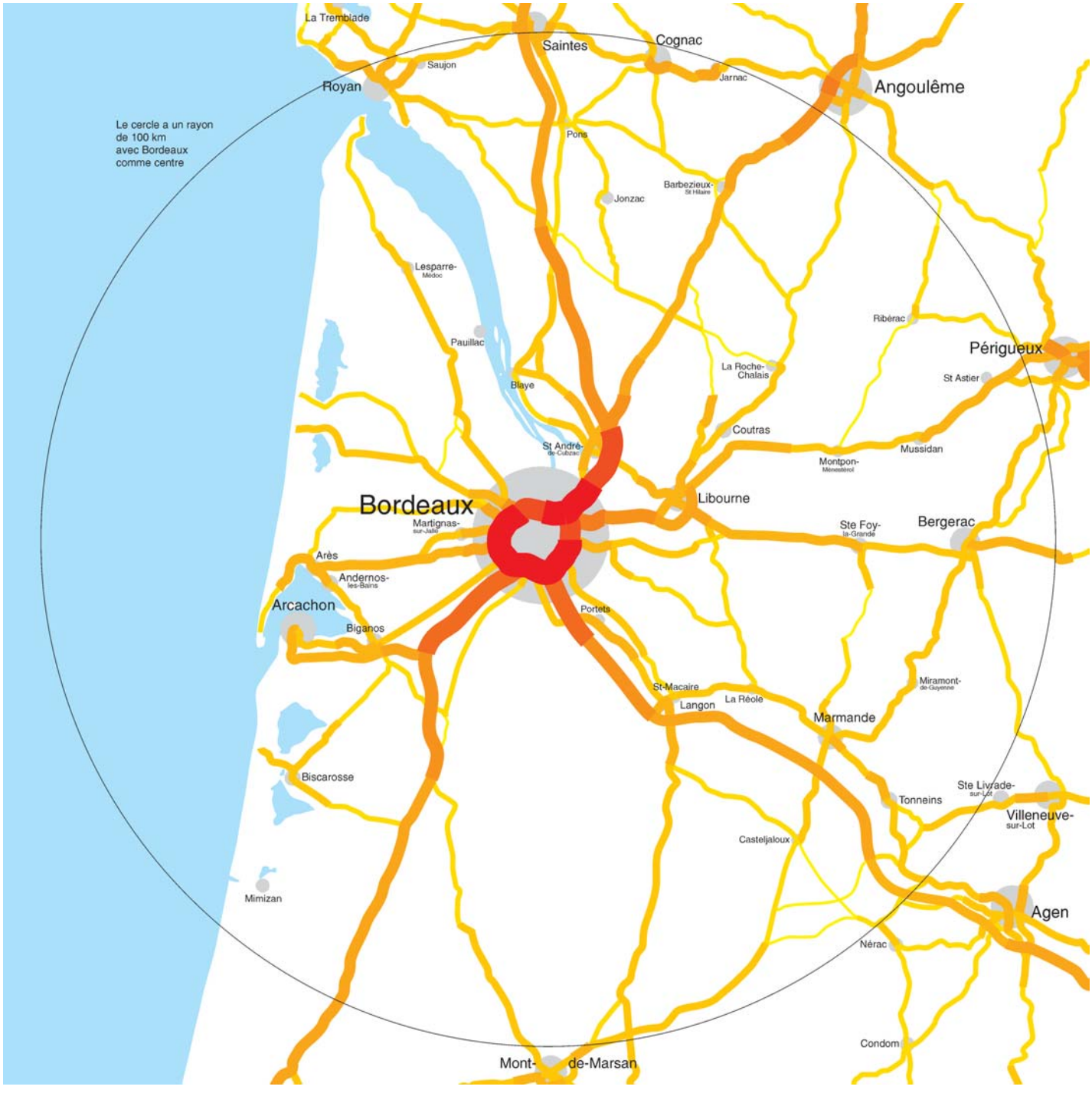
Moyenne journalière annuelle de véhicules

Sources : CDES, *recensements de la circulation*



Moyenne journalière annuelle par type de véhicules (année 2000)

Sources : CDES, *recensement de la circulation 2000*



Moyenne journalière annuelle en 1997

70 000
50 000
40 000
30 000
20 000

15 000
10 000
5 000
2 000
véhicules

sources : données provenant des DDE et des conseils généraux
cartographie : ACTES

Voies navigables et chemins de fer

La batellerie est ancienne sur la Garonne, sans parler du trafic interne au port de Bordeaux ou desservant les environs par les "gabarres", il faut se souvenir que c'est sous Louis XIV que fut réalisé par Pierre-Paul de Riquet, le canal du Midi, formant avec la Garonne le "canal des Deux-Mers" de l'Atlantique à la Méditerranée. La raréfaction du fret (point de charbon, ni de minerai au XIX^{e} siècle) ne permit pas l'adaptation de l'infrastructure aux nouvelles conditions économiques.

D'après les données d'équipement fournies par le service maritime et de navigation de la Gironde (*Voies navigables de France*), si, de Bordeaux à Castets-en-Dorthe (au-delà de Langon), l'absence d'écluse permet encore de maintenir le respectable gabarit de 1 200 tonnes, en revanche, en amont, le maximum de 250 tonnes réserve pratiquement la voie d'eau à la navigation de plaisance. Bordeaux pourrait y occuper une sorte de tête de ligne vers Toulouse et Sète (et au-delà...), sur laquelle se greffe la Dordogne (navigable presque jusqu'à Bergerac), et l'Isle, son affluent (on atteint Coutras).

Il n'est pas réaliste de penser que la voie d'eau, quelque économique et écologique que soit ce moyen de transport – mais si lent – puisse retrouver une position notable sur le marché du transport des personnes et des marchandises, mais on veut croire que la navigation intérieure de plaisance contribuera à maintenir et à faire partager des paysages originaux et attachants, sans négliger le plaisir de se déplacer au pas lent des "chemins qui marchent".

> Le réseau de chemin de fer

La deuxième strate des voies de communications modernes est la voie ferrée.

La concurrence de la route a entraîné un important rétrécissement des dessertes au XX^{e} siècle : encore ac-tuellement, les conditions socio-économiques obligent la SNCF à se consacrer principalement aux liaisons qui peuvent atteindre un certain seuil de rentabilité, c'est-à-dire aux dessertes voyageurs des grandes villes, ainsi qu'à certains types de transport de marchandises (le bois, typiquement dans la région).

Sur la carte, toutes les voies ferrées ont été reprises et distinguées en fonction de leur gabarit (simple ou double voie) et de leur mode d'alimentation énergétique (équipement électifié ou non). Les destinations à double voie électrifiée sont les mêmes que celles desservies par les autoroutes (ou double voie assimilée), c'est-à-dire : Paris, Toulouse, Bayonne. Outre le projet de TGV qui relierait Toulouse en moins d'une heure, la priorité est donnée à la mise en place d'une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Angoulême. Il est aussi prévu de financer le désenclavement du Médoc, en modernisant la voie ferrée reliant Bordeaux au Verdon. Notons que celle-ci a été électrifiée, dans le cadre des projets non réalisés de développement du secteur pétrochimique du Bec-d'Ambès et du Verdon.

Des formes modernes de gares de marchandise complètent le paysage économique de l'échange régional par le fer : la gare centrale de marchandises à Bordeaux-Bastide est désormais équipée de "chantier de transport combiné" autorisant le fret sur rail des containers ; elle est reliée aux mêmes types de chantiers à Cognac, Angoulême et Agen. Les "plates-formes voiture", où le rail prend le relais de la route, les entrepôts SNCF situés à Bassens (port de Bordeaux) et les différentes gares "bois" participent de la même logique multimodale et complémentaire de transport.

voies navigables :

- gabarit supérieur à 38,5 m (250t.)
- gabarit à 38,5 m (250t.)
- gabarit inférieur à 38,5 m (250t.)
- réseau routier principal

- voie ferrée double
- voie ferrée simple
- gare ouverte au public
- chantier de transport combiné
- plate-forme "voiture"
- entrepôt SNCF
- gare "bois"

* électrifiée

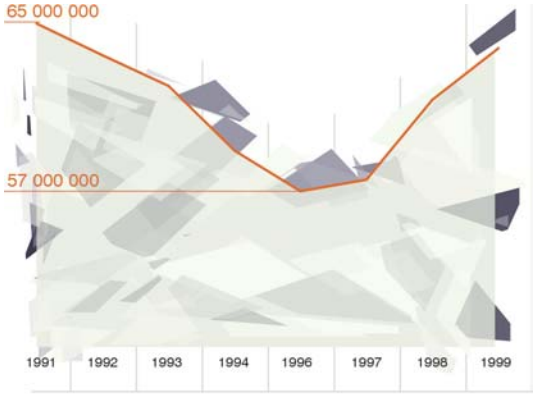
sources : données provenant des Voies navigables de France et de la SNCF
cartographie : ACTES

Transports en commun

Sur cette carte, figure une organisation tripartite des transports en commun, qui dépend des financements et subventions de trois collectivités territoriales : la communauté urbaine de Bordeaux finance le réseau de bus Connex, le département, les cars Trans-Gironde et la Région, les TER (trains express régionaux). La nature des infrastructures et les efforts d'optimisation du réseau commun font qu'il existe une combinaison d'interventions de la part de ces différents transports collectifs. Dans cette configuration, le chemin de fer est actif du niveau urbain au niveau régional. L'effort de collaboration entre Trans-Gironde et le TER a pour enjeu d'éviter la concurrence entre les différents modes de transport ; la double desserte modale du bassin d'Arcachon et l'importante tête de ligne Trans-Gironde à la gare de Libourne illustre cette politique de complémentarité. Trans-Gironde déploie aussi une collaboration avec le réseau métropolitain Connex pour éviter les doublons en matière de parcours urbain.

Au-delà du cercle élargi de 100 km, on ne retrouve plus cette qualité de l'offre en transport. Auch et Mont-de-Marsan, par exemple, ne sont reliés à Bordeaux ni par le chemin de fer ni par des lignes régulières de bus. Ce type de disparité en matière de desserte appelle une réflexion collective sur l'inéquité territoriale qui touche les habitants de zones d'habitat rural, vieillissant et peu dense.

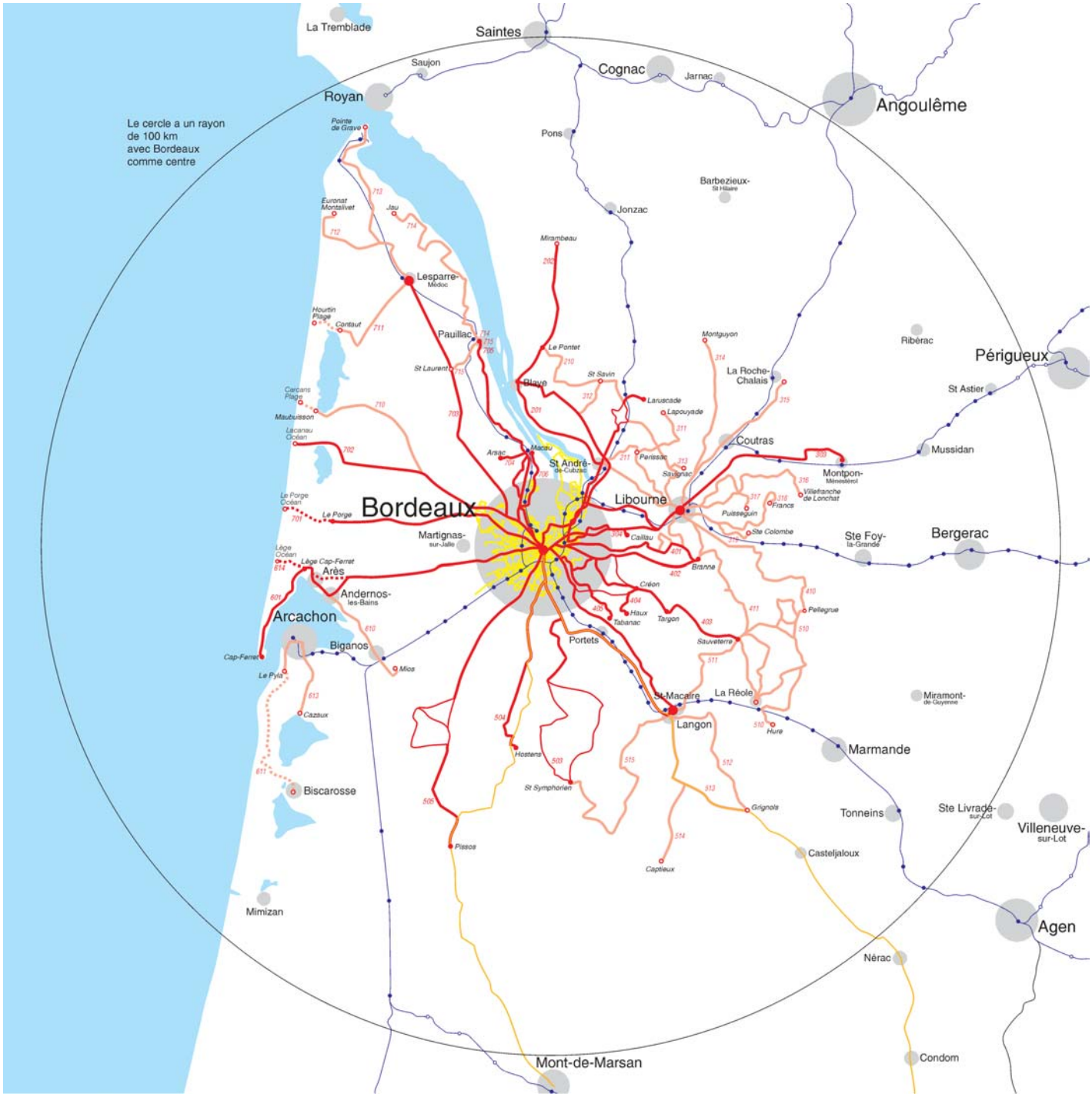
En résumé, les transports en commun s'inscrivent en creux de l'engorgement automobile (partie centrale de l'agglomération) et en périphérie, là où se concentrent les clientèles captives, soit majoritairement les scolaires et les populations rurales et périurbaines économiquement faibles.



Evolution du nombre de voyageurs de la CONNEX

Sources : Connex, *pas de données en 1995 en raison des mouvements de grève*

	Trains TER	Autocars TER	Trans-Gironde	Trans-Gironde scolaire	Connex
Lignes			57	571	62
Effectifs	270 trains	103 cars	195 cars		519 bus
Nombre de voyageurs/jour	25 000		22 000	50 000	177 000
Réseau exploité	1 490 km de rail	700 km de route			1 061 km
Points d'arrêts	170 gares	400 arrêts	360 communes		3 398 arrêts
kms parcourus/an			6,9 millions		22,5 millions



réseau ferré et gares directement accessibles ou non à partir de Bordeaux

ligne de bus Trans-Gironde au départ ou non de Bordeaux, numéro et terminus

service d'été

autre ligne régionale de bus au départ de Bordeaux

réseau Connex

sources : données provenant de la SNCF, du conseil général de la Gironde et de la Connex
cartographie : ACTES

Densités de population

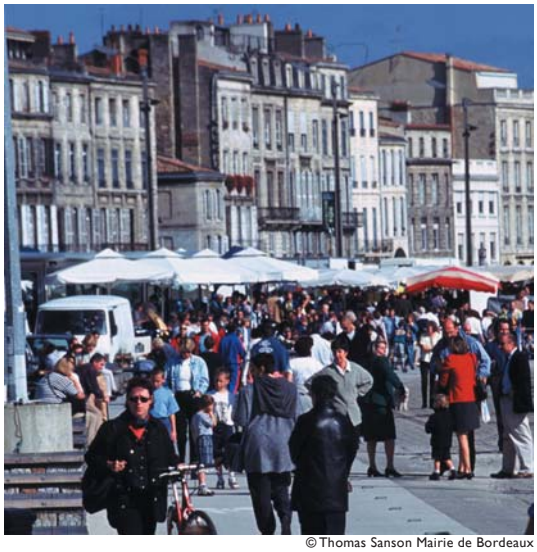
Compte tenu de l'étendue de ce territoire, environ 25 000 km², et malgré le poids de l'agglomération bordelaise et des agglomérations périphériques, Angoulême, Périgueux, Agen, Mont-de-Marsan, sa densité n'est pas particulièrement élevée, de l'ordre de 100 hab/km², selon le recensement général de la population 1999.

La cartographie de la densité de population lissée, qui fait abstraction de la surface et des limites de chaque commune, met clairement en évidence une hiérarchie des espaces plus ou moins fortement peuplés. L'intensité du peuplement décroît ainsi de manière continue depuis le centre des agglomérations urbaines jusqu'aux zones rurales les moins habitées.

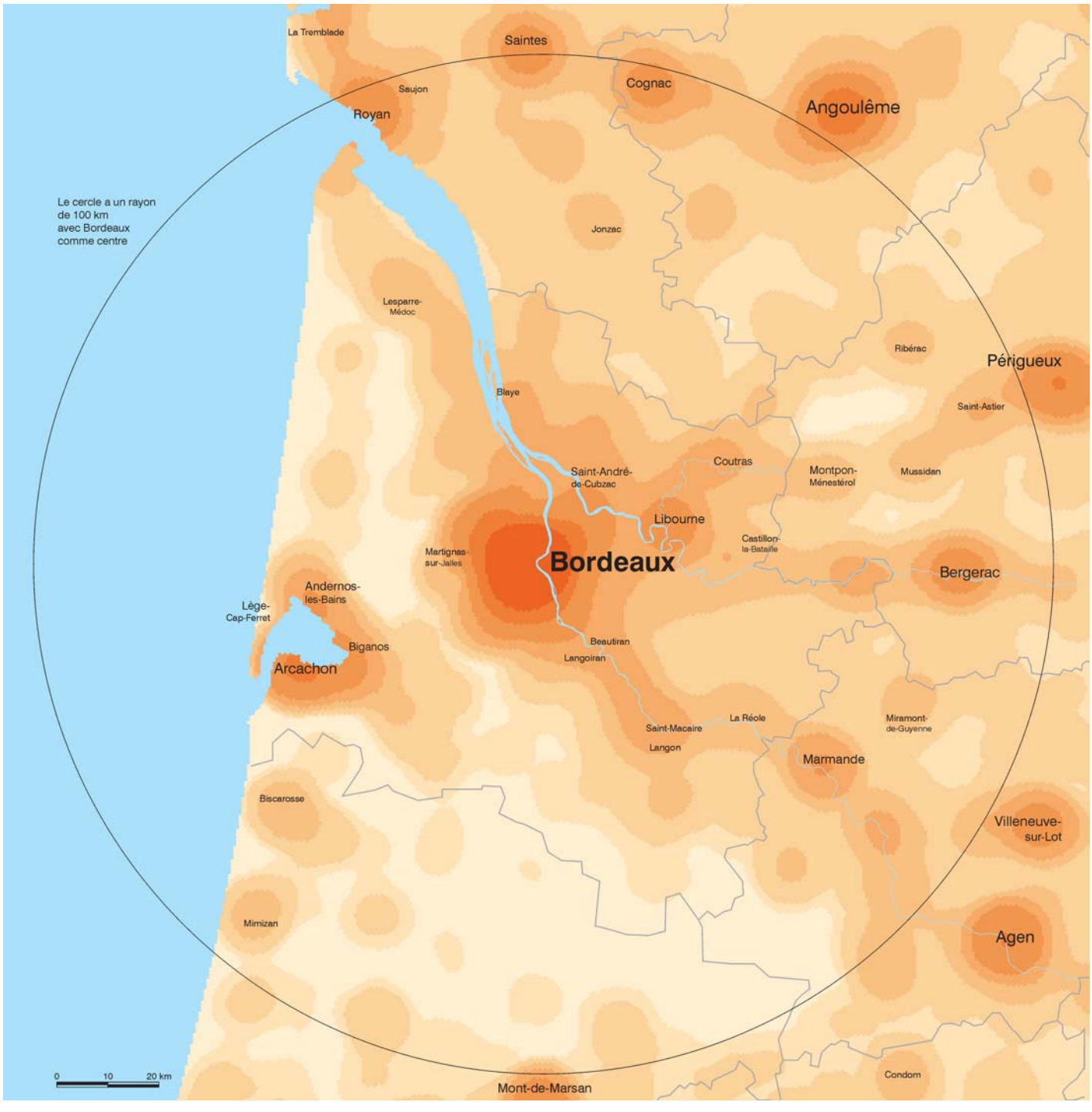
Au sein de l'agglomération de Bordeaux, les densités les plus élevées, nettement plus de 4 000 hab/km² dans seulement trois communes, Bordeaux, Le Bouscat et Talence, diminuent très rapidement, y compris dans les communes de la première couronne. Moins d'une douzaine de communes de cette couronne sont affectées de densités supérieures à 1 000 hab/km², c'est la raison pour laquelle la tache la plus sombre, qui s'étend sur une partie de l'agglomération, correspond à une densité moyenne de 2 200 hab/km². Cette tache demeure soutenue dans la deuxième couronne. S'étendant principalement au nord et à l'ouest, elle englobe Libourne, alors qu'elle s'interrompt entre le bassin d'Arcachon et l'agglomération de Bordeaux. Elle va ensuite en s'éclaircissant en direction des villes périphériques, notamment vers les chefs-lieux des départements voisins de la Gironde, où l'on retrouve des densités urbaines élevées.

Ces directions correspondent aux vallées des fleuves et des rivières, lieux de passage des principaux axes de communication. Du nord au sud, on peut identifier successivement la Charente, la Dronne, l'Isle, la Dordogne et la Garonne. Mont-de-Marsan, arrosée par la Midouze, appartient au bassin de l'Adour. Dans ces couloirs de peuplement, la densité n'est jamais supérieure à 100 hab/km², sauf autour des villes petites ou moyennes. En ce qui les concerne, on distingue nettement un centre très dense, remarquablement entouré d'une première couronne qui l'est moins, puis la densité va en se diluant tout en restant toujours plus élevée que sur les coteaux environnants.

Sauf dans le grand quart ouest et sud-ouest, la population est assez uniformément répartie, signe de la présence de nombreux villages et bourgs aux dimensions souvent modestes. En revanche, dans les vastes espaces de très faible peuplement, le Médoc et les Landes forestières, la densité est souvent inférieure à 10 hab/km², parfois même à 5, certains cantons de la haute Lande n'ayant que 1 hab/km². Au faible peuplement qui caractérise ces espaces, se cumule, en outre, la surface importante de la plupart des communes forestières.



© Thomas Sanson Mairie de Bordeaux



Habitants / km²

- plus de 1 000
- 500
- 200
- 100
- 50
- 20
- moins de 10

sources : données provenant de l'INSEE © RP 1999

Proportion de résidences secondaires

Le phénomène des résidences secondaires s'est avant tout développé sur la frange littorale.

Dans les années 1960, il était essentiellement bipolaire, concentré autour du Bassin d'Arcachon et au nord de l'estuaire avec la ville de Royan comme centre. La résidence secondaire était encore réservée aux ménages aisés.

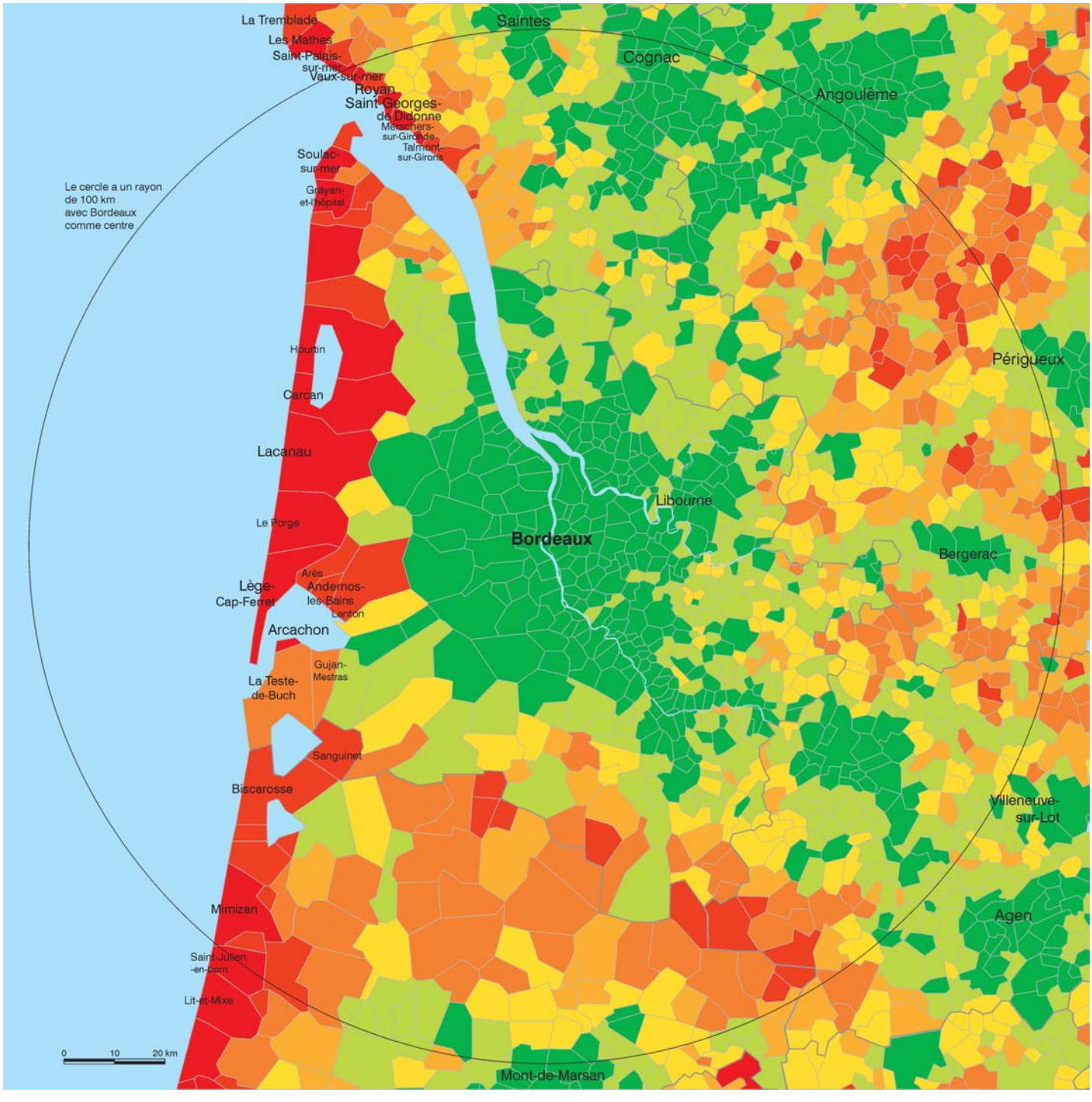
Dés le début des années 1970, on assiste à une démocratisation de la résidence secondaire, avec la création d'un nouveau marché engendré par l'arrivée de promoteurs constructeurs nationaux qui développent des produits attractifs en jouant à la fois sur la proximité océane et sur des coûts assez peu élevés. Cela était possible en urbanisant des secteurs où le foncier avait des valeurs inférieures aux secteurs déjà construits et également en réduisant la taille moyenne des logements et la qualité du bâti.

En conséquence, on a assisté ces trente dernières années à une urbanisation linéaire de la façade atlantique. Dans cette période, le poids relatif des résidences secondaires du bassin d'Arcachon et du secteur de Royan est passé de 80 % à 58 %. En 1968, l'ensemble des résidences secondaires de Royan à Mimizan représentait 25 000 logements. En 1999, sur le même espace, on en dénombre 74 000. Parallèlement aux nouvelles constructions, une forte activité de rénovation d'anciennes résidences principales a contribué à augmenter la part des résidences secondaires dans les tissus existants.

Aujourd'hui, c'est donc l'ensemble du littoral qui est concerné par un phénomène qui dépasse souvent 50 % du parc de logements : celui de Lacanau comptait, en 1999, 78 % de résidences secondaires. Ces taux très élevés ne vont pas sans poser quelques problèmes de gestion pour les collectivités, liés à des fréquentations de deux natures, pour certaines seulement les mois d'été (éloignement des propriétaires), pour d'autres une fréquentation de week-end et de vacances (propriétaires issus de la région).

Sur Bordeaux, il faut remarquer qu'en valeur absolue le nombre de résidences secondaires n'est pas négligeable ; cependant, leur destination n'est pas essentiellement tournée vers la villégiature. La dernière décennie est marquée par la mise en évidence d'un nouveau phénomène bien identifiable sur la carte, un fort développement des résidences secondaires autour de l'agglomération et plus particulièrement au sortir des voies routières et autoroutières.

Cette tendance s'étend sur l'Ouest de la Dordogne et le Nord des Landes. Si, dans un premier temps, ces logements avaient une vocation de week-end, on assiste de plus en plus à un glissement vers une pratique birésidentielle, favorisée à la fois par l'amélioration des voies de communication et plus récemment par l'aménagement et la réduction du temps de travail. On peut imaginer que ces dernières dispositions, encore assez peu en vigueur, en 1999, vont contribuer à conforter cette évolution du parc de logements des communes rurales proches des axes routiers.



Sur 100 logements en 1999, combien de résidences secondaires ?

- plus de 50
- 30
- 20
- 15
- 10,35 *moyenne 100 km*
- moins de 5

sources : données provenant de l'INSEE © RP 1999

Montant des revenus moyens

> Bordeaux et la Gironde : un revenu moyen par foyer fiscal relativement élevé

On sait que les données fiscales relatives aux revenus des familles ne sont qu'un indicateur approximatif de la distribution de la richesse en France, surévaluant les revenus d'origine salariale par rapport aux autres ressources des ménages. De plus, moins d'un foyer fiscal sur deux (49 % en France, 48 % en Gironde, 46 % dans l'ensemble de l'Aquitaine) atteignant le seuil minimum d'imposition, la masse des revenus les plus faibles reste mal connue et écrase les moyennes vers le bas.

C'est donc dans une approche toute relative que doit être interprétée la carte ci-contre. Deux types d'enseignements peuvent cependant en être tirés quant à la répartition géographique du revenu moyen par foyer fiscal entre les communes de résidence.

> Dans un sens positif, trois effets ressortent, parfois localement superposés.

> Un effet ville, particulièrement perceptible dans l'agglomération bordelaise, mais aussi sur Libourne, Arcachon ou Bergerac (et très partiellement sur Cognac et Mont-de-Marsan, aux limites de la zone des 100 km autour de Bordeaux, excluant Angoulême, Périgueux et Agen), qui rend compte de la concentration des revenus distribués dans les principaux centres urbains. Concernant Bordeaux, un examen plus détaillé confirme la segmentation sociale suivant les communes de résidence : "croissant fertile" de l'ouest de l'agglomération et zone résidentielle de l'Entre-deux-Mers, contrastant avec le centre et les bords de Garonne, particulièrement sur la rive droite.

> Un effet vignoble, nettement dessiné en Gironde, du Médoc aux Graves, du Sauternais et du sud de l'Entre-deux-Mers au Libournais, mais aussi le long de la vallée de la Dordogne jusqu'à Bergerac ainsi que dans les Charentes, autour de Jonzac et Cognac.

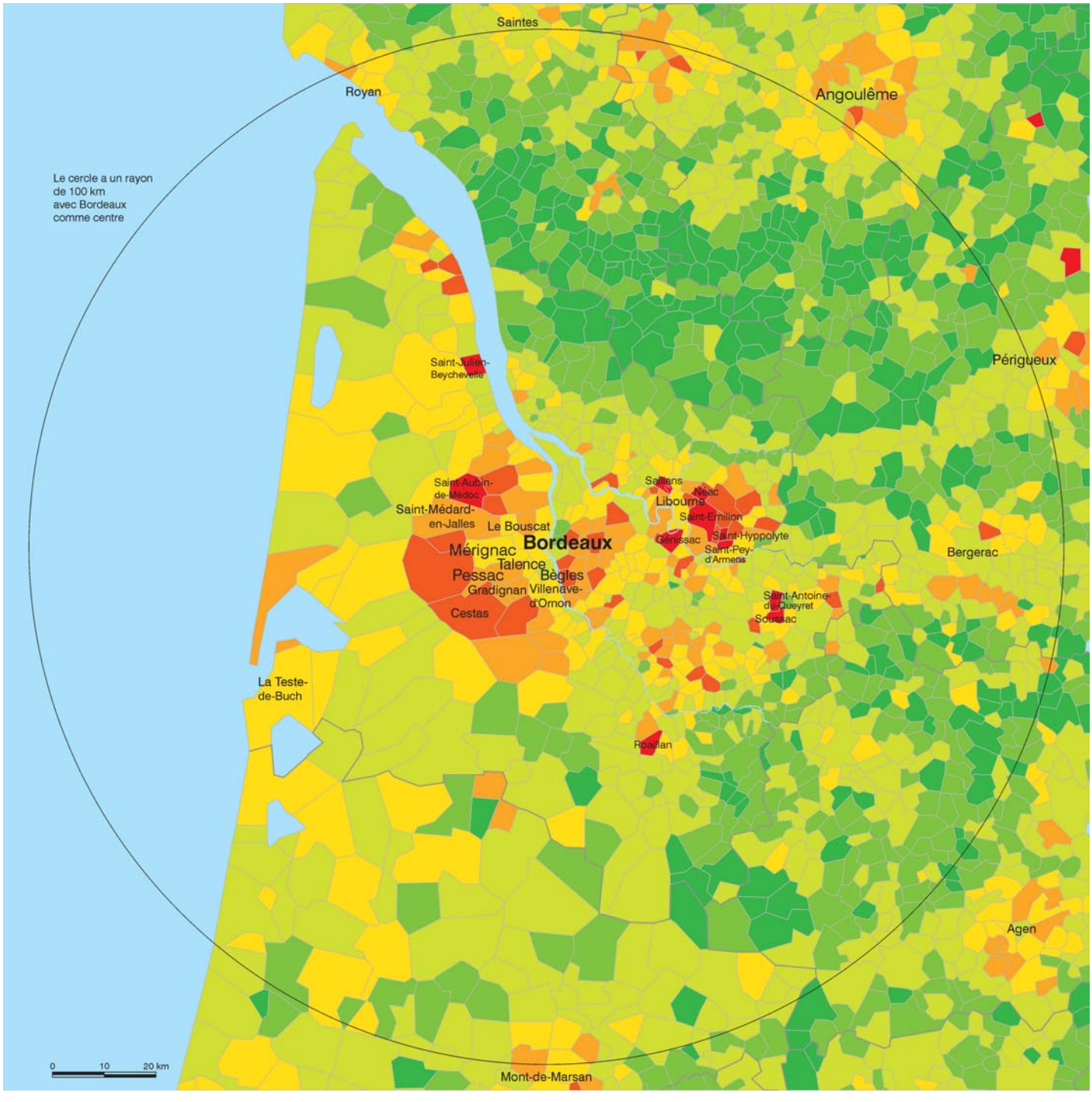
> Un effet tourisme résidentiel enfin, très net à Arcachon et Lège-Cap-Ferret et qui s'exerce aussi dans le Bergeracois.

> Dans un sens négatif, une gradation se dessine entre :

> les zones de polyculture traditionnelle du sud-Charente, nord-Gironde, est-Dordogne (hors la vallée de la Dordogne et dans une moindre mesure de l'Isle), ainsi que sur les confins de la Gironde et du Lot-et-Garonne, où se conjuguent déprise agricole, avec une forte proportion de ruraux âgés aux faibles ressources, et crises récurrentes des secteurs de l'élevage et des fruits et légumes ;

> le massif forestier des Landes de Gascogne, un peu mieux positionné que les zones précédentes toutefois, d'autant qu'il bénéficie de l'influence de l'extension urbaine vers l'ouest de l'agglomération bordelaise, de l'essor résidentiel de la zone côtière et, sans doute aussi, de la présence d'un petit nombre de grandes unités agricoles performantes à orientation maïsicoles et légumières.

Au total, le département de la Gironde présente une "image fiscale" relativement favorable, puisque, sur la base d'un revenu moyen national égal à 100, il atteint l'indice 98,5, tandis que la région Aquitaine dans son ensemble ne se situe qu'à 92,2, la communauté urbaine de Bordeaux atteignant 100,5.



Montant des revenus moyens par foyer fiscal en 1998
(en francs)

- plus de 150 000
- 120 000
- 100 000
- 86 300 — *moyenne 100 km*
- 70 000
- moins de 60 000

sources : données provenant de la DGI, 1998

Localisation des grands établissements industriels

> Bordeaux pôle industriel

Si le Sud-Ouest atlantique dans son ensemble ne ressort pas comme une région industrielle majeure à l'échelle nationale, et plus encore à l'échelle européenne, le pôle industriel bordelais n'en apparaît pas moins conséquent, écrasant la zone environnante.

> Dans un rayon de 100 km, conventionnellement retenu sur la carte ci-contre, aucun pôle secondaire n'a pu s'affirmer, au-delà de la présence ponctuelle de quelques établissements de taille moyenne, quelquefois présents sur une même ville comme à La Roche-Chalais, Saint-Seurin-sur-l'Isle, Marmande ou Mimizan. En référence au seul département de la Gironde, deux établissements industriels sur trois sont implantés dans l'agglomération bordelaise, regroupant les trois quarts des effectifs salariés. En effet, 15 des 18 établissements girondins de 500 salariés ou plus y sont implantés. La métropolisation est donc patente.

Il faut aller jusqu'à la périphérie du cercle des 100 km pour trouver quelques centres secondaires : en tout premier lieu, Angoulême et sa zone environnante, seul pôle industriel secondaire regroupant des activités industrielles diversifiées puis, dans une mesure moindre, Cognac, grâce surtout aux distilleries et maisons de négoce d'eaux-de-vie, Agen, avec ses industries pharmaceutiques, et, loin derrière, Saintes, Périgueux, Villeneuve-sur-Lot et Mont-de-Marsan, s'appuyant sur l'agro-alimentaire, la filière bois et quelques autres implantations ponctuelles dans les biens intermédiaires.

> Au sein même du pôle industriel bordelais les industries "traditionnelles" de la ville, implantées à la fin du XIX^{e} siècle ou dans la première moitié du XX^{e} ont quasiment disparu ou n'occupent plus qu'une place marginale, qu'il s'agisse des chantiers navals (seulement consacrés aujourd'hui à la plaisance de luxe), de l'agro alimentaire portuaire de "type colonial" (sucre, rhum, huile, café, chocolat…), de l'ameublement ou des autres industries de main d'œuvre : confection, chaussure…

En revanche, nombre de grands établissements et un tissu relativement dense de sous-traitants sont la résultante des trois vagues successives du rattrapage industriel qu'ont connues Bordeaux et l'Aquitaine, particulièrement entre les années 1950 et 1990 :

> chimie et pétrochimie de type portuaire, malgré la fermeture des raffineries de pétrole de l'estuaire au début des années 1980 et les espoirs déçus relativement au développement industriel de l'avant-port du Verdon ;

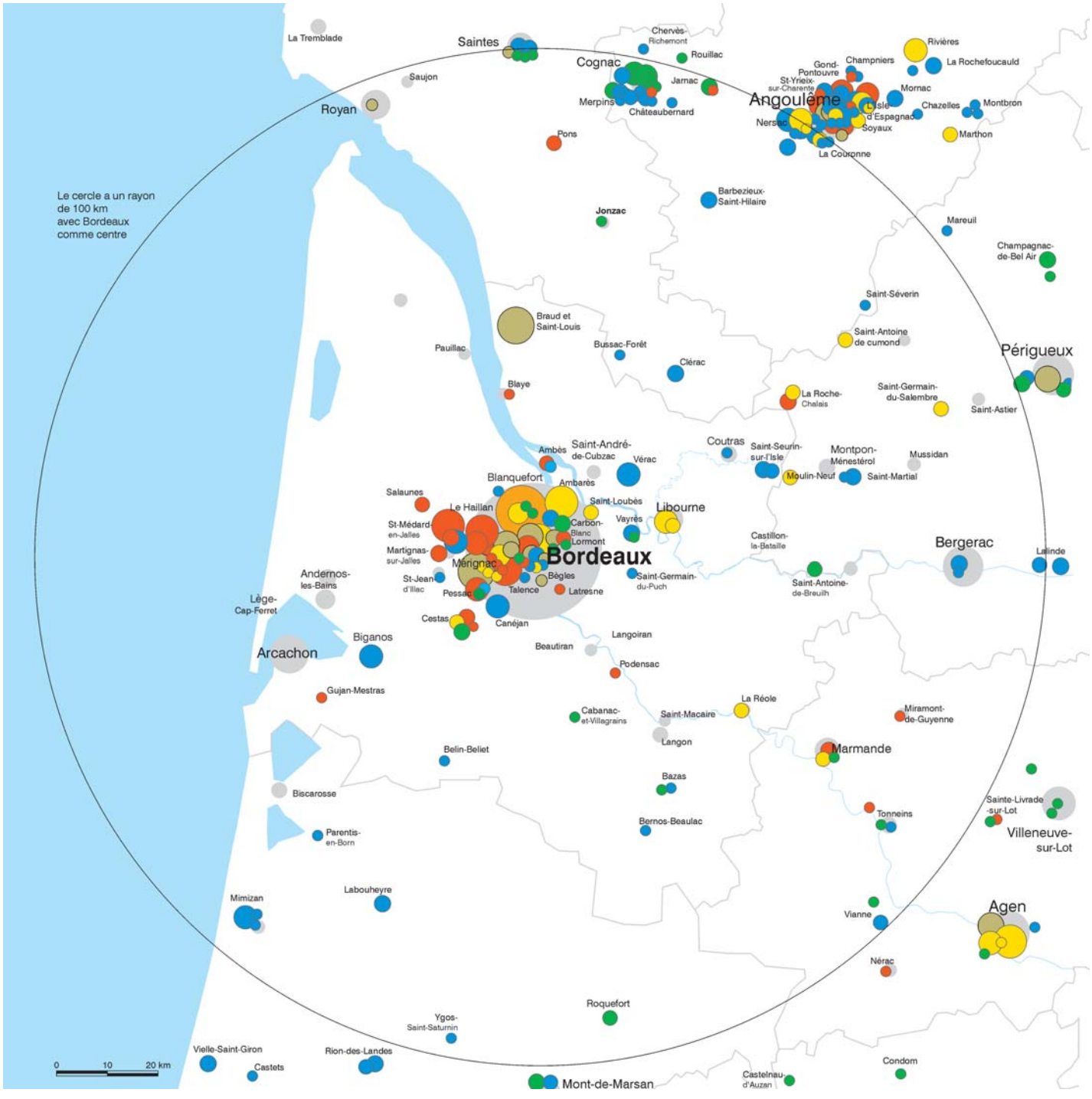
> complexe aéronautique-spatial-défense qui constitue avec près de 10 000 emplois au total, le noyau dur du pôle industriel bordelais, de l'Aquitaine si l'on y ajoute les établissements du bassin de l'Adour et, plus encore, du grand Sud-Ouest en complémentarité avec Toulouse ;

> implantations ponctuelles de firmes multinationales à la recherche d'une agglomération disposant de terrains industriels aménageables, d'une bonne qualité de main-d'œuvre et de services adaptés, ce qui, à Bordeaux, concerne l'automobile, l'électronique, l'informatique ou la pharmacie.

A ces implantations exogènes, il convient encore d'adjoindre deux autres secteurs d'activités plus endogènes qui contribuent aussi significativement à l'activité industrielle bordelaise :

> la production et distribution d'eau, de gaz et d'électricité, second employeur de l'agglomération avec plus de 5 000 salariés, sans compter les 1 000 et plus de la centrale nucléaire du Blayais ;

> l'édition-imprimerie-reproduction avec près de 3 000 emplois sur l'ensemble de l'agglomération, dont plus de 500 pour le seul groupe du journal Sud-Ouest, première entreprise "locale" de la ville.



Nombre d'emplois en 1999 par établissement

2 000

1 000

250

100

Branche d'activité

- agro-alimentaire
- biens de consommation
- automobile
- biens d'équipement
- biens intermédiaires
- production d'énergie

données provenant de l'INSEE © SIRENE 2001
traitement a'urba

Effectifs salariés

> Dans un rayon de 100 km, le poids relatif de Bordeaux dans l'emploi salarié est écrasant pour l'ensemble des secteurs d'activités.

> Dans l'industrie, la concentration de l'emploi dans et autour de l'agglomération bordelaise est patente, reléguant les centres industriels secondaires à la limite de la zone des 100 km (Saintes, Cognac, Angoulême, Périgueux, Agen, Mont-de-Marsan). Les vallées de l'Isle (et de la Dronne), de la Dordogne, de la Garonne (et du Lot), qui organisent le système de communication vers Bordeaux sont nettement perceptibles avec leur chapelet de petites localisations industrielles, un peu plus marquées sur Libourne, Bergerac et Marmande.

> Dans le tertiaire, la configuration est quasiment similaire à la précédente pour les services marchands, accusant un peu plus encore le poids relatif de l'agglomération bordelaise, ce qui confirme la très forte corrélation industrie tertiaire-marchand.

Quant au tertiaire non marchand, la répartition de l'emploi est plus sélective, en fonction de la hiérarchie administrative régionale. Les préfectures et sous-préfectures (Lesparre exceptée) et quelques gros chefs-lieux de cantons tels Sainte-Foy-la-Grande ou La Réole, constituent des premiers points d'appui, confortés notamment par la présence d'établissements scolaires du second degré, voire du supérieur. Les implantations particulières d'établissements de santé spécialisés (tels ceux de Montpon ou de Cadillac) et de centres liés à la défense (base de Cazaux, Commisariat à l'énergie atomique au Barp), viennent compléter la carte des localisations des établissements du tertiaire non marchand.

Les tableaux ci-contre donnent la répartition des emplois salariés par grandes branches d'activités économiques pour le département de la Gironde et la Région Aquitaine. On remarquera la place prépondérante de la Gironde qui regroupe 47,5 % des emplois totaux et 48,8 % des emplois tertiaires de la Région.
En outre, plus encore qu'en Aquitaine, la part du tertiaire en Gironde regroupant le commerce, les transports et services, les services d'éducation et de santé et l'administration est largement dominante (76 % des emplois salariés du département).

	Gironde	Aquitaine
Agriculture	22 582	39 068
Industrie	63 251	154 261
Construction	22 365	52 898
Commerce	61 787	131 269
Transports, services	130 778	258 391
Education, santé	91 765	192 154
Administration	59 884	123 983
	452 412	952 024

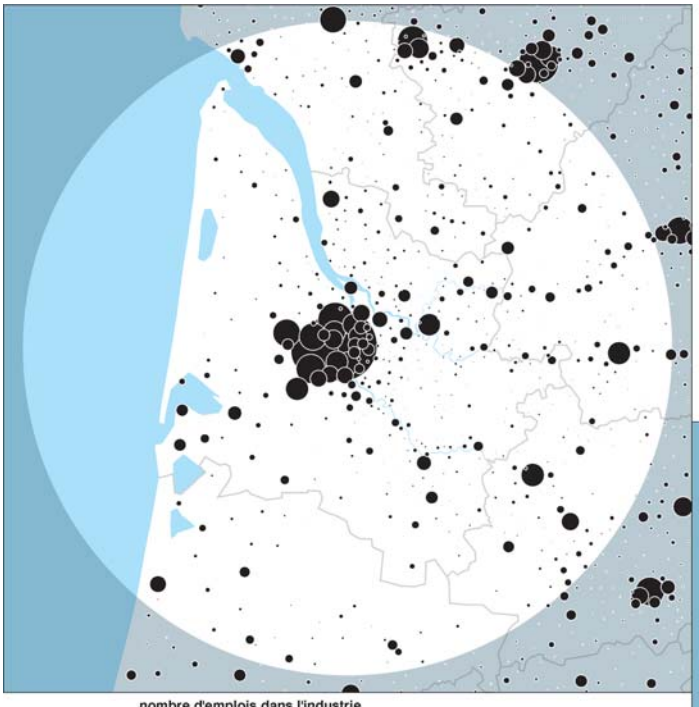
Effectifs salariés par branche d'activités (1999)

sources : estimations INSEE – données chiffrées Aquitaine n°93

	Gironde moins CUB	CUB moins Bordeaux	Bordeaux
Industries agricoles et alimentaires	4 108	2 405	1 683
Habillement, cuir	717	706	327
Edition, imprimerie, reproduction	798	948	1 760
Pharmacie, parfumerie et entretien	537	1670	71
Industries des équipements du foyer	686	586	237
Industrie automobile	226	3 642	45
Construction navale, aéronautique et ferroviaire	1 105	5 694	269
Industrie des équipements mécaniques	2 637	2 311	378
Industrie équipement électrique et électronique	513	3 082	795
Industrie des produits minéraux	1 761	575	114
Industrie textile	124	371	65
Industrie du bois et du papier	3 410	840	265
Chimie, caoutchouc et plastiques	514	2 074	335
Métallurgie et transformation des métaux	2 148	1 400	330
Industrie composants électrique et électronique	1 312	516	460
Eau, gaz, électricité, production de combustibles et de carburants	1 567	4 151	1 458
	22 163	30 971	8 592

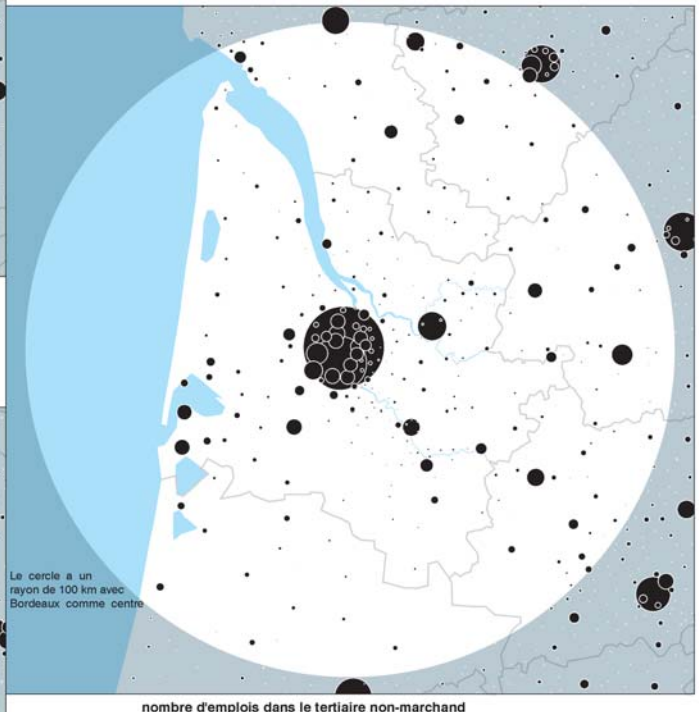
Effectifs salariés des entreprises industrielles (1999)

sources : INSEE, fichier SIRENE



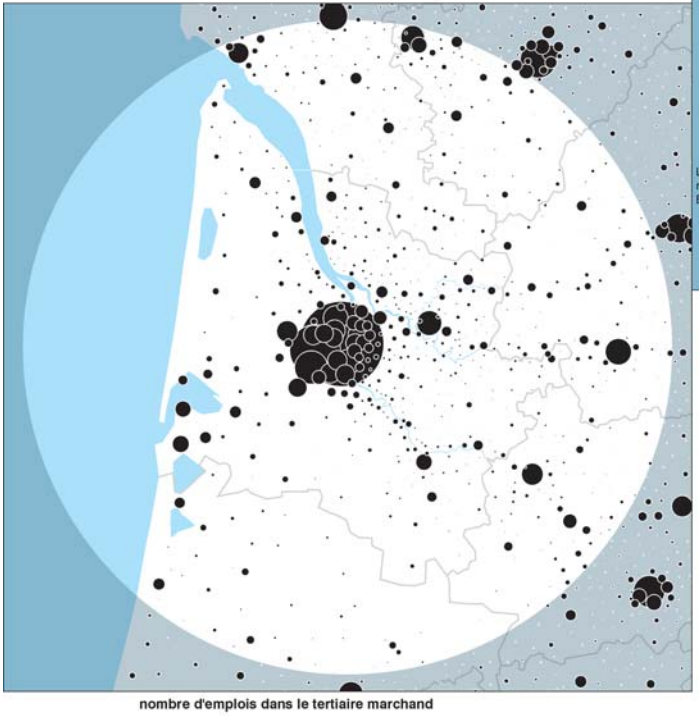
nombre d'emplois dans l'industrie

10 000
5 000
2 000
500



nombre d'emplois dans le tertiaire non-marchand

25 000
5 000
2 000
500



nombre d'emplois dans le tertiaire marchand

30 000
10 000
1 000

sources : données provenant de l'INSEE © SIRENE 2001

Territoires vécus

La mobilité liée au travail autant que les déplacements suscités par la satisfaction des besoins de la population ont modelé l'espace.

Des pôles d'attraction naissent et s'agrandissent, ils se concurrencent ou se confondent. Ainsi, avec ses 149 communes et ses quelque 925 500 habitants, l'aire urbaine de Bordeaux oppose la complexité de son organisation territoriale à l'équilibre attractif exercé par les villes petites et moyennes, plus éloignées de la métropole régionale.
Le fonctionnement et l'étendue de ces pôles dépendent de plusieurs critères : taille de la ville centre, situation géographique, importance et nature de ses équipements, présence ou non d'un tissu industriel.

Si la plupart de ces zones attractives sont urbaines, des bassins de vie, au caractère rural marqué, offrent de plus en plus souvent autant de services "de proximité" que les aires urbaines.

Le développement de la périurbanisation s'étend largement sur d'anciennes communes rurales. Accompagné d'une augmentation de la mobilité liée au travail et à la satisfaction des besoins des populations, ce phénomène a contribué à modeler l'espace. Cette interactivité des hommes et des territoires se traduit par l'organisation des communes autour d'un pôle.

Ainsi, les activités professionnelles entraînent des déplacements extra communaux qui convergent vers des pôles d'emploi, tandis que l'offre simultanée de biens et de services essentiels draine toute une population qui n'habite pas forcément la commune siège de ces biens et services. La carte des territoires vécus reflète la superposition de ces deux phénomènes de polarisation, l'un par l'emploi, l'autre par les services. Ces territoires se différencient en trois grandes catégories selon que les deux facteurs de polarisation se combinent ou agissent seuls.

> Des systèmes complexes

L'aire urbaine de Bordeaux se caractérise par la prépondérance de l'attraction "emploi", étendue sur un vaste territoire. Ce phénomène rend secondaire l'attraction "services", voire même inexistante, dans le pôle urbain correspondant strictement à l'agglomération bordelaise. Dans la couronne périurbaine, quelques bassins de vie organisés autour des pôles de services apparaissent, notamment dans l'Entre-Deux-Mers, autour de Créon ou dans le Cubzacais. Mais c'est à la périphérie de l'aire urbaine que l'attraction par l'emploi est véritablement relayée par celle des services. A l'exception de Libourne et, dans une moindre mesure, Langon, les pôles structurant l'espace se révèlent être essentiellement des pôles de services : Pauillac, Blaye, Cadillac…

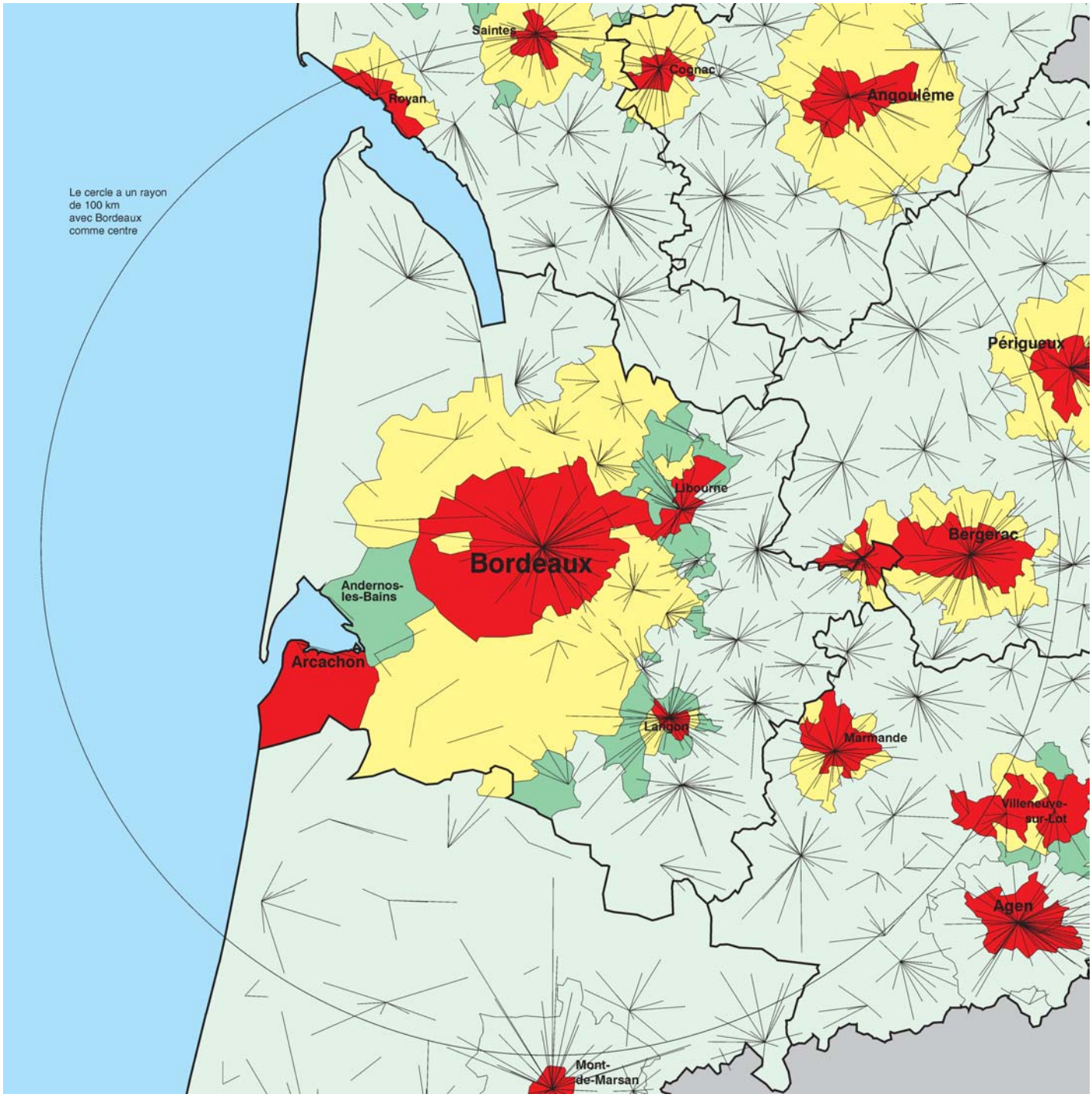
> Des moyennes et petites villes, pôles d'emploi et de services

Plus éloignées de Bordeaux se trouvent des villes, moyennes et petites, dans lesquelles les influences de l'emploi et des services s'équilibrent. Quatre d'entre elles, les plus importantes, Angoulême, Périgueux, Agen et Mont-de-Marsan, sont des chefs-lieux de département. Ce statut leur confère un rôle particulier à quelque 100 km de Bordeaux. Ces villes moyennes, dont l'aire urbaine compte près de 50 000 habitants pour Mont-de-Marsan, et trois fois plus pour Angoulême, possèdent une zone d'attraction très étendue. Il en est de même, toute proportion gardée, de Cognac, Saintes et Rochefort le long de la Charente, de Sarlat, Bergerac et Libourne, baignées par la Dordogne, de Langon, Marmande et Villeneuve, au bord de la Garonne puis de son affluent le Lot. Dans ce type de ville, Arcachon se révèle être un cas un peu particulier : petite commune par sa surface, Arcachon agglomère toutes les communes du sud du Bassin dans un pôle urbain sans couronne périurbaine. En outre, l'ensemble du pôle est bien équipé en services, tant privés que publics, mais n'exerce aucune influence sur les communes environnantes.

D'une manière générale, les communes littorales, à l'exception de Royan, n'exercent pas d'attraction en termes de fréquentation de services.

> Des bourgs ruraux, pôles de services

Nombreux dans les 100 km autour de Bordeaux, ces pôles ruraux, qui ont parfois l'aspect de petites villes, offrent en général autant de services dits de proximité que les pôles urbains.



pôles urbains

couronnes périurbaines

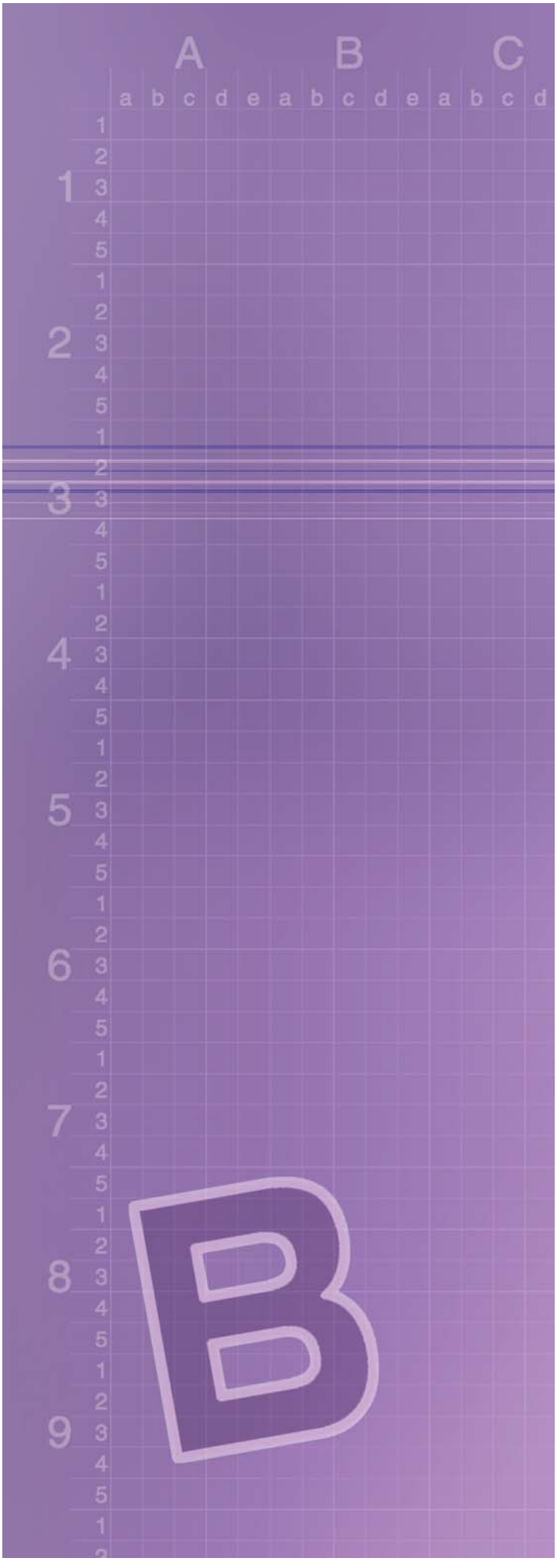
communes multipolarisées

aire d'attraction

limite départementale

sources : données provenant de l'INSEE ©

Dans un deuxième chapitre, le lecteur est invité à examiner de plus près la région bordelaise qui comprend les aires urbaines définies par l'*INSEE* en 1999, Arcachon, Bordeaux, Langon et Libourne, ainsi que les communes environnantes.
Après une description historique de la ville de Bordeaux, la région bordelaise est ensuite décrite à la fois sur le plan physique, l'environnement naturel, les reliefs et l'hydrographie, ainsi que le bâti. Les découpages administratifs et institutionnels, la composition de la population, les ressources économiques et les moyens de transport et de déplacement sont successivement présentés, afin que le lecteur puisse mieux connaître les atouts et les handicaps de cette aire, son attractivité, la qualité de son environnement, son niveau d'équipements, ses ressources touristiques et patrimoniales.
Sur le plan économique, est signalée l'importance de certaines activités économiques, agriculture, notamment la vigne, industries agro alimentaires, bois et industries mécaniques qui irriguent l'ensemble de la Gironde, industries de l'automobile, de la construction aéronautique et ferroviaire, les équipements électriques et électroniques qui sont beaucoup plus concentrés au cœur de la métropole.
Les services aux habitants, notamment l'équipement commercial et les sites touristiques, figurent également dans ce chapitre qui se termine par différents indicateurs de la mobilité et des flux de déplacement.
Sur le plan de l'aménagement du territoire et des échanges domicile-travail, l'axe est-ouest, Arcachon-Bordeaux-Libourne apparaît sur la carte : une nouvelle connurbation est en train de naître.



De la région bordelaise

Bordeaux, ville historique (1)

> La série de cartes historiques figurant ci-après n'est pas un recueil de gravures originales, où sont confondus quelquefois le millésime représenté et celui, parfois très éloigné, de l'époque de réalisation.

La gravure originale, si elle constitue une exceptionnelle richesse de connaissances, présente généralement deux types de travers auxquels nous avons essayé de remédier : tout d'abord, c'est un dessin libre, il n'a pas d'échelle, il n'est pas géoréférencé ; suivant les auteurs, les déformations sont facilement perceptibles sans qu'il soit besoin d'un œil très averti. Deuxième risque plus insidieux : les historiens ont facilement démontré que les auteurs avaient tendance à représenter des édifices qui leur étaient contemporains, alors qu'ils ambitionnaient de représenter leur ville deux ou trois siècles auparavant.

Forts de ces observations, nous avons reconstitué au début des années 1970, cette série de cartographies historiques sur le support géoréférencé du levé topographique réalisé pour établir le cadastre de Bordeaux en 1830, un splendide document à la mine de plomb et lavis réalisé sur velin à l'échelle du 1/2000. Le professeur Charles Higounet qui dirigeait alors la réalisation d'une histoire de Bordeaux en 8 volumes (1974) qui fait aujourd'hui autorité, a effectué un toilettage des cartes les plus anciennes, et notamment de la période médiévale, pour en évacuer les excès de zèle des auteurs des gravures "d'époque". Ainsi, un certain nombre de lieux sont figurés occupés, leurs destinations parfaitement connues indiquées, mais le dessin des bâtiments, inconnu, n'a pas été précisé.

Le double mérite de cette série de cartes est de mieux restituer la réalité historique et surtout la possibilité de superposer tous ces documents pour en lire les évolutions.

Le propos de présentation de ces cartes n'est pas le fait d'un historien, beaucoup de grands auteurs ont déjà tout écrit, dans les limites de la connaissance actuelle, sur l'histoire de Bordeaux. Il s'agit plutôt ici de commenter une évolution spatiale : permettre de repérer les enceintes fortifiées successives aujourd'hui disparues dans le Bordeaux contemporain, mettre en évidence les grandes réalisations de chaque époque qui ont marqué et/ou marquent encore la ville et qui ont contribué à la dessiner telle qu'elle se donne à voir aujourd'hui.

> Vers 300

Les historiens situent l'apparition d'une ville au confluent des ruisseaux du Peugue et de la Devèze dès le III^e^ siècle av. J.-C. Cette confluence abritait un petit port de commerce à l'emplacement actuel de l'église Saint-Pierre. Un peu plus tard, les Romains y aménagent un port intérieur qui serait limité aujourd'hui par les rues du Parlement-Sainte-Catherine, du Parlement-Saint-Pierre, la place Saint-Pierre et les rues du Cancéra et des Piliers-de-Tutelle. Se développe autour une ville romaine très caractéristique avec son *cardo* et son *decumanus* (les rues Sainte-Catherine et Porte-Dijeaux actuelles). Ce n'est qu'à la fin du III^e^ siècle qu'est construit le *castrum*. Ses limites correspondent sensiblement aujourd'hui aux rues Painlevé, de la Maison-Daurade et du Pont-de-la-Mousque au nord ; rues de la Vieille-Tour et des Remparts à l'ouest ; rues du Loup et du Palais-de-l'Ombrière au sud ; rues de la Tour-de-Gassies et de l'Evêché, impasse Saint-Pierre à l'est. Cette enceinte laissait hors les murs, deux monuments notoires : le palais Gallien, dont les vestiges sont encore visibles rue du Docteur-Albert-Barraud et les Piliers-de-Tutelle à l'emplacement de l'actuel Grand Théâtre.

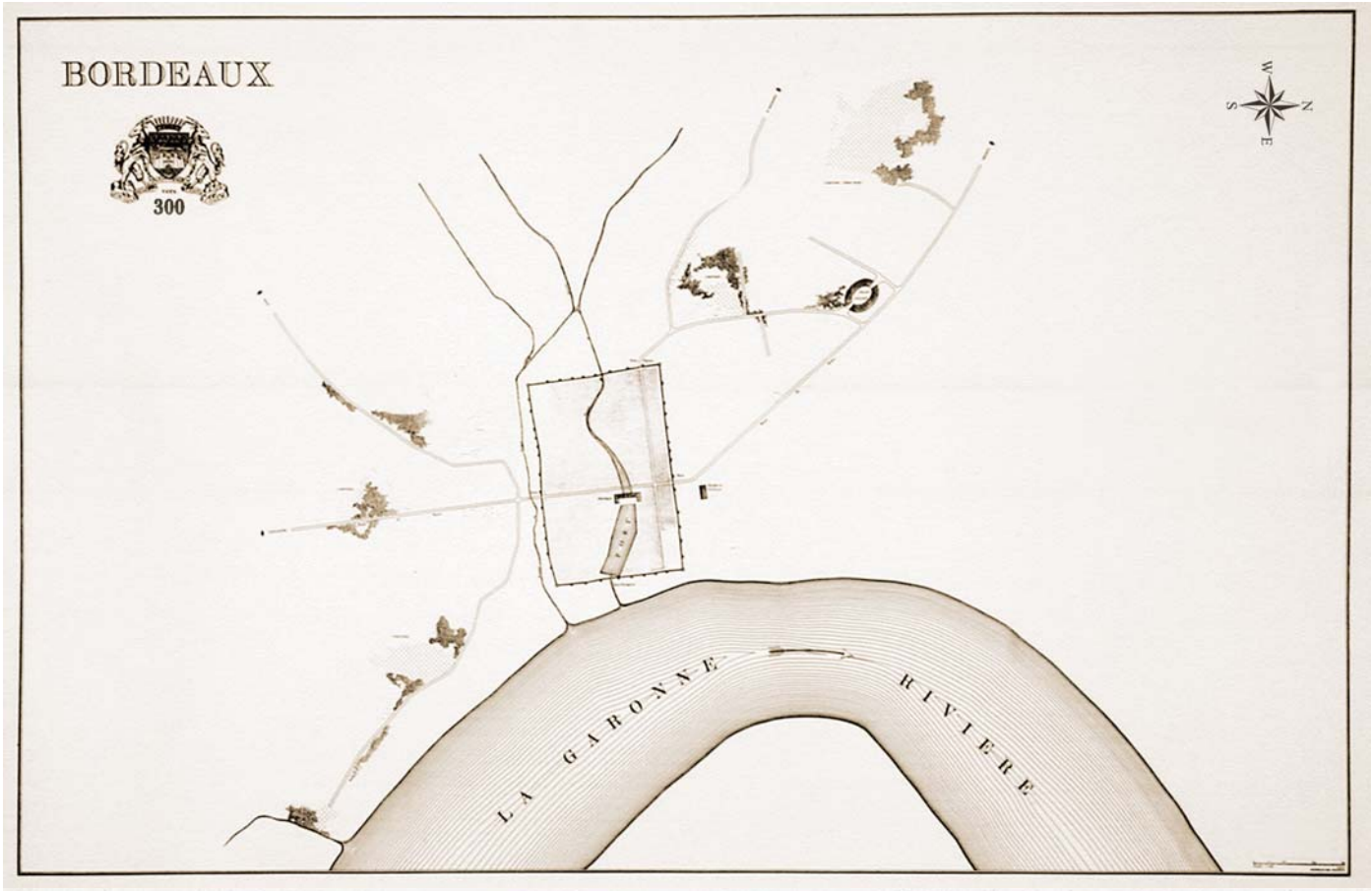
> De 300 à 1220

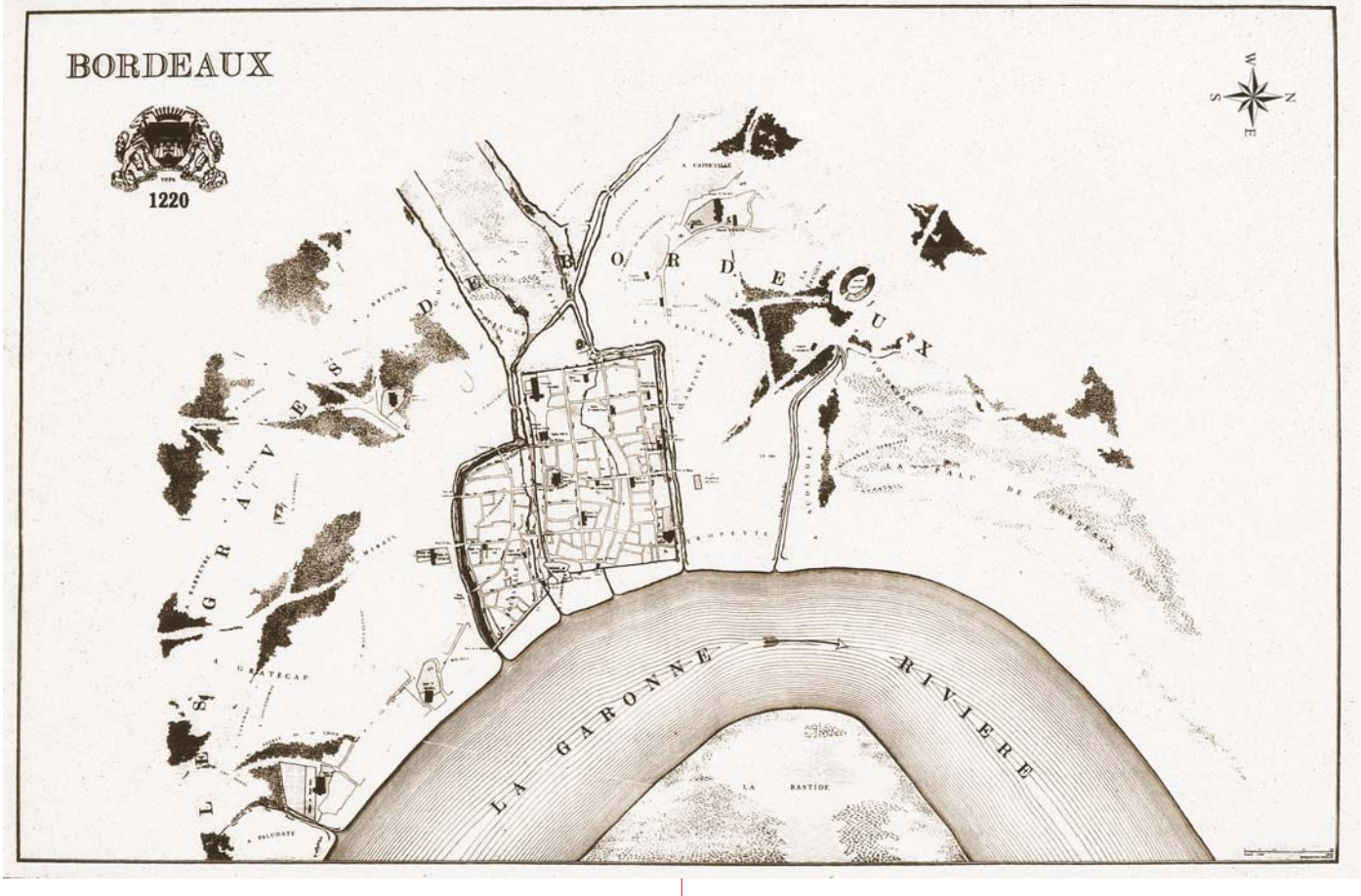
En ce début de l'époque médiévale, les évolutions sont nombreuses, presque 1000 ans se sont écoulés. Les lieux de culte chrétiens se sont multipliés à l'intérieur du *castrum* romain : églises Saint-Paul, Saint-Christoly, Notre-Dame-du-Puy-Paulin, Notre-Dame de la place Saint-Projet, Saint-Siméon, Saint-Maixent, Saint-Rémi, Saint-Pierre et même une forme primitive de la cathédrale Saint-André. Une première enceinte médiévale a franchi le ruisseau du Peugue pour englober le quartier de la Rousselle, le rempart longeait l'actuel cours Victor-Hugo, la porte de la Grosse-Cloche et l'église Saint-Eloi en témoignent.

Mais des paroisses importantes commençaient également à se développer hors les murs : Saint-Seurin, Sainte-Eulalie, Saint-Michel, Sainte-Croix.

Le port romain a également été comblé au profit d'une implantation directe sur le fleuve, en utilisant les berges naturelles ou en aménageant des cales.

Apparaît également à l'angle sud-est de l'ancien *castrum* le palais de l'Ombrière en façade sur le fleuve, au niveau de l'actuelle place du Palais. Ce vaste édifice a abrité le tribunal et la prison jusqu'à la Révolution, il permettait aussi de surveiller le nouveau port et d'en percevoir les droits de péage.





sources : a'urba

Bordeaux, ville historique (2)

De 1220 à 1450

L'essor des constructions au sud oblige à construire une troisième enceinte qui abrite les quartiers populaires de Saint-Michel et Sainte-Eulalie et l'abbaye de Sainte-Croix. Celle-ci emprunterait sensiblement aujourd'hui le tracé des rues du Maréchal-Joffre, Jean-Burguet, de la Miséricorde, Saincric, Elie-Gintrac, des Douves, de l'Abattoir et Peyronnet. Cette nouvelle enceinte qui double l'enceinte romaine à l'ouest s'étend également vers le nord jusqu'à l'*estey* d'Audeyole, né de la fontaine d'Audège qui donnera son nom à la rue, elle emprunte le tracé de l'actuel cours Georges-Clemenceau, puis longe l'*estey* jusqu'à la Garonne sur l'emplacement actuel de la place des Quinconces.

Au-delà des remparts, se développe le bourg de Saint-Seurin, et apparaît au nord, au bord de la rivière, le couvent des Chartrons. Durant cette période, de nombreuses congrégations religieuses se sont installées à l'abri de la nouvelle enceinte : les Carmes, les Menuts, les Augustins au sud ; les Jacobins au nord. D'autre part, la cathédrale Saint-André se développe dans une configuration proche de celle que nous connaissons aujourd'hui, et se trouve flanquée de l'archevêché.

De 1450 à 1755

Trois siècles se sont écoulés depuis la reconquête de la ville par les rois de France, celle-ci acquiert son statut définitif de capitale régionale, sans que son espace urbain soit fondamentalement modifié.

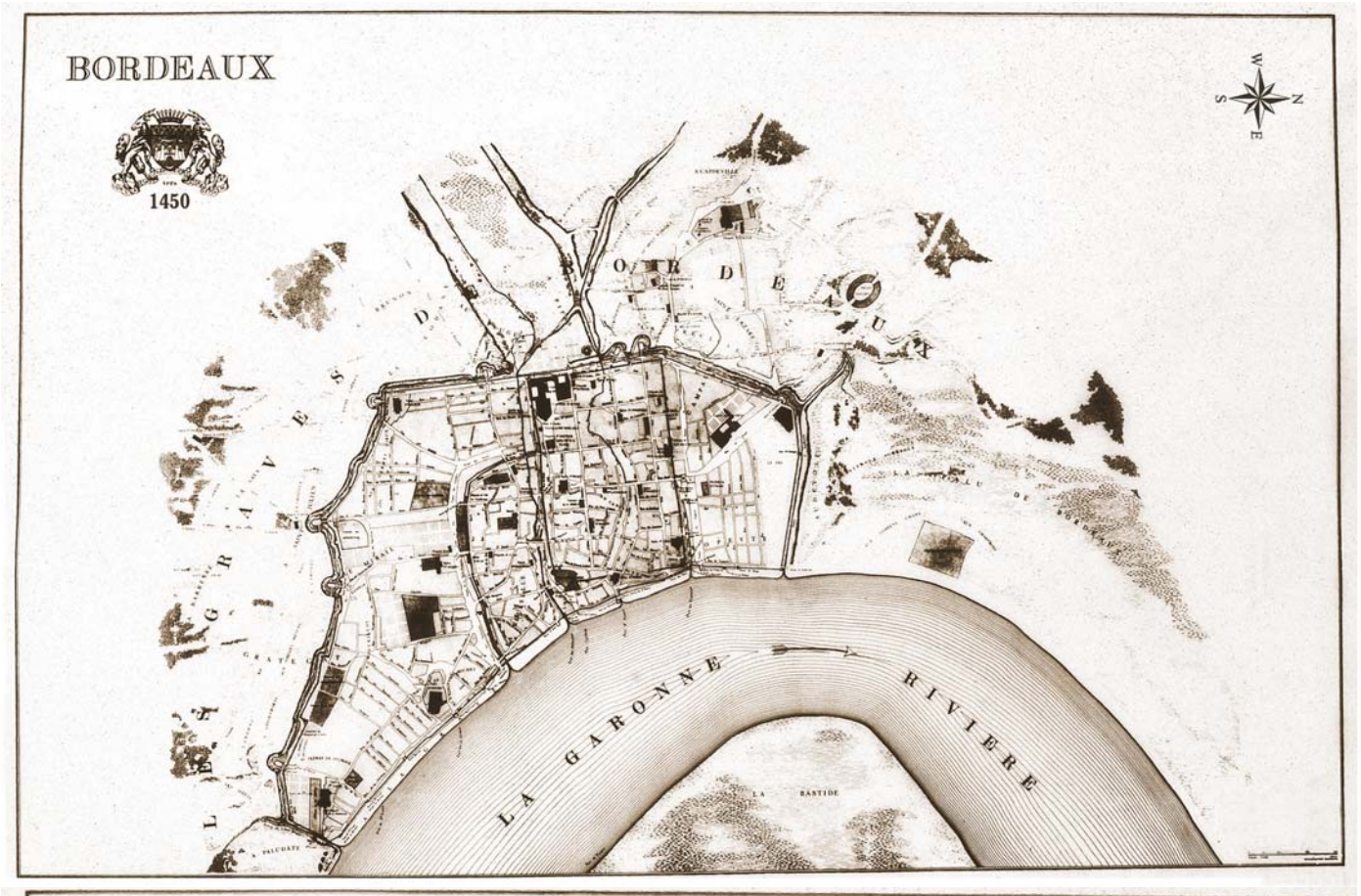
Pour éviter qu'elle ne soit reprise, plusieurs châteaux forts sont construits aux extrémités des remparts : le fort Louis au sud, le fort du Hâ à l'ouest, le château Trompette au nord. Après plusieurs destructions, conséquences de révoltes de la population, ce dernier sera entièrement reconstruit sur des plans de Vauban ; devenu l'une des plus grandes forteresses du royaume, il ne sera jamais utilisé. Il contribuera cependant indirectement au développement du quartier des Chartrons, les navires étrangers étant contenus en aval de son artillerie. Mais c'est surtout grâce au commerce du vin que Bordeaux devient l'un des premiers ports français et que le quartier des Chartrons connaît un développement spectaculaire sur le large bourrelet alluvial qui borde la Garonne.

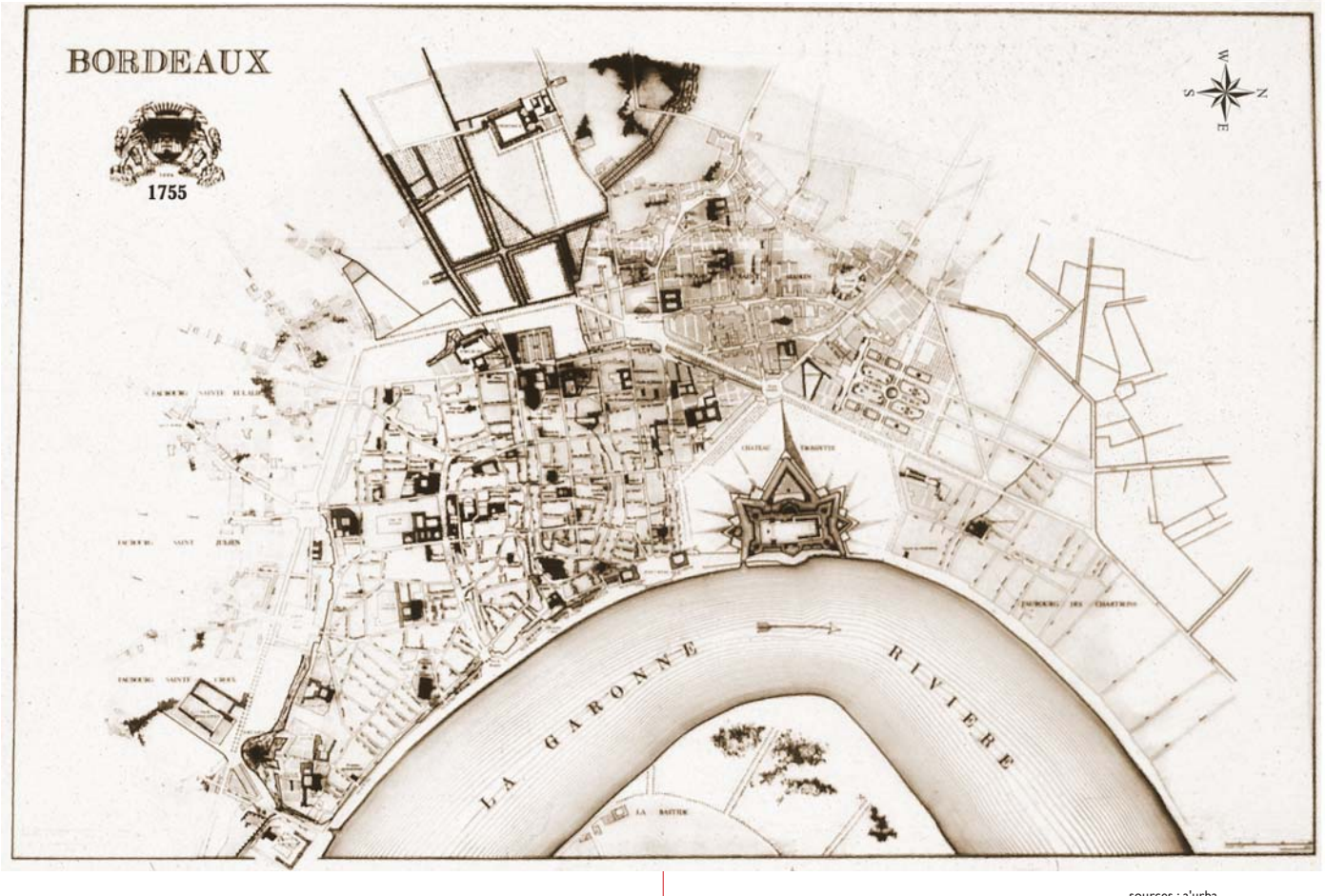
Les fortifications disparaissent progressivement et les faubourgs de Saint-Seurin, Sainte-Eulalie, Saint-Julien, Sainte-Croix connaissent un développement important. Les Chartreux s'installent à l'emplacement actuel de l'église Saint-Bruno et assainissent les marais qui stagnaient entre le Peugue et la Dévèze.

L'intendant Claude Boucher (1720-1744) impose la première modification fondamentale de la vieille ville : la création de la place de la Bourse, tracée par Jacques Gabriel. Louis Urbain Aubert, marquis de Tourny, lui succède et dote la ville de la grande façade des quais, de trois portes monumentales : la porte Dauphine (Dijeaux), la porte d'Aquitaine (Victoire), la porte de Bourgogne (Salinières) ; du percement des cours et des places qui les jalonnent : la place Tourny, la place Dauphine (Gambetta), la place d'Aquitaine (Victoire) et du Jardin public.

A l'intérieur de l'ancienne enceinte médiévale, le fait le plus marquant est la construction de la flèche Saint-Michel qui reste un élément marquant du paysage et de l'identité bordelaise.

C'est à cette époque qu'apparaissent pour la première fois des traces d'implantation urbaine organisée sur la rive droite de la Garonne, à l'arrivée de la route de Paris, au lieu dit Tréjeyt (actuelle rue de la Benauge).





sources : a'urba

Bordeaux, ville historique (3)

De 1755 à 1830

Moins d'un siècle plus tard, la ville a littéralement explosé au-delà des remparts, dont il ne reste plus que quelques traces notamment au sud, avec le fort Louis. L'urbanisation se développe le long de la rivière loin en amont et en aval jusqu'à Bègles et Bacalan, et le long de toutes les principales voies d'accès du nord-ouest au sud. Seules les zones de marais du nord, de l'ouest et du sud-est (respectivement aujourd'hui : la cité du Grand-Parc, Mériadeck, et le secteur Belcier-Carles-Vernet), constituent des contraintes physiques au développement.

Au centre, la ville se dote sur l'emprise du château Trompette de la plus grande place d'Europe, accompagnée d'un lotissement important qui assure le lien tant avec le quartier des Chartrons, qu'avec la place Tourny et le *cardo* du *castrum* romain (la rue Sainte-Catherine). C'est à cet endroit précis que le maréchal de Richelieu confie à Victor Louis la construction du Grand Théâtre, terminé en 1779.

Evénement exceptionnel, en 1821, pour la première fois de son histoire, la ville est reliée à sa rive sauvage par un lien fixe : le pont de Pierre réalisé dans l'axe de la porte de Bourgogne. Celui-ci est également prolongé, en un second temps, par une vaste percée, l'avenue de Paris (aujourd'hui avenue Thiers). Le faubourg rive droite de la Bastide connaît en conséquence ses premiers développements.

Parmi les édifices marquants figurent également le palais Rohan, qui n'abrite pas encore l'hôtel de ville, celui-ci siège à l'emplacement de l'actuel lycée Michel-Montaigne ; l'hôtel-Dieu (actuel hôpital Saint-André) ; la manufacture des tabacs, place Rodesse, récemment démolie au profit d'un ensemble immobilier ; le dépôt de mendicité, rue Saint-Jean (actuel lycée Gustave-Eiffel, cours de la Marne) ; le magasin des vivres de la marine, qui subsiste encore quai de Bacalan ; les entrepôts Lainé, ancienne bourse maritime, actuel musée d'Art contemporain.

Apparaît également, face à l'église Saint-Bruno, une première emprise du cimetière de la Chartreuse.

De 1830 à 1914

L'accélération des transformations de la ville impose de préciser le millésime de réalisations importantes, afin de ne pas déposséder la deuxième moitié du XIX^{e} siècle de ses principaux fleurons : la réalisation d'un boulevard de ceinture qui devait figurer les limites de la ville, et l'arrivée du chemin de fer de Bordeaux à Paris, qui a provoqué l'annexion du faubourg de la Bastide, autrefois partie intégrante de la commune de Cenon.

En 1914, le chemin de fer a déjà franchi la Garonne et la gare Saint-Jean est réalisée, ainsi que la voie ferrée de ceinture et la gare du Médoc (plus tard gare Saint-Louis).

La rupture de charge mer/fer dope le port et la zone de la Bastide connaît un développement spectaculaire, des bassins à flots sont creusés à Bacalan. Les infrastructures portuaires en rive gauche qui ont régulièrement évolué en gagnant du terre-plein sur la rivière, offrent un premier quai vertical en 1856 : quai de la Douane, face à la place de la Bourse. Ces nouveaux aménagements, qui permettent l'accostage direct de navires de gros tonnage, se poursuivront régulièrement jusqu'en 1930.

Dans le centre ancien, des opérations importantes de percement de nouvelles voies ont été réalisées : le cours Pasteur, le cours Alsace-et-Lorraine, la rue Vital-Carles, la rue de Tauzia ; la cathédrale Saint-André est dégagée, la place Pey-Berland créée, le palais Rohan devient l'hôtel de ville.

De nouveaux édifices sont réalisés : le palais de Justice, la place Magenta (actuelle place de la République) ; à cette occasion, l'ancien fort du Hâ est démoli, à l'exception de deux tours que l'on peut encore voir aujourd'hui ; la faculté de médecine, place d'Aquitaine (actuelle place de la Victoire) ; les halles Baltard du marché des Capucins, récupérées de l'exposition universelle de 1878, sont remontées en 1886 et abritent ce qui sera le "ventre de Bordeaux" jusqu'à la Seconde Guerre mondiale.

Subsistent encore à l'intérieur de la ceinture des boulevards ou à la Bastide, des marais résiduels, en lieu et place des actuelles cités Carles-Vernet, du Grand-Parc et de la Benauge, qui ne seront conquis que durant la seconde moitié du XX^{e} siècle.

Le castrum romain

Les fossés et chemins médiévaux

Les perspectives des intendants
Le pont de Pierre

Le lotissement du château Trompette

Les percements Haussmanniens

La dalle de Mériadeck

Les traces de l'histoire dans la trame urbaine du centre de Bordeaux actuel

sources : a'urba

Pentes et hydrographie

Le socle géographique de la région de Bordeaux est simple : la Garonne, médiane, sépare les coteaux de l'Entre-Deux-Mers du bas plateau des Landes. A l'est, un relief vallonné, d'une hauteur comprise entre 50 et 100 m, ébréché par les cours d'eau ; à l'ouest, un plateau d'une planéité remarquable, qui butte au pied de l'océan sur un épais cordon dunaire.

En termes de déplacement, le fleuve impose ses contraintes, d'une rive à l'autre, d'amont en aval :
> la largeur d'un bras de mer, 400 m d'eau agitée au-dessus desquels ne furent jetés un pont qu'à partir de 1821. Aujourd'hui encore, les ouvrages de franchissement routiers et ferroviaires sont peu nombreux et très souvent saturés ;
> le rythme quotidien du flux et reflux, qui mobilise des masses d'eau et de particules considérables (45 millions de m^3 de débit au Verdon, 1500 millions de m^3 à marée montante) à l'origine de ce bouchon vaseux qui colmate sans cesse le chenal de navigation.

Ici, l'altitude n'aura jamais constitué un obstacle à l'établissement humain. En revanche, les pentes raides des coteaux de la rive droite de Bordeaux auront sérieusement infléchi le tracé des grandes infrastructures de déplacement. La RN 930 rejoint la plaine de Garonne en empruntant le sillon du Cypressat ; l'itinéraire de la rocade de contournement se superpose au tracé naturel du Gua et de la Jacquotte ; quant à la voie ferrée, son arrivée sur la capitale girondine se fait grâce à des tunnels, notamment sous le front de taille de l'ancienne carrière des Ciments français, à Lormont.

A l'ouest des coteaux, les contraintes de dénivelé s'évanouissent. Dans la lande plane, les axes ne s'embarrassent pas à circonvoluer comme sur l'autre rive. Mais cette planéité, conjuguée à une très faible hauteur par rapport à la mer, aura engendré une tout autre contingence : l'écoulement de l'eau.

La ville de Bordeaux est située dans le lit majeur du fleuve. Les toponymes reflètent ces eaux sourdes du marais de Bordeaux, aujourd'hui cachées sous une pellicule bitumineuse (la Devèze, le Devaux, le Peugue, le Caudéran, les Ontines, l'Ars, la Jacquotte).

Les travaux hydrauliques constituent le corpus des carnets du fleuve et du plateau landais : l'assèchement des marais de Bordeaux et de Bruges au XVII^{e} siècle, la poldérisation des rives de l'estuaire, le drainage de la lande au XIX^{e} siècle, le comblement partiel de la plaine alluviale de la Bastide au XIX^{e} siècle et XX^{e} siècle, la création des quais du Port, l'exhaussement des terrains industriels de la presqu'île du Bec-d'Ambès, et ces digues, sans cesse mises à mal par les flots du flux et du jusant.

Des soubassements hérissés, piquetés de pieux, des rives fascinées, indurées ; des bassins versants tramés en casiers, caissonnés, pour garantir cette stabilité du substrat indispensable au développement de la ville.

Mais ce long travail de corsetage des cours d'eau est sans cesse remis en cause par l'aléa naturel. Cet aléa suit les rythmes annuels : les variations saisonnières sont peu sensibles sur le débit des rivières landaises, mais elles sont considérables pour la Garonne et la Dordogne, de régime pluvionival, et soumises aux coefficients de marée. L'automne et le printemps sont des saisons de crues. Et en hiver, les grands cours d'eau deviennent les bras armés du front des tempêtes océaniques.

Pour protéger Bordeaux des événements météorologiques, une triple enceinte de protection a été mise en place, épousant les tracés concentriques de la rocade, de la petite ceinture ferroviaire et des boulevards, gérée par le système RAMSES.

Mais le plus préoccupant demeure la question des protections fluviales. Les difficultés d'écoulement imposées par les infrastructures, l'imperméabilisation des terrains, et surtout, la construction dans des sites historiquement inondables ne facilitent pas le travail. Néanmoins, le schéma directeur donne aujourd'hui un cadre légitime de travail, en distinguant secteurs exhondés et zones d'épandage de crues.

Pentes et hydrographie imposent leurs contraintes à l'urbanisation ; mais ce sont surtout de formidables potentiels de création : la pente apparaît évocatrice de diversité ; et l'eau est moins une contrainte qu'une ressource urbaine, de même que la tempête, avant d'être un risque, est un "moment de nature" exceptionnel. Affirmer la présence de l'eau dans la trame urbaine, c'est aussi gérer le risque. La ville doit donner sa place à l'eau vivante.

sources : © IGN – BD CARTO ® 1998

Occupation du sol

La diagonale nord-ouest/sud-est de la Garonne constitue l'axe majeur du territoire du département, séparant le plateau viticole continental de la pinède atlantique. Les fleuves cristallisent les villes de Gironde ; seules échappent à cette attraction les antiques bastides du Duché d'Aquitaine.

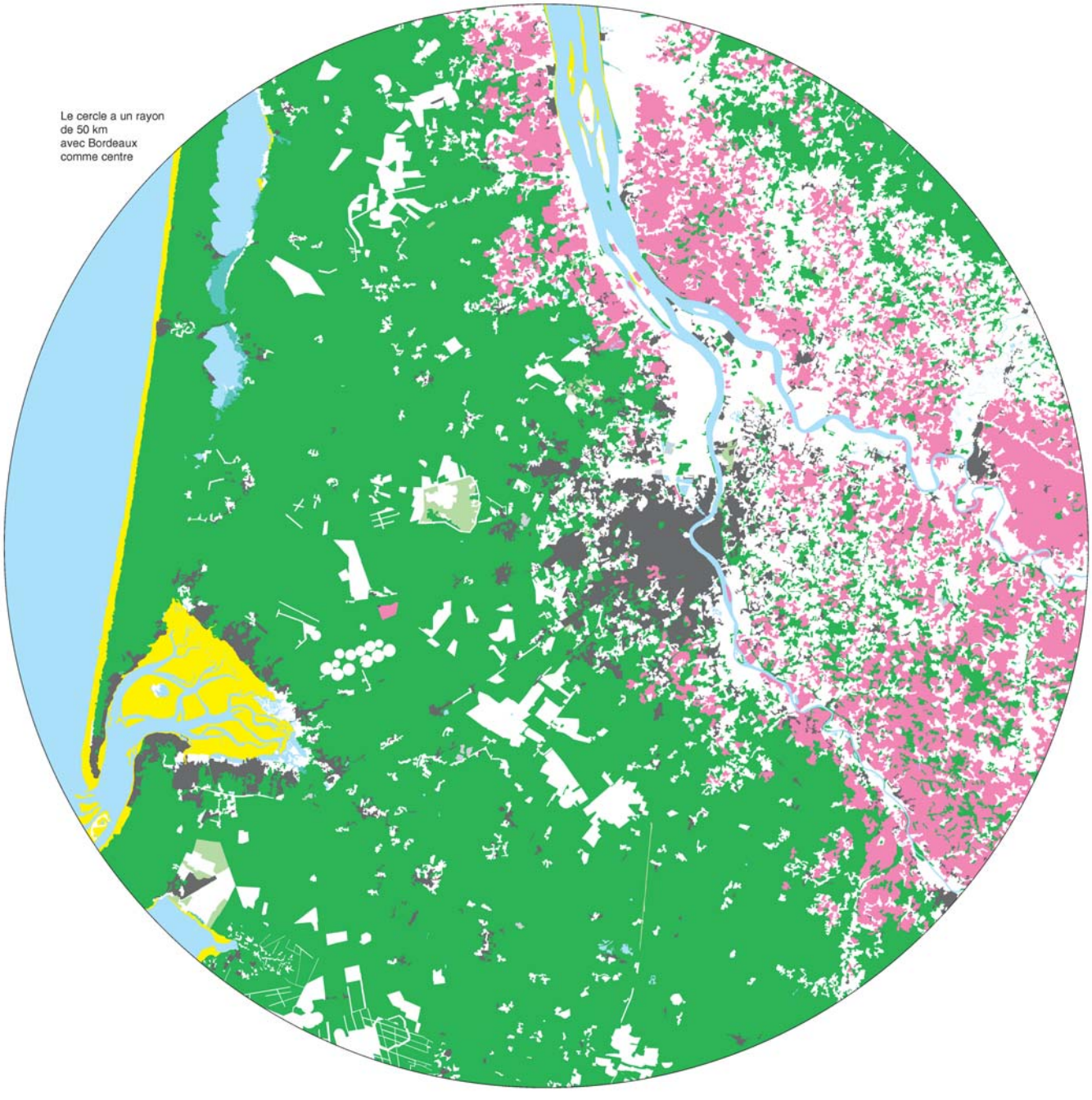
La vigne fut cultivée très tôt sur le plateau de l'Entre-Deux-Mers, mais aussi sur les rives des fleuves, sur les coteaux calcaires et les sols drainés des graves, au contact immédiat des marais du lit majeur. Sur ces rives, de nombreuses villes ports sont nées du commerce du vin ; la première d'entre elles, Bordeaux, port avant d'être carrefour, a peu à peu délocalisé ses activités industrialo portuaires vers l'aval et l'estuaire.

Sur la rive ouest du fleuve, l'entreprise de fixation des sables des Landes de Gascogne a engendré la plus vaste forêt privée d'Europe, où s'abritent de petites cités, nées à la croisée des chemins d'eaux et de pèlerinage.

Ces différents espaces sont aujourd'hui traversés par de grandes infrastructures routières, d'orientation générale nord-sud, qui convergent vers Bordeaux ; elles assurent les liaisons avec le reste du pays et les migrations journalières de travail entre la métropole et ses banlieues. Les vieilles villes ports de Libourne, Langon, La Réole, Sainte-Foix-la-Grande , ainsi que Saint-André-de-Cubzac, La Brède, constituent aujourd'hui ces nœuds routiers qui desservent les pays du pin et de la vigne. Dans les grandes communes forestières, le réseau routier prend la forme de polyèdres inachevés, reliés entre eux par de longues lignes droites où circulent les camions de débardage chargés de grumes. Ce réseau est bien distinct du réticule serré qui irrigue les pays de la vigne.
Sur les terres inondables, aux portes des villes, subsistent de nombreux terrains indifférenciés ; ce sont les ceintures vivrières, les lieux de l'industrie jardinière où sont cultivées les fleurs, les légumes frais et la pomme de terre. Ce sont également des sites d'élevage et de culture de fruitiers. En outre, la cohabitation de la viticulture avec une autre production étant fréquente, on retrouve naturellement de telles dispositions sur la rive droite, l'élevage occupant les interstices séparant les exploitations viticoles. Naturellement, la maïsiculture, grande consommatrice d'eau, s'est développée dans les aubarèdes, terres inondables ; mais son expansion s'observe également au cœur du massif forestier, particulièrement dans les cantons de Cestas et Belin-Beliet, en rotation avec les cultures industrielles du tournesol, du colza et du soja.

Enfin, l'invention du balnéaire a profondément modifié ce territoire. Cette quête de la *finis terrae*, expérimentée à Soulac, développée par les "petits trains du plaisir" des frères Pereire à Arcachon dès 1857, ne s'est jamais démentie, les rives du bassin d'Arcachon formant aujourd'hui le second pôle urbain du département. Quant aux villes du cordon dunaire, îles dans la lande, elles s'agglomèrent sur la chaîne des grands lacs girondins, en respectant la logique géographique de ce littoral unique.

© Paul Robin a'urba



sources : © IGN – BD CARTO ® 1998

emprise urbaine et zone d'activité
vigne, verger
forêt
plage, dune, sable
hydrographie

Charpente paysagère

Les impressions dominantes

L'agglomération de Bordeaux, à la confluence de deux fleuves, s'étire sur la ligne de partage entre vigne et forêt de pins. Ces cultures rigoureuses constituent des référents paysagers incontestables, des horizons qui se succèdent jusqu'à la ligne de désir de la côte d'Argent, l'océan Atlantique. La vitalité du terroir viticole, les grands horizons, assis sur les grandes structures naturelles élémentaires du large fleuve, des puissants coteaux, des marais étendus, de la vaste forêt de pins, magnifiés par la lumière éminemment habitable du Sud-Ouest, constituent un gisement paysager remarquable. En revanche, la topographie peu marquée, favorisant l'étirement des distances et la complexité des circulations, la banalisation des formes d'urbanisation le long des grandes infrastructures de déplacement, engendrent un sentiment d'éparpillement, de faible densité, auquel participe la faiblesse de l'ancrage agricole : si la présence de la vigne est attestée dès les premières lueurs de l'ère chrétienne, l'immense partie du territoire ne fut jamais, jusqu'aux travaux initiés par les physiocrates à l'orée du siècle dernier, qu'un désert, stérile et vide d'hommes.
Il n'en demeure pas moins qu'au cœur de la problématique de projet urbain, la spécificité "naturelle" du territoire girondin est un atout pour organiser, accompagner, voire anticiper la croissance urbaine.

Le fleuve matrice

La diagonale nord-ouest/sud-est de la Garonne constitue l'axe majeur du territoire du département, séparant le plateau viticole continental de la pinède atlantique. Le fleuve est l'étendard de la métropole bordelaise, le cœur de l'agglomération.

Les marais et vallées affluentes

Les vallées mal drainées du bassin versant de la Garonne forment un vaste territoire marécageux aux portes de la cité. Parmi ces espaces "naturels", se distingue la presqu'île d'Ambès. En effet, la nature de cette presqu'île isolée, affaissée, soumise aux débordements du fleuve est duale : la dépression centrale est occupée par de vastes étendues marécageuses, qui, asséchées, deviennent des champs pour la maïsiculture, tandis que sur les monticules de ses flancs se développe, entre les anciens bourgs fluviaux, une urbanisation linéaire, marquée par le gigantisme des zones industrialo portuaires.

Les coteaux de l'Entre-Deux-Mers

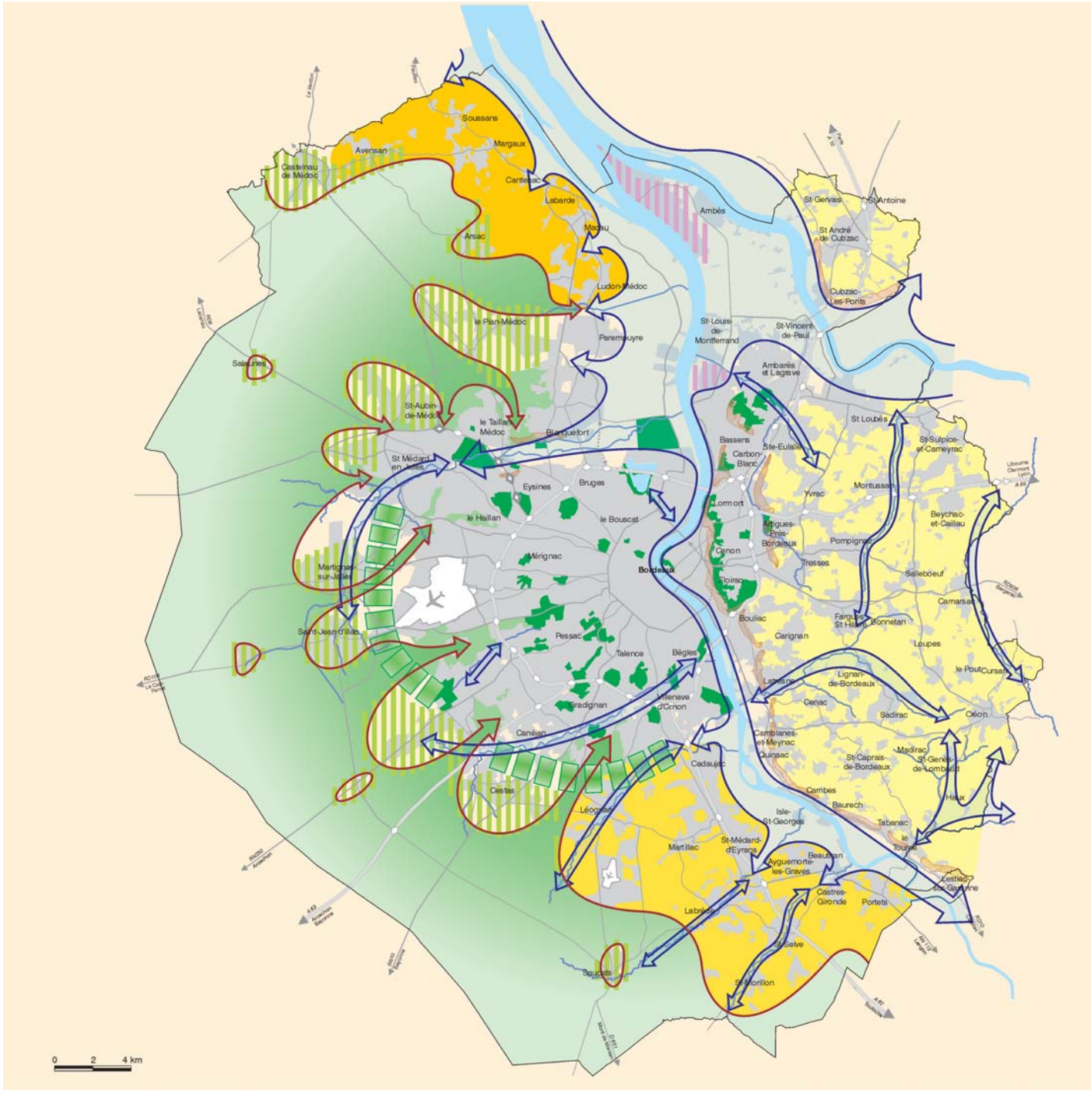
Sur le coteau de Garonne, événement géographique majeur de l'agglomération, s'enchaîne un nombre important d'espaces verts remarquables, depuis les versants protégés de Bouliac au sud, jusqu'au site de Panoramis à Bassens au nord. Cette crête offre de nombreux points de vue sur la façade historique des quais, ainsi qu'un horizon boisé continu depuis la rive gauche.

Les marches de la pinède atlantique

Cette forêt, née de la volonté d'arrêter l'expansion des sables des Landes au siècle dernier, prend en écharpe tout l'ouest de l'agglomération bordelaise et s'étend sur les grandes communes des Landes de Bordeaux, en imposant sa géométrie, sa régularité, son étendue. Au pied de ce massif, se distingue le quadrant nord-ouest de l'agglomération, marqué par la présence de la *jalle* de Blanquefort, limite septentrionale séculaire de la cité bordelaise.
Le concept de "forêt habitée" ou "cité-parc" développé dans le schéma directeur entend réguler la prédation de ces espaces, en instituant leur vocation d'espaces de discontinuité urbaine, tout en favorisant l'expression sur ces assises de formes architecturales et urbaines originales et adaptées.

Les marges viticoles et balsamiques : terroirs des Graves, terroirs du Médoc

Ces espaces correspondent aux marges nord et sud de l'agglomération de Bordeaux, où ils s'interpénètrent avec le vaste massif forestier occidental. Marqués par la viticulture, ces marges portent la trace d'assises foncières disparues, celles des châteaux des anciens domaines et des chartreuses de la villégiature. La vigne fut cultivée très tôt sur les rives des fleuves ; graves au sud, médoc au nord prospèrent sur les sols drainés des croupes alluviales de la Garonne et de la Gironde.



- le paysage sylvicole et agricole
- le paysage viticole du Médoc
- le paysage viticole des Graves
- le paysage viticole de l'Entre-Deux-Mers et du Cubzagais
- les vallées de la Garonne et de la Dordogne
- les fils de l'eau des jalles et ruisseaux
- les fils des coteaux
- les espaces naturels urbains
- les points d'ancrages des paysages naturels dans l'agglomération
- principe d'espace ouvert en réserve pour des traitements paysagés et d'environnement
- la cité-parc
- la nature industrielle

données provenant du Sysdau, révision du SDAU, 2001
traitement a'urba

Terroirs AOC

Avec près de 120 000 hectares établis sur une aire géographique de 120 km du nord au sud et 105 km d'est en ouest, le vignoble bordelais constitue le plus grand vignoble d'appellation au monde.
Occupant environ 23 % de la surface non forestière du département, il marque largement l'ordonnancement des paysages naturels et agricoles locaux et a permis le développement d'un patrimoine bâti spécifique remarquable : les châteaux viticoles qui forment un patrimoine architectural unique, du château classique à la "folie", de la maison bourgeoise à la chartreuse…

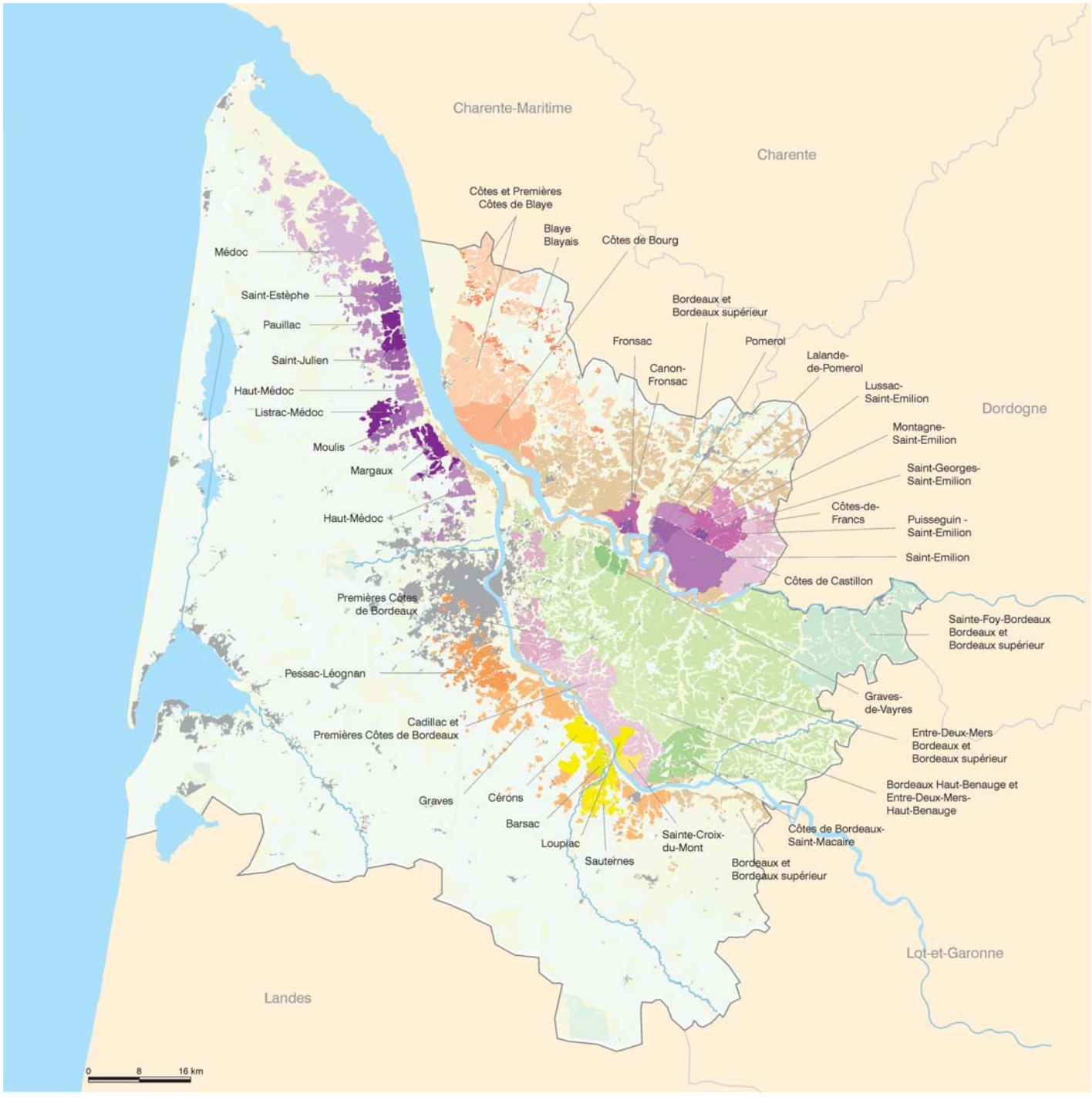
C'est pourtant sur le plan économique que Bordeaux tire la meilleure plus-value de son vignoble : outre une renommée mondiale largement enviée pour les agglomérations de taille similaire, l'activité viti-vinicole représente la première ressource économique régionale.
Avec un chiffre d'affaires de plus de 3 milliards d'euros (dont 1,3 milliard à l'export, soit plus que l'aéronautique), le vin de Bordeaux représente 90 % du revenu agricole de la Gironde. Il induit par ailleurs 60 000 emplois sur le département (soit 12 % des emplois totaux).

L'activité viticole girondine s'inscrit cependant dans un contexte dual qui a nécessité la mise en place d'une politique volontariste de préservation de cette ressource.

> Inscrite dans des épisodes cycliques de dépression et d'euphorie financières au cours du siècle passé, l'activité viticole a eu du mal à pérenniser l'ensemble de son potentiel :
> Au niveau départemental, elle a certes globalement bénéficié d'une forte expansion des superficies plantées dans le contexte économique porteur des années 1990. On peut cependant noter le recul de certains crus (liquoreux et surtout blancs secs) dû à une mévente dont le caractère conjoncturel ou structurel reste à définir.
> Dans le détail, certains terroirs viticoles doivent pourtant faire face à la concurrence d'autres activités économiques (extraction des matériaux de construction : en appellation médoc, près de 400 ha sont physiquement détruits ou considérés comme altérés) et surtout de l'expansion urbaine.
L'agglomération bordelaise s'est ainsi largement étendue sur les exploitations périurbaines et a absorbé environ 5 000 hectares de vignes au cours du XX^{e} siècle, soit 750 exploitations représentant 350 étiquettes de châteaux.
Par ailleurs, la tradition d'un habitat girondin dispersé s'est parallèlement traduite par une large diffusion de l'habitat pavillonnaire en milieu rural destructurant le foncier viticole et favorisant la spéculation foncière des viticulteurs en fin d'activité, désirant opérer un bon rapport financier sur les terrains à bâtir. Le terrain constructible reste en effet toujours globalement plus rémunérateur que l'arpent viticole, y compris dans les terroirs prestigieux (hors acquisitions ponctuelles de grands châteaux opérées ces dernières années).

> Face aux enjeux économiques portés par la viti-viniculture sur le département, les édiles locaux (en lien avec les syndicats viticoles) ont ainsi décidé "d'intégrer pleinement la viticulture dans le processus de développement économique de l'aire métropolitaine, et pouvant participer aux coupures de l'urbanisation au travers d'une sanctuarisation des terroirs viticoles", dans le cadre de la révision du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise lancée en 1996 et approuvée le 26 septembre 2001.
Le schéma directeur délimite ainsi des espaces naturels dans lesquels il fixe des règles strictes (opposables à l'ensemble des documents d'urbanisme) de protection, de préservation, voire de mise en valeur, au service de l'économie, du paysage et des populations.
> Les "espaces naturels majeurs" regroupent des zones strictement inconstructibles réservées à des fins exclusives d'exploitation agricole, viticole ou maraîchère, aux réserves naturelles et aux zones de protection des sources. Schématiquement, on peut considérer qu'environ les trois quarts du vignoble actuellement planté sur l'aire du schéma directeur font l'objet d'une telle protection. Il convient par ailleurs de rappeler que nombres d'hectares classés en AOC mais non plantés à ce jour sont eux-mêmes sanctuarisés.
> Le reliquat (vignobles plantés et terroirs AOC) non couvert par ce type de réglementation fait tout de même l'objet d'une protection spécifique au travers des "espaces naturels à protéger pour des raisons économiques, environnementales ou paysagères". Ils restent certes partiellement aménageables (loisirs, etc.) mais leur préservation est prioritaire, compte tenu de leur usage actuel, de leurs potentialités et de leurs caractéristiques environnementales.

> Un effort très important pour améliorer la qualité des vins (rendements, densité de plantation, encépagement, vinification, etc.) a été entrepris. En 30 ans, environ 40 000 ha de vin de table ont été remplacés par la même surface implantée en AOC.



Les grandes régions productrices de vin

Région du Médoc

Région de l'Entre-deux-Mers

Région de St-Emilion, Pomerol, Fronsac

Région du Blayais - Bourgeais

Région des Graves et Pessac - Léognan

Région des vins blans doux

sources : données provenant du CIVB ®
© CIVB – INAO ® BRGM ®

Ressources patrimoniales

L'Aquitaine dispose d'une concentration de lieux humides unique en France, et assez exceptionnelle en Europe, grâce à la mixtion des eaux des rivières, des eaux de mer et des eaux de l'estuaire. C'est juché sur ce socle hydrique que se sont érigées les villes de Gironde : Bordeaux, bien sûr, mais aussi Libourne, Langon, Blaye, La Réole, Saint-Macaire… aujourd'hui dépositaires d'un patrimoine bâti remarquable et jalousement protégé.

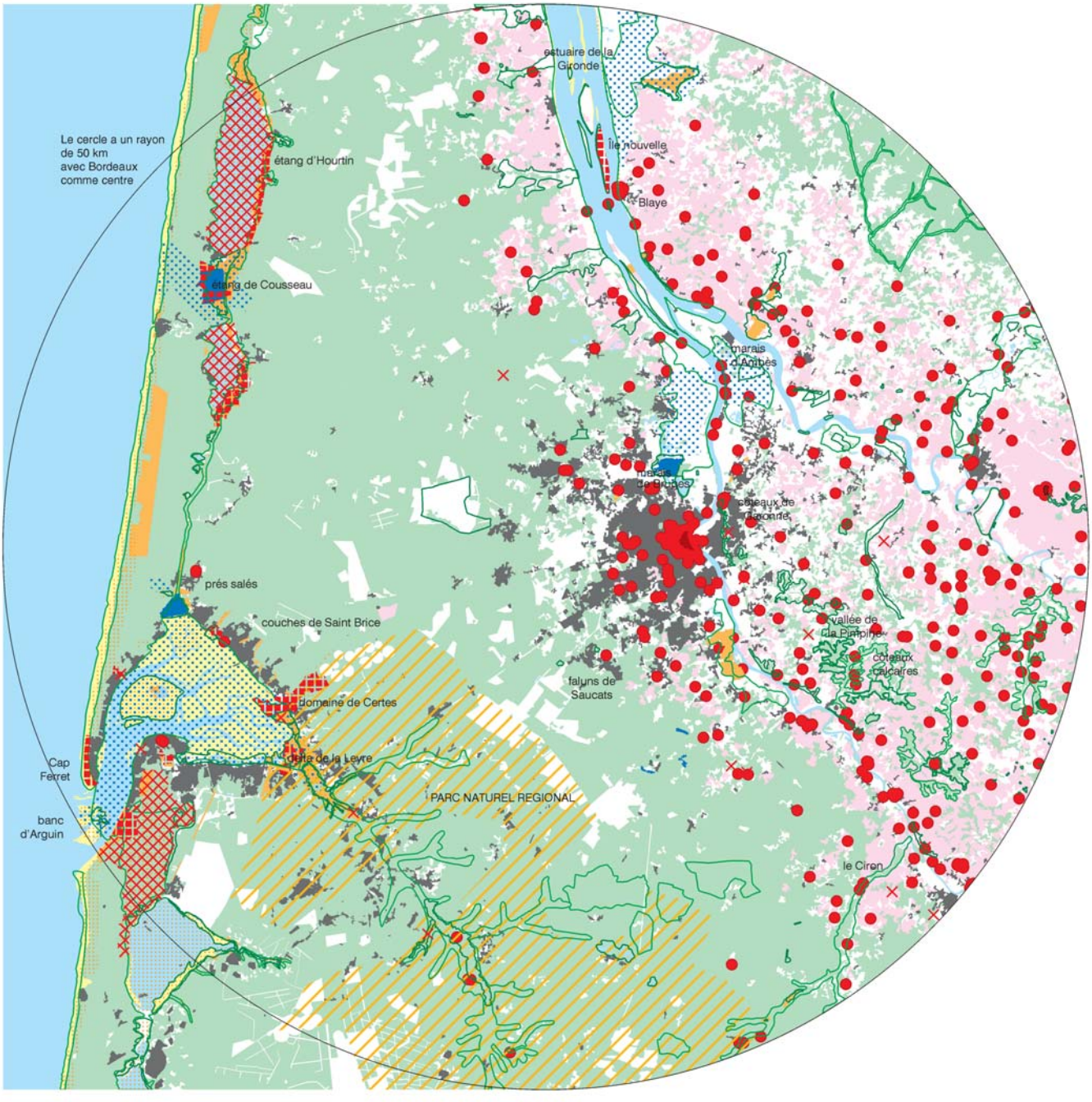
Géographiquement, le fleuve sépare le plateau viticole continental, à l'est, de la pinède atlantique à l'ouest. Une limite, mais aussi et surtout un passage, de l'océan au continent, du nord vers le sud, un couloir migratoire qui vit au rythme annuel des saisons de plumes et d'écailles. Aujourd'hui, l'estuaire et ses fleuves affluents, leurs marais adjacents sont classés en zone naturelle d'intérêt ecologique faunistique et floristique (ZNIEFF) et en zone d'intérêt pour la conservation des oiseaux (ZICO) ; ils abritent la réserve naturelle des marais de Bruges et sont supposés s'inscrire sur la liste Natura 2000. Sur les berges du plus grand estuaire naturel d'Europe s'égrène un patrimoine vernaculaire fragile, que l'inscription dans le périmètre de la loi littoral et le récent programme interdépartemental et interrégional du "projet estuaire" va permettre de valoriser.

A l'est du fleuve, la vigne donc ; mais si elle fut cultivée très tôt sur le plateau calcaire et sec de l'Entre-Deux-Mers, on la planta également sur les berges fluviales. Les différents vins de Bordeaux, rigoureusement classés en AOC, s'épanouissent au contact du fleuve, sur les croupes alluviales du lit majeur. De fait, de nombreuses villes-ports sont nées du commerce du vin, dont la première d'entre elles, Bordeaux, port de négoce avant d'être carrefour.

Sur le plateau de l'Entre-Deux-Mers et, dans une moindre mesure, sur les rives du fleuve, les monuments classés essaiment sur les périmètres AOC, tandis que sur les raides versants calcaires non cultivés subsiste une végétation héliophile remarquable, classée en ZNIEFF et stations botaniques. L'ancienne Jurade de Saint-Emilion, classée patrimoine mondial par l'UNESCO constitue le point d'orgue de ce patrimoine paysager, exceptionnel d'homogénéité.

En dehors des sites classés de l'espace viticole, la protection du patrimoine bâti concerne essentiellement le centre historique de la métropole girondine et les bastides, créées entre le XIII^e^ et le XIV^e^ siècle pour défendre les frontières orientales du duché d'Aquitaine. Le secteur sauvegardé de Bordeaux, la ville des intendants du XVIII^e^ siècle et ses extensions, classé en 1967 grâce à la loi Malraux, est unique, puisqu'il ne couvre pas moins de 147 ha sur l'anse de la Garonne.
Sur la rive ouest du fleuve, l'entreprise de fixation des sables des Landes de Gascogne a engendré la plus vaste forêt privée d'Europe. La reconnaissance de cette culture spécifique qui échappe à la temporalité humaine et de la richesse écologique des milieux qu'elle abrite (vallées de la Leyre et du Ciron, lagunes tourbeuses) a donné lieu à la création du Parc naturel régional (PNR) des Landes de Gascogne en 1970.

Sur la côte atlantique, le balnéaire a profondément modifié l'espace particulier de la bande littorale. Ce désir du rivage, ne s'est jamais démenti, les rives du bassin d'Arcachon formant aujourd'hui le second pôle urbain du département. Le travail de la mission interministérielle d'aménagement de la côte aquitaine (MIACA), qui consistait à trouver un équilibre harmonieux entre les stations touristiques et les espaces naturels se poursuit aujourd'hui, grâce à la politique d'acquisition et de mise en valeur du Conservatoire du littoral et des espaces lacustres (CEL), créé en 1975, et à la mise en place d'un schéma de cohérence et de gestion des milieux littoraux, en 1995, dans le cadre de la loi littoral de 1986. Les protections longitudinales se suivent pour encadrer le devenir de la dune vivante, de la *lettes*, des dunes grises, des grands lacs et du bassin d'Arcachon.



- secteur sauvegardé
- périmètre de protection des monuments
- ZPPAUP *
- site classé
- terrain du conservatoire du littoral
- réserve naturelle
- parc naturel régional
- espace naturel sensible
- zone soumise à la loi littorale
- ZICO *
- emprise urbaine
- vigne, verger
- forêt
- plage, sable, dune
- hydrographie
- ZNIEFF * de type 1
- ZNIEFF * de type 2

** ZNIEFF : zone naturelle d'intérêt écologique faunistique, floristique*
** ZICO : zone importante pour la conservation des oiseaux*
** ZPPAUP : zone de protection du patrimoine architectural, et urbain et du paysage*

sources : données provenant de la DIREN – SIGEA ®, 1998
fond © IGN – BD CARTO ® 1998
traitement a'urba

Périmètres administratifs

La Gironde, le plus vaste département de la France métropolitaine, compte 542 communes réparties sur un vaste territoire de 10 000 km².

> Ces nombreuses entités municipales dessinent un territoire découpé, voire atomisé, sur la moitié est et sud-est du département, tandis qu'à l'ouest, et en particulier sur le littoral, les communes bénéficient de vastes territoires.
> Les 50 communes les plus vastes, essentiellement situées dans la Lande girondine et sur le littoral, occupent près de 4 400 km² soit 44 % de la superficie totale du département.
> Les 50 communes les plus réduites n'occupent quant à elles que 131 km², soit moins de 1 % du département.
> Sur le département, la taille médiane d'une commune est approximativement de 10 km².
> La plus réduite, Castelomoron-d'Albret dans l'Entre-Deux-Mers, ne possède que 4 ha.
> La plus vaste, Lacanau, située sur le littoral médocain, recouvre 214 km².

> Cette atomisation territoriale va de pair avec un faible poids démographique.
> La commune la moins peuplée compte ainsi 41 habitants, contre 215 363 pour Bordeaux.
> Seules 40 communes comptent plus de 5 000 habitants, soit une population totale de 818 811 personnes sur un total de 1 287 334 Girondins.
> 234 communes recensent moins de 500 habitants, soit un total de 60 969 personnes.

> L'organisation politique du département s'appuie sur une répartition de la population en 63 cantons, chacun correspondant à une circonscription électorale des 63 conseillers généraux de la Gironde.
Les cantons ont été créés en 1789 en même temps que les départements. Or, depuis l'abolition des "municipalités de canton" par Bonaparte, le canton ne constitue plus qu'une circonscription électorale. Le nombre de cantons girondins a d'ailleurs augmenté en fonction du développement démographique de certaines communes urbaines qui ont été progressivement subdivisées en plusieurs cantons : Bordeaux, Mérignac et Pessac sont ainsi découpées en plusieurs cantons (respectivement 8, 2 et 2).
En milieu rural, la présence, non systématique, de certains services administratifs de l'Etat (gendarmerie, perception…), plus ou moins anciennement regroupés sur le chef-lieu, y a suscité le développement de pôles d'animation économique grâce à des services et commerces diversifiés : études notariales, anciens marchés campagnards, banques et plus récemment résidences pour les personnes âgées, agences immobilières, etc.

> La gestion administrative des citoyens se répartit selon les cinq arrondissements de Bordeaux (préfecture départementale), Blaye, Langon, Lesparre-Médoc et Libourne (sous-préfectures) qui permettent d'apporter un service de proximité sur un département vaste (Libourne et Langon sont tournées vers les confins périgourdins et lot-et-garonnais) qui pâtit encore de quelques difficultés de déplacements (isolement historique du Médoc, difficile franchissement de l'estuaire pour relier le Blayais).

arrondissement de Blaye
arrondissement de Bordeaux
arrondissement de Langon
arrondissement de Lesparre-Médoc
arrondissement de Libourne
limite de canton
limite de commune
Chef-lieu d'arrondissement
Chef-lieu de canton

données provenant de la préfecture de la Gironde
fond © IGN – GEOFLA ® 2001
traitement a'urba

Périmètres institutionnels

Conscients de la fragmentation du territoire en un grand nombre de petites communes, en particulier dans l'Entre-Deux-Mers, nécessitant une gestion en commun de certains services publics (eau, assainissement, ramassage et restauration scolaire, regroupement pédagogique…) ou d'actions de développement économique et touristique, etc., les édiles locaux se sont dans un premier temps organisés en syndicats de communes à vocation unique (SIVU) ou multiple (SIVOM), financés par des contributions des communes adhérentes.

> L'amorce d'une coopération intercommunale à fiscalité propre

> Le département de la Gironde a pour la première fois été marqué du sceau de l'intercommunalité à fiscalité propre en 1967, lors de la création de la communauté urbaine de Bordeaux consécutive à la loi du 31 décembre 1966.
La communauté urbaine de Bordeaux fédère ainsi 27 communes soit, en 1999, 660 000 habitants représentant 51 % de la population départementale.

> En décembre 1973, les 4 communes du sud du bassin d'Arcachon se sont quant à elles organisées en district.

> Un second district a été créé en décembre 1992 autour des 11 communes de la pointe du Médoc.

Le reste du département est parallèlement resté en marge de ce nouveau type de coopération intercommunale. Ainsi, au début des années 1990, à l'exception des 3 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) précités et faute de cadre légal adapté à la situation des communes rurales ou périurbaines, les communes se limitaient à une simple intercommunalité de gestion (SIVU et SIVOM).

> Le développement d'une véritable coopération de projets des communes périurbaines hors communauté urbaine de Bordeaux et des communes rurales

> La loi de février 1992 sur l'administration territoriale de la République a offert une alternative à ces communes en privilégiant un cadre intercommunal de projet fondé sur la promotion du développement économique local et l'aménagement concerté de l'espace.
Une dizaine de communautés de communes a ainsi été créée entre 1992 et 1998, principalement sur la rive droite.
La communauté de communes du Haut Entre-Deux-Mers a adopté le régime de la taxe professionnelle (TP) de zone, les autres la fiscalité propre additionnelle.

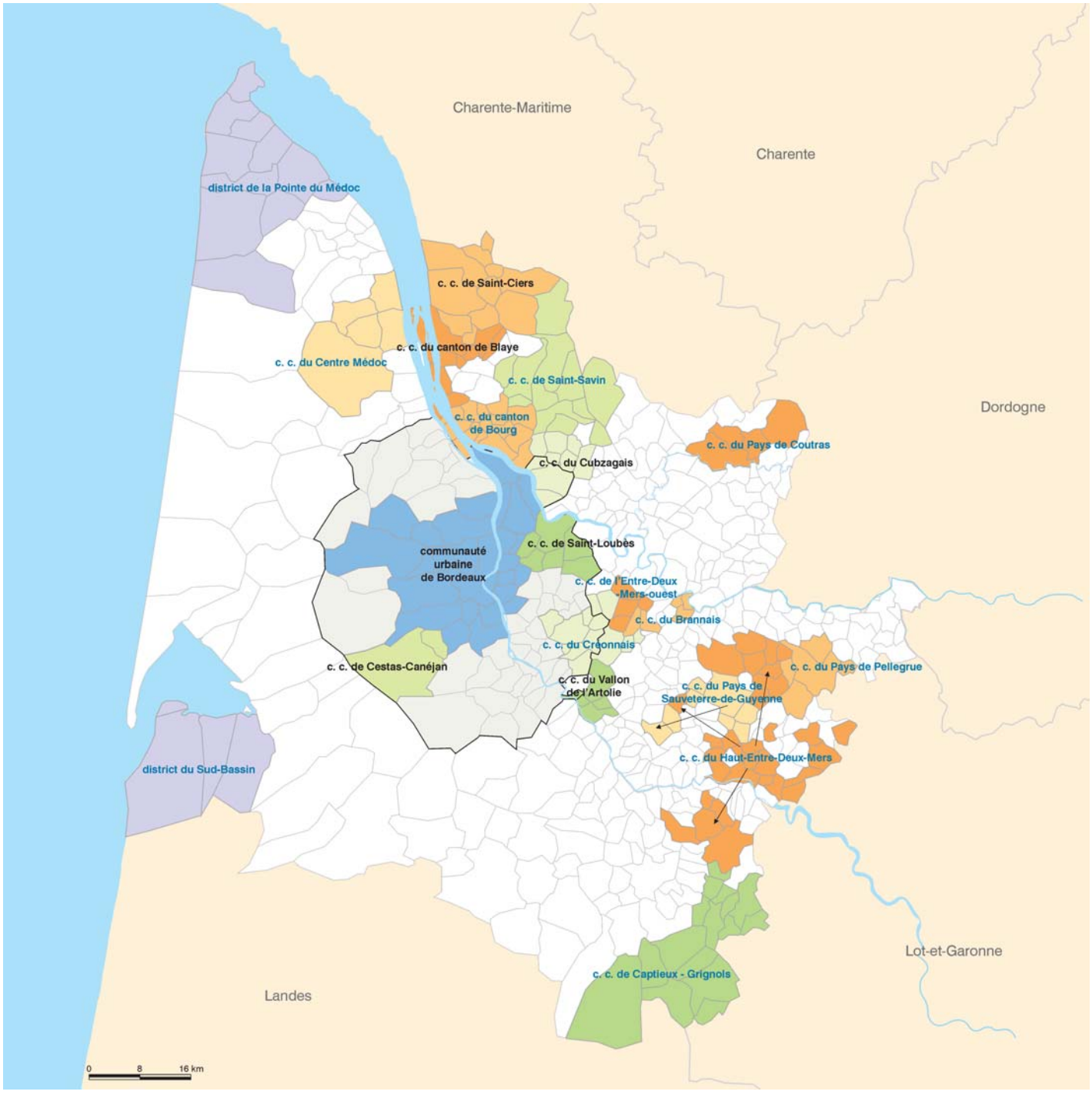
> Le 12 juillet 1999, la loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale procède à une nouvelle organisation de l'architecture intercommunale en introduisant de nouvelles dispositions.
Il s'agit entre autres :

> d'inciter à une meilleure intégration fiscale et financière des communes. L'ensemble des EPCI nouvellement créés ont ainsi opté pour la taxe professionnelle unique (TPU). 5 d'entre elles l'ont fait lors de leur création. La communauté de communes de Saint-Savin mène actuellement les formalités légales pour son adoption définitive ;

> d'imposer une continuité territoriale et d'interdire les enclaves dans le périmètre des nouveaux EPCI à fiscalité propre, sauf dans les EPCI créés sous le régime de la loi de février 1992.

> Les nouvelles dispositions de la loi du 12 juillet 1999 opposables aux EPCI existants

Les districts étant supprimés, les EPCI du Sud-bassin et de la Pointe du Médoc doivent, en regard des critères imposés, se transformer en communautés de communes au plus tard le 1er janvier 2002. Le district du Sud-bassin (47 141 habitants en 1999, dont une commune de plus de 15 000 personnes) pourrait éventuellement se transformer en communauté d'agglomération à condition d'intégrer une cinquième ou sixième commune pour atteindre le seuil démographique minimal légal de 50 000 habitants.



limite du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise

communauté urbaine

district

EPCI* créé sous le régime de la loi de février 1992

EPCI* créé sous le régime de la loi de juillet 1999

EPCI* bénéficiant de la fiscalité propre additionnelle ou de la taxe professionnelle de zone

EPCI* ayant adopté la taxe professionnelle unique (TPU)

* EPCI : établissement public de coopération intercommunale

données provenant de la préfecture de la Gironde
fond © IGN – GEOFLA ® 2001
traitement a'urba

Périmètres politique de la ville

Depuis 1996, la politique de la ville pourrait se définir comme une mise en cohérence de diverses interventions publiques, échelonnées dans le temps, en direction des populations et des quartiers défavorisés.

Le pacte de relance pour la ville du 14 novembre 1996 poursuivait d'une part un objectif d'intégration urbaine, déjà présent dans la loi d'orientation pour la ville de 1991, en facilitant l'intervention publique et privée dans les domaines de l'habitat, du logement et de l'aménagement urbain et, d'autre part un objectif de lutte contre la marginalisation de certaines zones urbaines par le biais de création d'emplois.

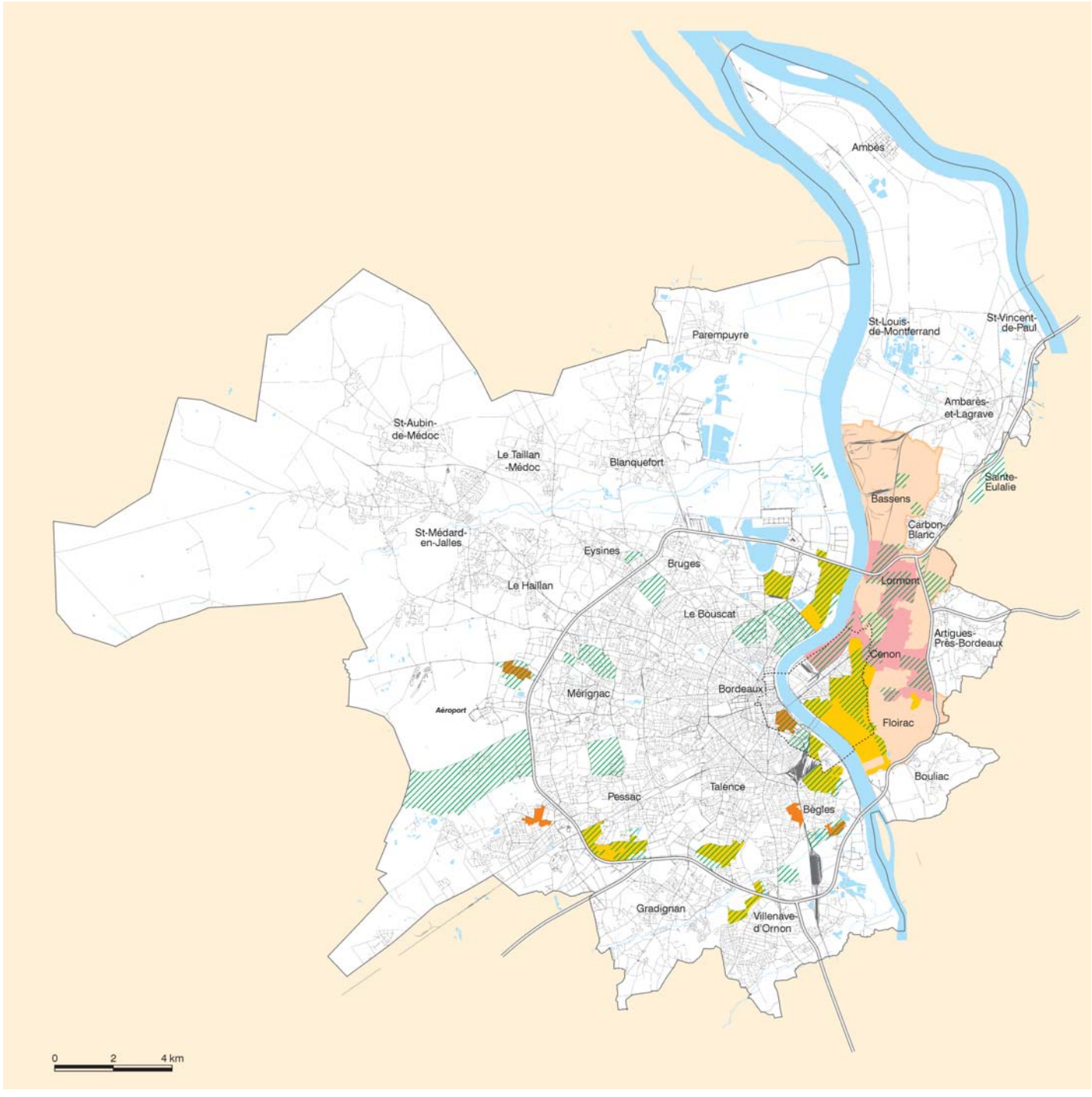
Le premier objectif s'articule principalement autour de l'obligation d'adoption d'un programme local de l'habitat (PLH) ; le second sur de fortes mesures d'exonérations fiscales auprès des entreprises qui avaient un double but : faire venir des entreprises dans les secteurs difficiles par l'allégement de la taxation de l'activité (taxe professionnelle, impôt sur les bénéfices, impôt sur les sociétés, etc.) et créer des "emplois de ville" par l'allégement de l'imposition sur la force de travail (charges patronales).

Tout ou partie de ces dispositifs concernent des territoires spécifiques : la zone franche urbaine (ZFU), la zone de redynamisation urbaine (ZRU) et la zone urbaine sensible (ZUS). Il est à retenir que cette géographie prioritaire de la ville repose sur un principe d'emboîtement. La zone franche cumule des avantages spécifiques à ceux des zones de dynamisation urbaine ; et celles-ci profitent également des mesures dévolues aux zones urbaines sensibles.
La zone franche urbaine a un seul périmètre qui concerne une partie des territoires de Bordeaux, Cenon, Floirac et Lormont.
La zone de dynamisation urbaine représente 9 périmètres répartis sur 7 communes.
La zone urbaine sensible regroupe 5 périmètres sur 4 communes.

Point fort de la politique de la ville, le contrat de ville 2000-2006 de l'agglomération bordelaise s'inscrit dans le dispositif du contrat de plan Etat-Région Aquitaine du 19 avril 2000 et constitue le volet de cohésion sociale et territoriale du contrat d'agglomération : le contrat de ville constitue le cadre par lequel l'Etat, les collectivités territoriales et leurs partenaires s'engagent à mettre en œuvre, de façon concertée, des politiques territorialisées de développement solidaire et de renouvellement urbain, visant à lutter contre le problème de dévalorisation de certains territoires de nos villes. Les programmes d'actions du contrat de ville doivent pouvoir se décliner, selon la nature des problèmes posés, à plusieurs échelles de territoire : quartier, commune, agglomération.

Le contrat de ville de l'agglomération bordelaise concerne 13 communes dont une seule, Sainte-Eulalie, située en dehors de la communauté urbaine de Bordeaux. Il comporte d'une part une convention cadre qui définit les grandes orientations et organise un dispositif de pilotage partenarial à l'échelle de l'agglomération et d'autre part met en place des conventions d'application thématiques et territoriales, comportant quatre volets :
- le renouvellement urbain,
- le développement social,
- la tranquillité publique,
- le développement économique et l'insertion professionnelle.

D'autres interventions publiques viennent compléter ou renforcer ces dispositifs sur les zones les plus difficiles. C'est le cas du grand projet de ville (GPV) qui associe les communes de Bassens, Cenon, Floirac et Lormont autour de trois volets programmatiques : le renouvellement urbain, volet majeur du programme, le volet économique et emploi et le volet développement social autour du renforcement de la cohésion sociale.
C'est également le cas avec les orientations générales de l'Union européenne où, après les actions soutenues par les fonds structurels européens "Objectif 2" dans la période 1994-1999, Bordeaux s'est inscrit dans le programme d'initiative communautaire (PIC) URBAN pour la période 2000-2006.
Ce programme doit concourir à consolider le territoire de "Bordeaux les 2 rives" en développant un projet global qui permette une évolution équilibrée de l'ensemble de ces quartiers centraux autour du fleuve et de ses rives.



- zone franche urbaine
- zone de redynamisation urbaine
- zone urbaine sensible
- géographie prioritaire contrat de ville 2000-2006
- grand projet de ville
- limite "PIC urban" (programme d'initiative communautaire)

données provenant de la préfecture de la Gironde
fond FTN © IGN – BDU © CUB
traitement a'urba

Périmètres INSEE

Parallèlement au découpage administratif de la France en départements, arrondissements, cantons et communes et au découpage institutionnel en établissements publics de coopération intercommunale, l'*INSEE* a découpé la France en unités pertinentes suivant certains critères qui servent à une présentation homogène et comparable de toutes les statistiques publiées par cet organisme.

Sont présentés, ci-après, les périmètres utilisés dans l'atlas.

> Unités urbaines

Une unité urbaine est constituée d'une ou plusieurs communes sur le territoire desquelles se trouve un ensemble d'habitations qui présentent entre elles une continuité (pas de coupure verte de plus de 200 m) et comportent au moins 2 000 habitants.
Une unité urbaine constituée de plusieurs communes est dénommée "agglomération multicommunale".
Une unité urbaine constituée d'une seule commune est dénommée "ville isolée".
Les unités urbaines, créées en 1952 pour la préparation du recensement de 1954, sont délimitées à l'occasion de chaque recensement général de la population (RGP).
L'unité de base du découpage administratif de la France est la commune et c'est en terme de communes entières que sont définies les zones géographiques appelées unités urbaines : les frontières de ces zones coïncident dans tous les cas avec des limites communales.

La Gironde comprend, en 1999, 34 unités urbaines dont les plus importantes (plus de 10 000 habitants) sont :
Bordeaux : 753 931 habitants,
Arcachon : 54 204 habitants,
Libourne : 28 128 habitants,
Andernos : 14 216 habitants,
Arès : 10 987 habitants,
Biganos : 10 898 habitants,
Saint-André-de-Cubzac : 10 257 habitants,
Coutras : 10 083 habitants.

> Aires urbaines

L'aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclaves, s'appuyant sur deux critères :
> un critère d'emploi : il n'y a d'aire urbaine qu'autour d'un pôle d'emploi comportant au moins 5 000 emplois ;
> un critère d'attraction mesuré par les déplacements domicile-travail.

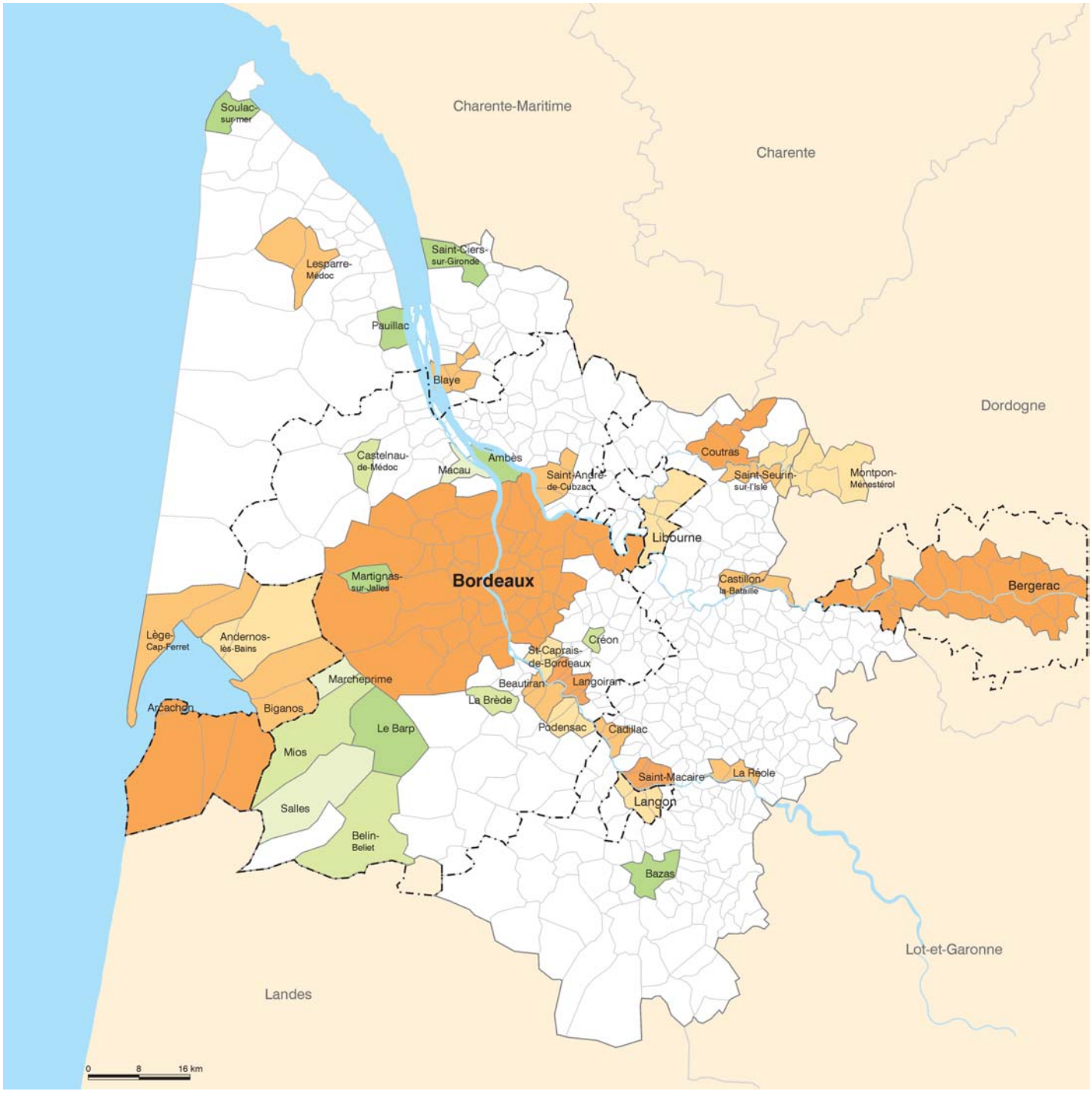
Elle permet de définir les espaces à dominante urbaine, par opposition aux espaces à dominante rurale.
Une aire urbaine est l'addition d'un pôle urbain défini comme une unité urbaine qui offre au moins 5 000 emplois sur son territoire, sous réserve qu'elle ne soit pas sous la dépendance d'un pôle voisin plus important.

Une couronne urbaine se définit comme l'agrégation au pôle urbain, par un processus itératif, de toutes les communes qui envoient plus de 40 % de leur population résidente travailler dans le pôle urbain, puis des communes qui envoient plus de 40 % de leurs actifs dans la zone ainsi créée (pôle + couronne) et ainsi de suite.

En 1999, la Gironde comprenait 4 aires urbaines :
Arcachon : 4 communes, 54 204 habitants,
Bordeaux : 191 communes, 925 523 habitants,
Langon : 6 communes, 11 423 habitants,
Libourne : 8 communes, 31 662 habitants.

A noter que Sainte-Foy-la-Grande et 3 communes voisines situées en Gironde (soit 8 208 habitants) sont rattachées à l'aire urbaine de Bergerac en Dordogne.

L'*INSEE* a défini également des zonages infracommunaux, dont l'îlot, assimilé à un pâté de maison, est la base de la plupart des renseignements fins. Pour respecter les règles de confidentialité propres à la statistique publique, la plupart des renseignements relatifs à l'îlot ne sont pas publiés mais ressortent à l'IRIS 2 000 (îlots regroupés pour l'information statistique), qui regroupe un ensemble d'îlots contigus comprenant environ 2 000 habitants (IRIS habitat) ou plus de 1 000 salariés et deux fois plus d'emplois salariés que de population résidente (IRIS d'activité).



Unité urbaine 1999 constituée de plusieurs communes

Unité urbaine 1999 constituée d'une seule commune

Aires urbaines 1999

limite de commune

Le Barp nom de l'unité urbaine 1999

Langon nom de l'aire urbaine 1999

sources : données provenant de l'INSEE © RP 1999

B 3 a DÉMOGRAPHIE

Evolution de la population 1962-1999

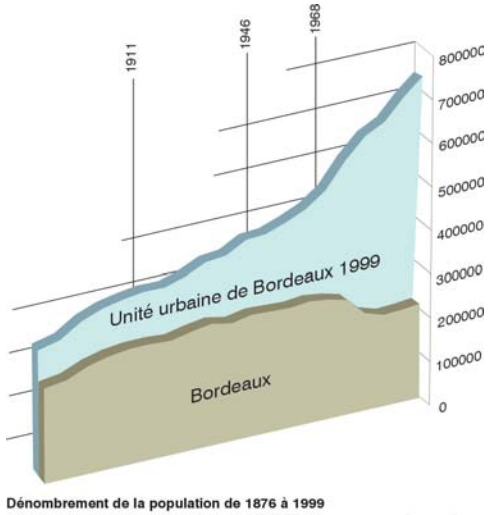
Quatre cercles traduisent les variations de l'évolution de la population de la région urbaine bordelaise au fil des recensements de l'INSEE de 1962 à 1999. Le traitement statistique ainsi cartographié permet d'évaluer à l'œil nu où se trouvent, au fil des décennies, les secteurs de forte croissance démographique (en rouge). La dernière carte recoupe la longue période de 1982 à 1999 et inclut donc le recensement de 1990.

➢ Entre 1962 et 1968, c'est l'apogée de la croissance urbaine bordelaise. La ville-centre connaît une progression de 12 000 personnes. Durant ces années, l'agglomération de Bordeaux est promue capitale régionale et métropole d'équilibre, elle compte alors moins de 500 000 habitants et maintient son cinquième rang depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. C'est l'époque de la reconstruction de la ville, de grands ensembles de tours et de barres sont desti-nés au logement social à Bordeaux (le Grand-Parc, la Benauge), mais aussi dans les communes de la rive gauche, Thouars à Talence, Saige-Formanoir à Pessac, le Burck à Mérignac. Ces communes de première couronne voient leur population croître par dizaines de milliers. Rive droite, commence le programme de la zone à urbaniser en priorité (ZUP) des Hauts de Garonne (Lormont, Cenon, Floirac) qui doit accueillir à terme plus de 35 000 personnes : ruraux cherchant un emploi, rapatriés d'Afrique du Nord ou popu-lation de Bordeaux-Mériadeck délogée par les opérations de rénovation du quartier.

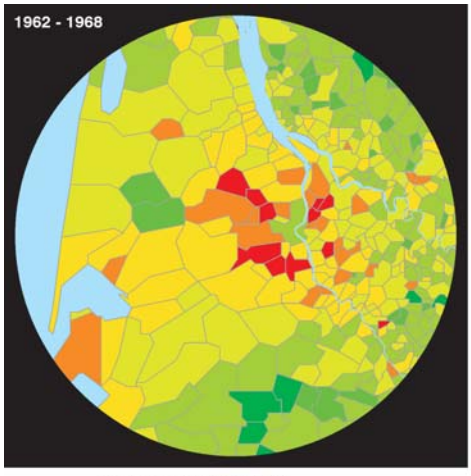
➢ Entre 1968 et 1975, la croissance urbaine est continue, mais sur un mode ralenti, à la différence des nouvelles banlieues d'habitat social. Bègles, commune industrielle en déclin, amorce une décroissance lente mais régulière. L'étalement urbain est continu et la population progresse dans les limites de la communauté urbaine de Bordeaux, récemment créée. Rive gauche comme rive droite, ce sont les bourgs ruraux de la deuxième couronne qui sont gagnés par l'urbanisation. Au sud, ce mouvement s'accentue hors les limites de l'agglomération. En revanche, la perte d'attractivité de la ville-centre est criante, elle voit partir 43 500 habitants en sept ans.

➢ De 1975 à 1982, l'éclatement urbain est manifeste, la ville de Bordeaux enregistre un faible taux migratoire, elle perd encore 15 000 habitants. Le bilan entre les arrivants et les partants accuse un déficit de 3 400 habitants pour Pessac, 2 600 pour Villenave-d'Ornon, 1 800 pour Mérignac, idem pour Lormont et Cenon jusqu'en 1999. La conquête résidentielle de l'ouest prend son plein effet sur la vaste réserve foncière que sont les Landes. Faciles d'accès, les communes y accueillent une construction pavillonnaire en pleine explosion, sous la pression des demandes massives d'accession à la propriété. En revanche, au nord de Bordeaux, les terres basses et marécageuses de la Garonne continuent à être un obstacle naturel au développement des communes. Blanquefort, Bruges ou le Taillan sont restées parmi les derniers témoins de la ceinture maraîchère de Bordeaux.

➢ De 1982 à 1999, l'héliotropisme qu'exerce le littoral du Bassin d'Arcachon devient de plus en plus flagrant. Il ne s'agit plus d'étalement urbain à proprement parler, mais bien de l'émergence d'entités discontinues de peuplement qui, dans un rayon de 30 à 60 kilomètres de la ville-centre, forment des polycentralités satellites. Saint-Jean-d'Illac et Marcheprime, au sud-ouest, connaissent une évolution particulièrement forte, Saint-André-de-Cubzac au nord-est, également. A l'est, Créon et le proche Entre-Deux-Mers bénéficient de l'ouverture du pont d'Arçins. Ce faisant, l'aire urbaine de Bordeaux rejoint celle de Libourne et d'Arcachon pour créer l'amorce d'une future région urbaine que les spécialistes nomment d'ores et déjà entre eux BAL.
L'aire urbaine d'Arcachon, cité balnéaire et lieu de villégiature, connait une très forte croissance et atteint 54 000 habitants en 1999.
Quant à la commune de Bordeaux, elle connaît une légère reprise démographique en 1990 (+ 2 000 habitants) qui s'est confirmée en 1999 (+ 5 000 habitants).

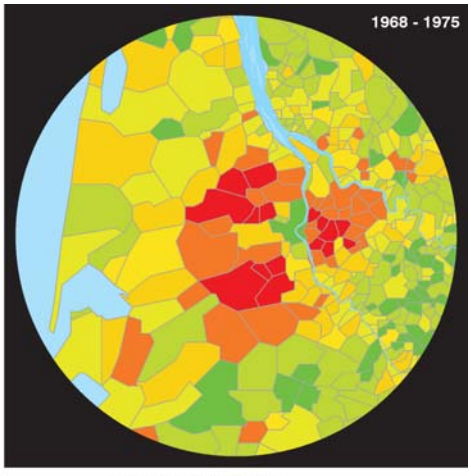


Dénombrement de la population de 1876 à 1999
Sources : INSEE, *recensements de population*



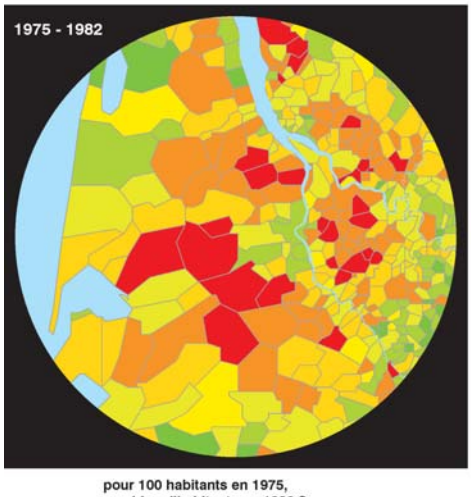
pour 100 habitants en 1962, combien d'habitants en 1968 ?

plus de 150
120
109 *moyenne de la zone*
100
90
moins de 80



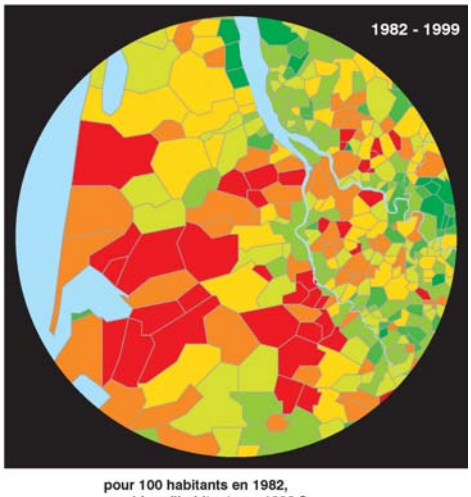
pour 100 habitants en 1968, combien d'habitants en 1975 ?

plus de 150
120
110
106 *moyenne de la zone*
100
moins de 90



pour 100 habitants en 1975, combien d'habitants en 1982 ?

plus de 150
120
110
107 *moyenne de la zone*
100
moins de 90



pour 100 habitants en 1982, combien d'habitants en 1999 ?

plus de 150
125
115
105 *moyenne de la zone*
95
moins de 85

sources : données provenant de l'INSEE © RP 1999
fond © IGN – GEOFLA ® 2001
traitement a'urba

Soldes naturels et migratoires 1962-1999

La variation de la population est la somme du solde naturel et du solde migratoire, le premier représentant l'excédent des naissances ou des décès pendant la période considérée, le second est la différence entre les personnes entrantes et sortantes durant la même période.
Les mouvements migratoires de population sont la principale cause des variations de population relevées dans les différentes périodes intercensitaires depuis 1962. Entre 1962 et 1975, il se crée une forte progression des communes de l'agglomération bordelaise au détriment de la ville-centre, avec, dans la première période, l'arrivée des rapatriés d'Afrique du Nord sur l'agglomération et également sur la plupart des communes du bassin d'Arcachon.

De 1975 à 1982, le phénomène de l'étalement urbain atteint son apogée, favorisé par l'effet combiné du financement aidé pour l'accession à la propriété (PAP) et des problèmes d'inondation sur la communauté urbaine bloquant l'ouverture à l'urbanisation de nombreux terrains. Ce phénomène a engendré un solde négatif important pour les communes de Bordeaux et de la première couronne. Ces constats sont encore de mise pour la période suivante : à l'exception notable de Bordeaux, un mouvement de solde positif est identifié sur les communes du bassin d'Arcachon.

Dans la dernière période, les communes de la Gironde attirent globalement plus de population qu'il n'en part, à l'exception des communes de la rive droite de la communauté urbaine et d'une forte partie des communes situées sur les rives de la Garonne et de l'est du département.
On assiste à une bipolarisation du gain de population par solde migratoire entre l'agglomération de Bordeaux et le bassin d'Arcachon.
Le phénomène de l'attractivité démographique de l'agglomération s'accentue, notamment dans sa partie ouest.
La forte poussée démographique de l'ensemble des communes du littoral et du bassin d'Arcachon est bien due à un solde migratoire fortement positif. Sur ces deux secteurs majeurs, le solde migratoire n'est pas de même nature.

> Sur l'agglomération, il a majoritairement une origine externe au département et la part des étudiants est importante.

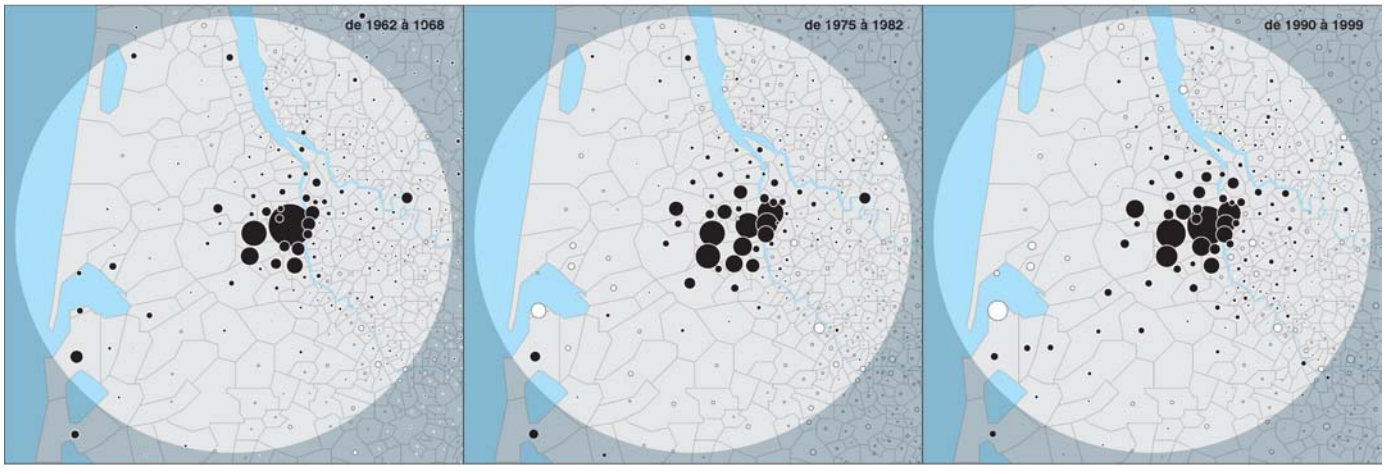
> Sur le littoral, l'augmentation du nombre de ménages est due pour une bonne part à l'arrivée de retraités originaires du département et hors département. Autour du bassin d'Arcachon, on retrouve ce phénomène, mais il convient d'y ajouter – surtout sur la partie sud et en dehors d'Arcachon – la venue de ménages travaillant sur l'agglomération bordelaise et ayant fait un choix résidentiel sur le bassin d'Arcachon ou entre l'agglomération et le bassin, pour les moins aisés financièrement.

Depuis 1962, le solde naturel positif concerne l'ensemble des communes de l'agglomération bordelaise où la jeunesse de la population assure une dynamique démographique naturelle importante. On observe un phénomène similaire autour de l'agglomération de Libourne. Lors de la dernière période, on assiste à l'émergence des communes reliant la communauté urbaine au sud du bassin d'Arcachon, à l'exception notable de la commune d'Arcachon où la part importante de population âgée ne lui permet pas d'assurer un renouvellement naturel de sa population.

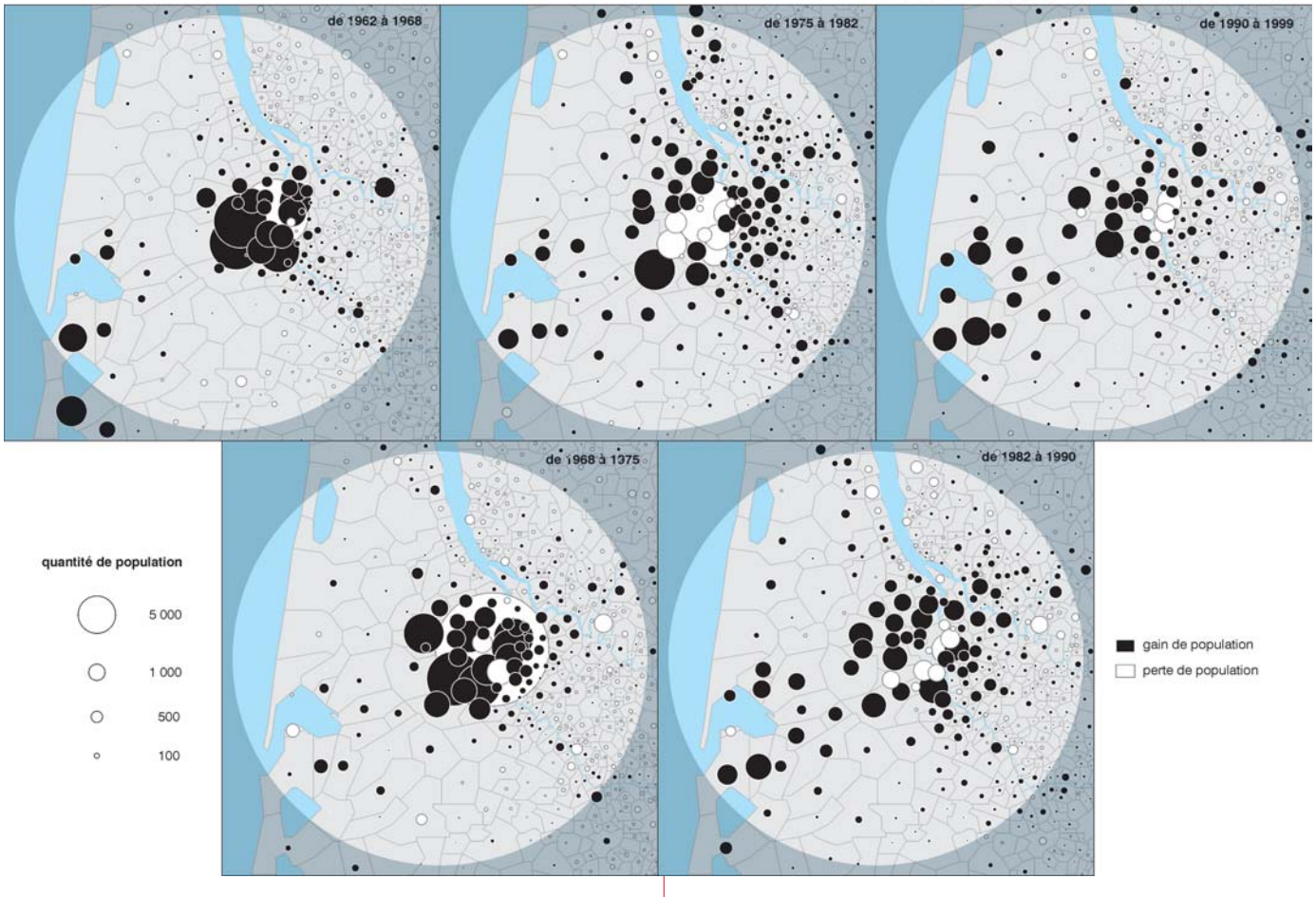
L'axe sud-ouest/nord-est (Arcachon, Bordeaux, Libourne) a une réalité démographique : l'ensemble de ces territoires ont été particulièrement concernés ces vingt dernières années par le mouvement d'accession à la propriété. Facteur d'apport de ménages primo-accédants, il occasionne un rajeunissement de la population et une dynamique démographique naturelle.

Chaque commune du littoral et du nord-bassin a un solde naturel négatif de même que la plupart des communes du nord-Blayais, de l'Entre-Deux-Mers et des Landes girondines, signe du vieillissement de la population et de la faible part des ménages de 25-44 ans.

soldes naturels de 1962 à 1999



soldes migratoires de 1962 à 1999



sources : données provenant de l'INSEE © RP 1999
fond © IGN – GEOFLA ® 2001
traitement a'urba

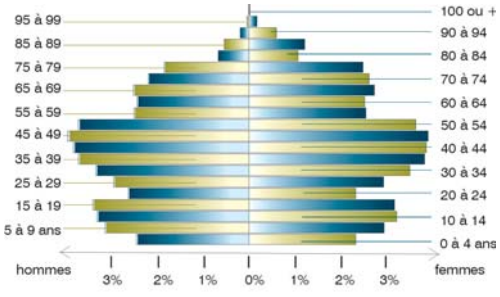
Structure par âge

Du point de vue de l'âge, le profil de la population girondine ressemble à celui de la France métropolitaine. De forts contrastes apparaissent néanmoins, mais à l'intérieur du territoire départemental. La principale ligne de démarcation sépare *grosso modo* l'aire urbaine de Bordeaux et le reste du département.

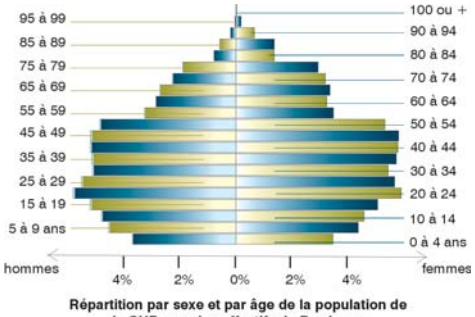
Les personnes âgées se retrouvent en plus grand nombre en périphérie, aux confins du département, dans les zones rurales ou forestières, aussi bien que sur le littoral. La concentration des personnes âgées dans ces zones est particulièrement forte puisque, pour la tranche des 60-74 ans, entre les communes qui en comptent le moins et celles qui en abritent le plus, les taux passent de 3,4 à 32 %. La moyenne départementale se situe à 13,2 % ; elle est légèrement inférieure à la moyenne nationale de 13,6 %. Deux facteurs contribuent à cette localisation : l'exode des jeunes et des actifs vers les zones urbaines mieux pourvues en emplois et, particulièrement sur la côte, les migrations de retraite.

A l'opposé, la tranche des 20-59 ans, en âge d'avoir une activité, est principalement présente dans la zone urbaine centrale. Les communes où cette population est la plus nombreuse couvrent l'unité urbaine de Bordeaux et développent des ramifications au nord-ouest, où sont implantés les établissements du pôle aéronautique et spatial, ainsi que le long des principales voies d'accès à la ville-centre : au sud-est, le long de la nationale 113, au sud-ouest et au nord, le long de l'A 10 et en direction du Médoc. Avec moins de 40 %, Arcachon est l'une des communes où cette tranche d'âge est la moins représentée, tandis qu'à Bordeaux, elle représente 61,5 %.

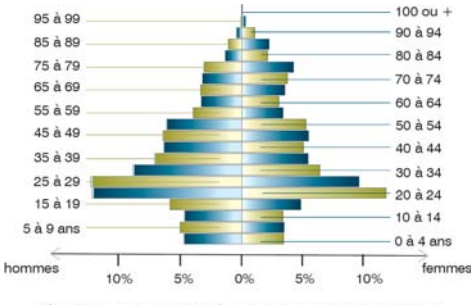
L'implantation des jeunes de moins de 20 ans, c'est-à-dire essentiellement celle des familles, se rapproche de celle des 20-59 ans et correspond à la zone urbanisée. Leur répartition à l'intérieur de cette zone marque cependant de nettes différences. Alors que le taux moyen du département est de 23 % et le maximum de 36 %, Bordeaux, avec 18,7 %, figure à côté de communes rurales de la périphérie du département, parmi celles qui comptent le moins de jeunes. Par contre, la part des moins de 20 ans est maximale dans les communes de la deuxième couronne périurbaine. L'urbanisation qu'elles ont connue ces deux dernières décennies était alimentée par l'afflux de jeunes ménages. Les communes à proximité immédiate de la ville-centre, quant à elles, ont connu un boom démographique dès les années 1960 et enregistrent actuellement un phénomène de décohabitation, avec le départ des enfants nés dans ces années. Seules les communes de la rive droite, qui ont un grand parc de HLM encore aujourd'hui, ont une importante population jeune.



Répartition par sexe et par âge de la population de la Gironde sans les effectifs de la CUB

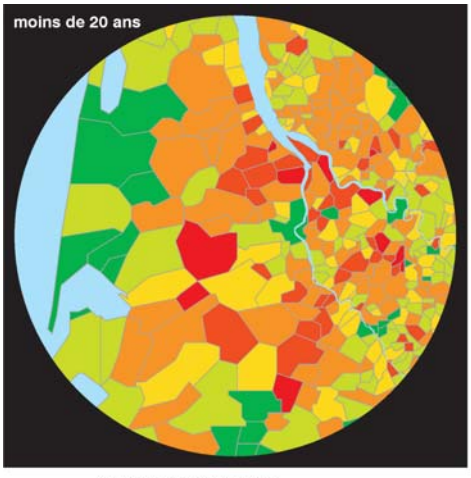


Répartition par sexe et par âge de la population de la CUB sans les effectifs de Bordeaux



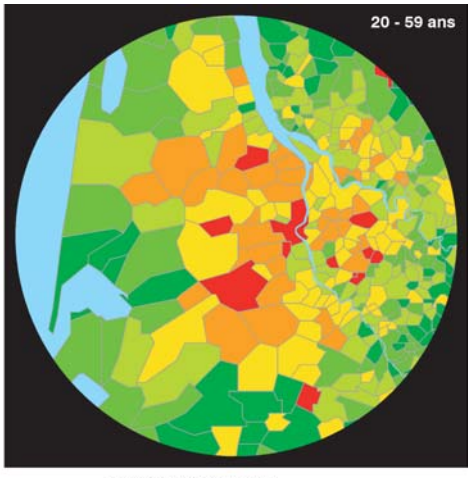
Répartition par sexe et par âge de la population de Bordeaux

sources : INSEE © RP 1999



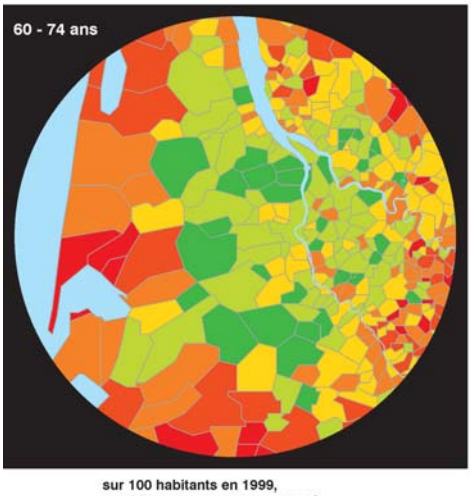
sur 100 habitants en 1999, combien ont moins de 20 ans ?

plus de 30
27
25
23,2 *moyenne de la zone*
moins de 20



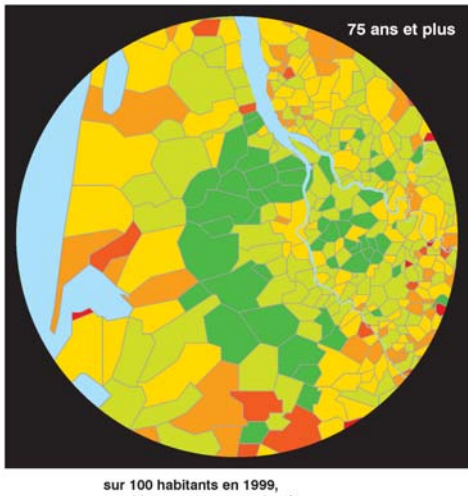
sur 100 habitants en 1999, combien ont entre 20 et 60 ans ?

plus de 60
57
55 *moyenne de la zone*
52
moins de 50



sur 100 habitants en 1999, combien ont entre 60 et 75 ans ?

plus de 20
17
15
12 *moyenne de la zone*
moins de 10



sur 100 habitants en 1999, combien ont 75 ans et plus ?

plus de 15
12
10
8 *moyenne de la zone*
moins de 5

sources : données provenant de l'INSEE © RP 1999
fond © IGN – GEOFLA ® 2001
traitement a'urba

Population active et taux d'emploi

L'agglomération bordelaise occupe une place prépondérante dans l'activité économique du département, puisque près de 6 actifs girondins sur 10 résident dans l'unité urbaine de Bordeaux.

Cependant, ce chiffre reflète surtout la répartition de la population totale : l'agglomération abrite également 6 habitants sur 10. Le taux d'activité de l'agglomération (46,8 %) n'est supérieur que d'un point à la moyenne du département. Le nombre d'emplois offerts par la ville-centre explique cette polarisation de la population, qu'elle soit active ou totale : aux 100 000 actifs qu'elle abrite, elle offre près de 150 000 emplois. Libourne et Arcachon présentent le même ratio de 1,5 entre emplois offerts et actifs résidents.

Cette localisation de l'emploi influe doublement sur celle du chômage. D'une part, les chômeurs se trouvent près des emplois ; à Bordeaux, ils comptent pour 19 % de la population active et sont également très présents sur la rive droite, jusqu'à atteindre un taux de 26 % à Lormont. D'autre part, les communes les plus touchées se situent en zone rurale, au nord, au sud et à l'ouest, en périphérie du département. Par contre, la deuxième couronne périurbaine et l'Est girondin sont plutôt préservés.

La distinction urbain-rural marque également la répartition du chômage féminin. Pour l'ensemble du département, elles sont plus nombreuses que les hommes (56 % de l'ensemble), alors qu'à Bordeaux elles représentent à peine la moitié (49,9 %) des chômeurs. Les communes les plus touchées dessinent un cercle autour de l'agglomération.

En ce qui concerne le chômage des jeunes, la zone urbaine d'Arcachon à Libourne apparaît, avec le littoral, relativement épargnée. La part des jeunes dans l'ensemble des chômeurs est sensiblement plus élevée à l'est du département, ainsi qu'au nord, de chaque côté de l'estuaire.

La part des chômeurs inscrits depuis plus d'un an est légèrement supérieure à la moyenne nationale (56 % contre 53,5 %). Leur implantation s'apparente à celle des jeunes ; la zone urbaine et le littoral sont relativement préservés, contrairement à l'Est du département.

Au total, avec un taux de 14,3 % en 1999, le chômage en Gironde était supérieur à la moyenne nationale, qui se situait à 12,9 %. Ces chiffres, établis d'après le recensement de la population 1999, sont déclaratifs, ils permettent de situer les chômeurs à leur lieu de résidence.
Depuis, les dernières données relatives au chômage selon les définitions du bureau international du travail (BIT) indiquent des taux plus favorables. Ils ne sont toutefois pas comparables avec ceux du recensement de l'INSEE puisque recalculés, le niveau géographique d'information le plus fin étant la zone d'emploi (7 pour la Gironde). Au deuxième trimestre 2001, le taux de chomâge était ainsi, de 9,8 % pour la Gironde et de 9,2 % pour l'Aquitaine.

	1993	1999	évolution
communauté urbaine de Bordeaux (CUB)			
établissement	32 790	34 126	4,1 %
salariés	155 077	167 708	8,1 %
unité urbaine (U.U.) hors CUB			
établissement	3 645	4 009	10 %
salariés	14 592	18 114	24,1 %
Gironde hors U.U.			
établissement	22 595	23 387	3,5 %
salariés	54 519	61 104	12,1 %
total Gironde			
établissement	59 030	61 522	4,2 %
salariés	224 188	246 926	10,1 %

Evolution entre 1993 et 1999 des établissements et des emplois salariés

sources : fichier SIRENE

Population active et emploi

Population active 1999

30 000
10 000
1 000

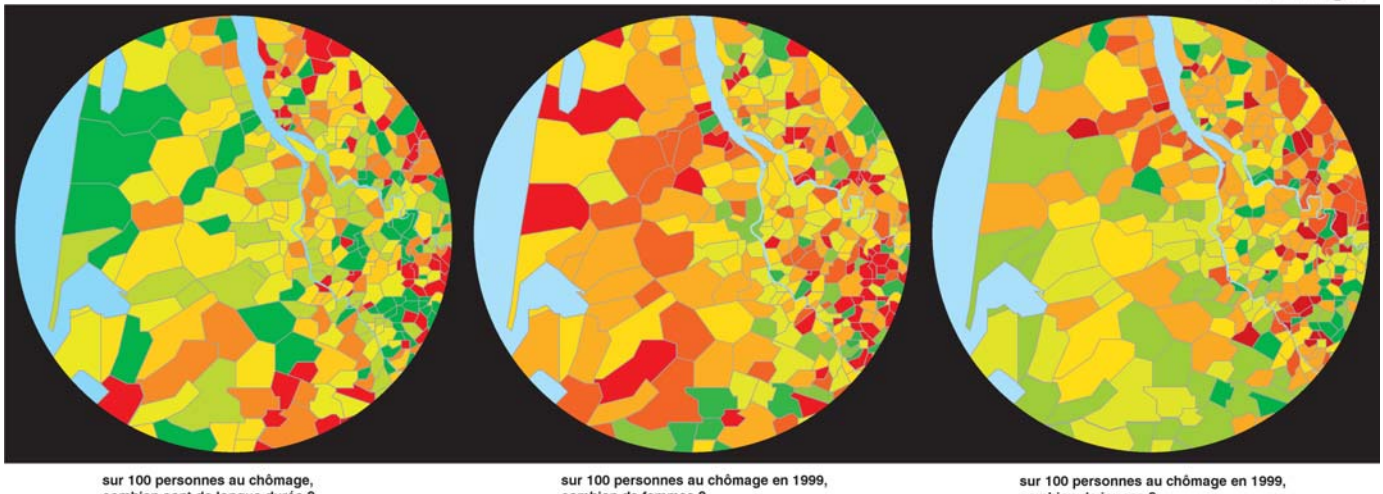
pour 100 habitants qui travaillent en 1999, combien d'emplois offerts sur la commune ?

plus de 150
120
100
85 *moyenne de la zone*
70
moins de 50

sur 100 personnes actives en 1999, combien sont au chômage ?

plus de 20
17
14 *moyenne de la zone*
12
10
moins de 8

Chômage



sur 100 personnes au chômage, combien sont de longue durée ?

plus de 65
60
58
56 *moyenne de la zone*
54
moins de 50

sur 100 personnes au chômage en 1999, combien de femmes ?

plus de 65
60
58
56 *moyenne de la zone*
52
moins de 48

sur 100 personnes au chômage en 1999, combien de jeunes ?

plus de 30
25
20
17 *moyenne de la zone*
15
moins de 10

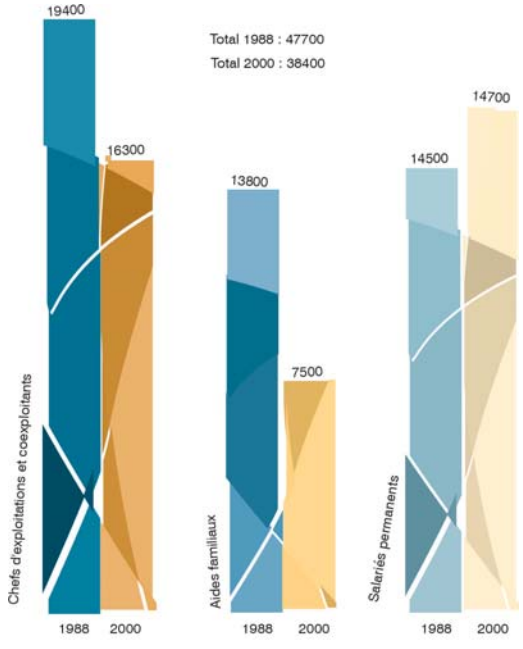
sources : données provenant de l'INSEE © RP 1999
fond © IGN – GEOFLA ® 2001
traitement a'urba

Emplois dans l'agriculture

Dans un rayon de 100 km autour de Bordeaux, l'emploi agricole se concentre dans les vignobles et sur les zones de production fruitière et légumière. S'agissant de ces dernières, se dessinent ainsi sur la carte les vallées de la Garonne et du Lot. Quant aux vignobles, si la zone d'appellation Cognac est déjà perceptible, le Libournais, le Médoc viticole, la région des Graves et le Bergeracois ressortent avec une particulière netteté. Le département de la Gironde se situe en effet au premier rang des départements français au regard du nombre de travailleurs agricoles, ce qui accentue encore l'effet de polarisation du Bordelais sur le Sud-Ouest atlantique de la France.

› Dans une approche plus détaillée, à l'échelle du seul département de la Gironde, l'évolution des unités de travail agricole (UTA) de 1988 à 2000 montre que, si l'emploi agricole diminue dans les zones de polyculture (nord-est Gironde, Entre-Deux-Mers) conformément à la tendance nationale moyenne, il résiste à l'ouest sur les grandes exploitations maïsicoles et légumières développées sur des défrichements forestiers et il augmente dans les parties les plus prestigieuses du vignoble bordelais : grands châteaux du Médoc viticole, Libournais, Graves de Pessac-Léognan et Sauternais. Sur l'ensemble du département de la Gironde, le nombre total d'UTA entre 1988 et 2000 est ainsi passé de l'indice 100 à 93, à comparer au 75,4 de l'Aquitaine dans son ensemble et au 66 de la tendance nationale moyenne.

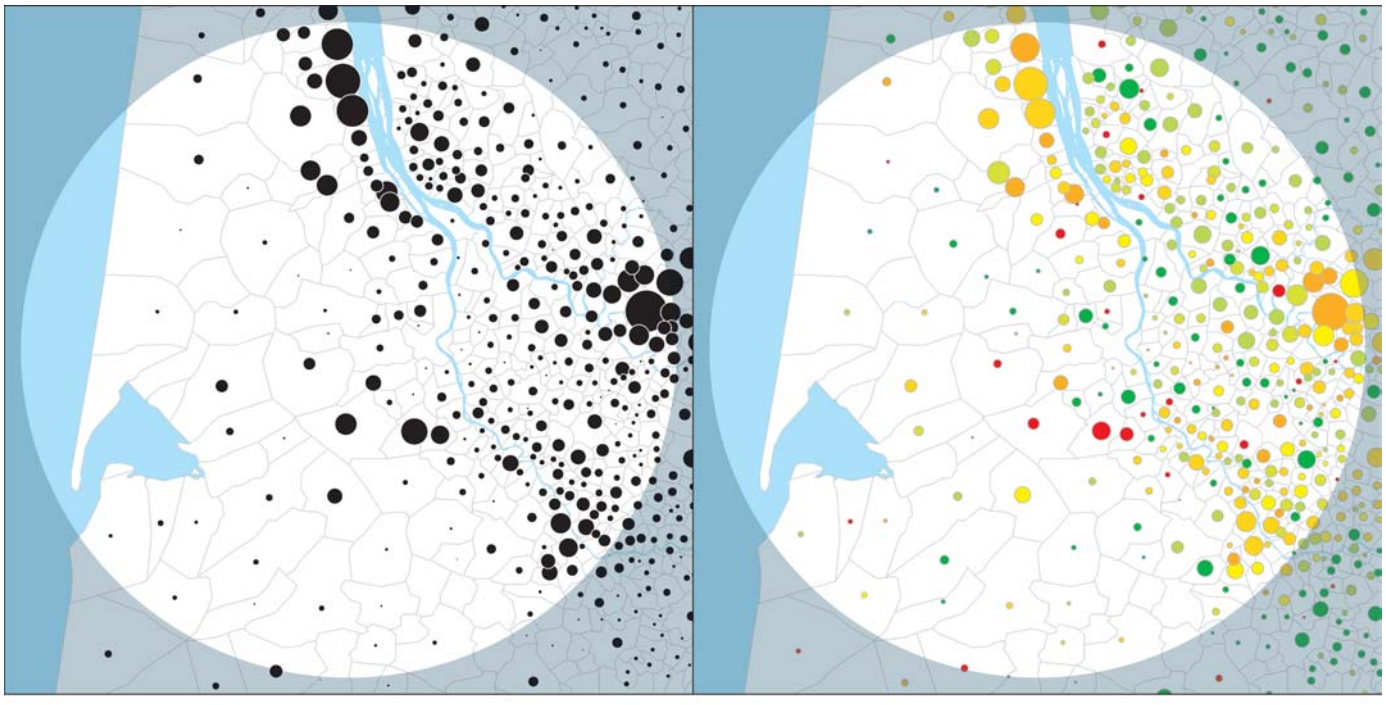
› Le recensement agricole de 2000 permet aussi de mesurer l'évolution, depuis 1988, des structures de l'agriculture. On peut remarquer :
› une baisse de 30 % du nombre total d'exploitations agricoles. Parallèlement, la superficie agricole utilisée a baissé seulement de 6 %, faisant évoluer la taille moyenne de 15 ha à 20 ha ;
› un rajeunissement des exploitants, dû au départ d'un nombre important de retraités, compensé en partie par une arrivée de 3 500 jeunes ;
› une spécialisation plus marquée des exploitations : les exploitations orientées vers la polyculture ont diminué ou se sont recentrées sur des productions plus ciblées ;
› une extension forte du salariat, liée d'une part à l'augmentation de la taille des exploitations et à l'évolution des formes juridiques, sociétés civiles et agricoles par exemple qui ont de forts besoins de main-d'œuvre salariée.



Evolution des actifs agricoles permanents

Sources : AGRESTE, *recensements agricoles 1988 & 2000*

© Paul Robin a'urba

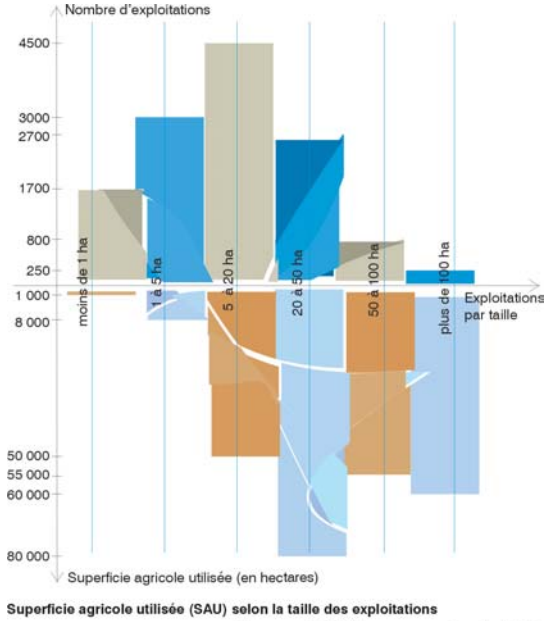


nombre d'UTA en 1988

850
200
50

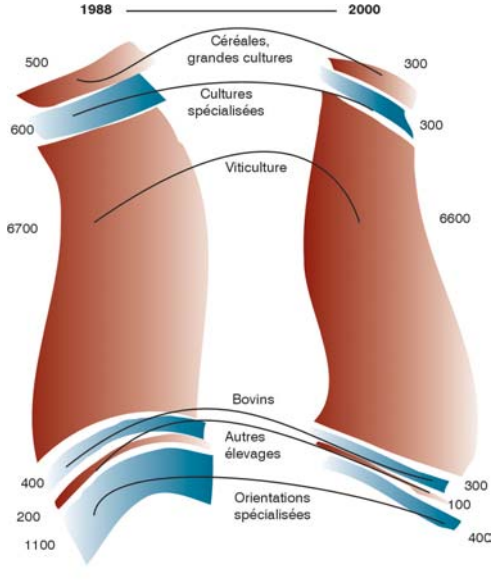
pour 1 UTA en 1988, combien en 2000 ?

plus de 1.5
1.2
1
0,85 *moyenne de la zone*
0,7
moins de 0.5



Superficie agricole utilisée (SAU) selon la taille des exploitations

Sources : AGRESTE, *recensement agricole 200C*



Evolution du nombre d'exploitations professionnelles

Sources : AGRESTE, *recensement agricole 200C*

données provenant de la DRAF © 2001
fond © IGN – GEOFLA ® 2001
traitement a'urba

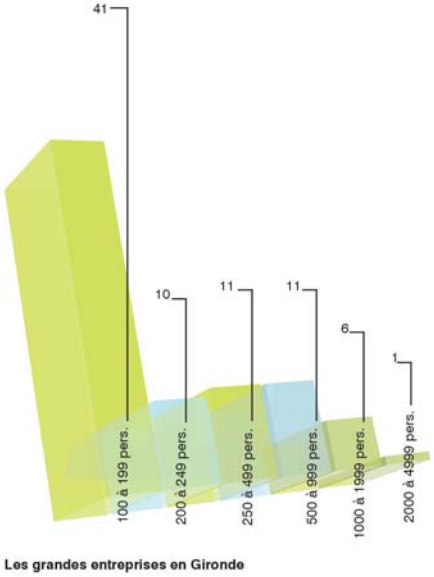
Effectifs salariés des établissements industriels

Le rapprochement des trois cartes est particulièrement révélateur.

> S'agissant des établissements de 500 salariés et plus, la polarisation sur l'agglomération bordelaise est frappante puisque la moitié (15 sur 30) des établissements figurant sur la carte y sont implantés. Pour ce type d'unités, la présence de services supérieurs (le port, l'aéroport ou les universités) et d'un bassin de recrutement suffisamment large est essentielle.

> En revanche, les établissements de la tranche 200 à 499 salariés sont plus également répartis, mieux adaptés à des centres industriels secondaires, particulièrement dans les filières bois-papier et agro alimentaire, la place de l'agglomération bordelaise n'étant plus ici déterminante.

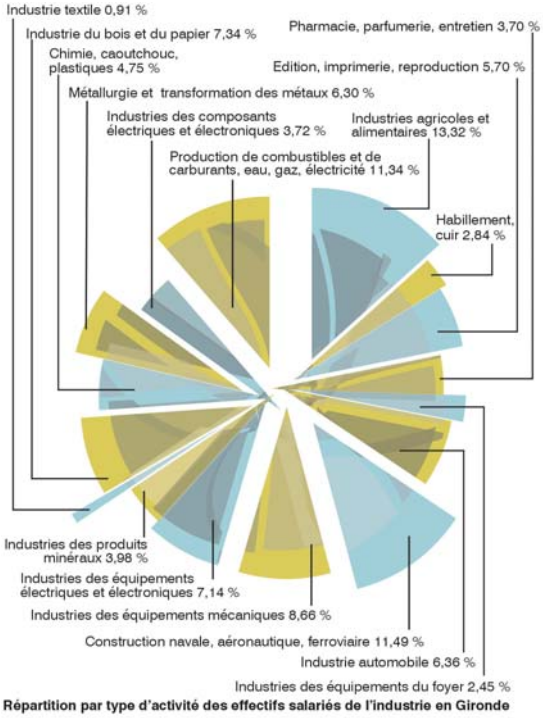
> Pour les établissements de la tranche 100 à 199, la dispersion est naturellement plus large encore, mais l'agglomération bordelaise – comme celle d'Angoulême – retrouve un poids majeur par les relations de sous-traitance qui s'opèrent avec les grands établissements, ce qui conforte la position des "complexes industriels".



Les grandes entreprises en Gironde

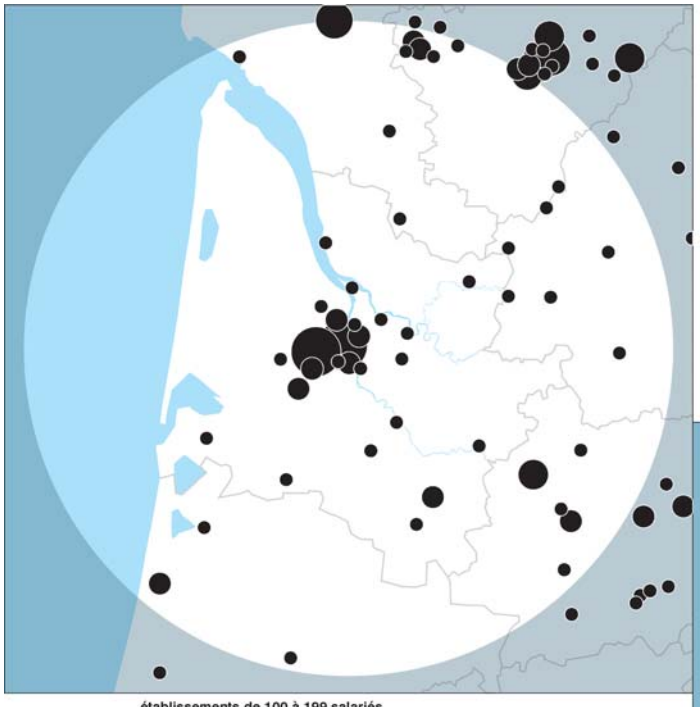
Sources : INSEE, *fichiers SIRENE*

© Paul Robin a'urba



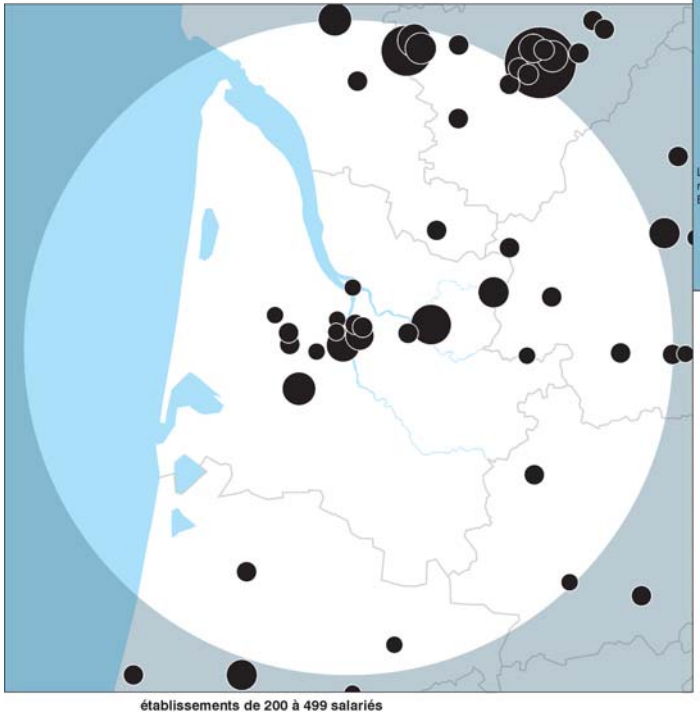
Répartition par type d'activité des effectifs salariés de l'industrie en Gironde

Sources : INSEE, *fichier SIRENE*



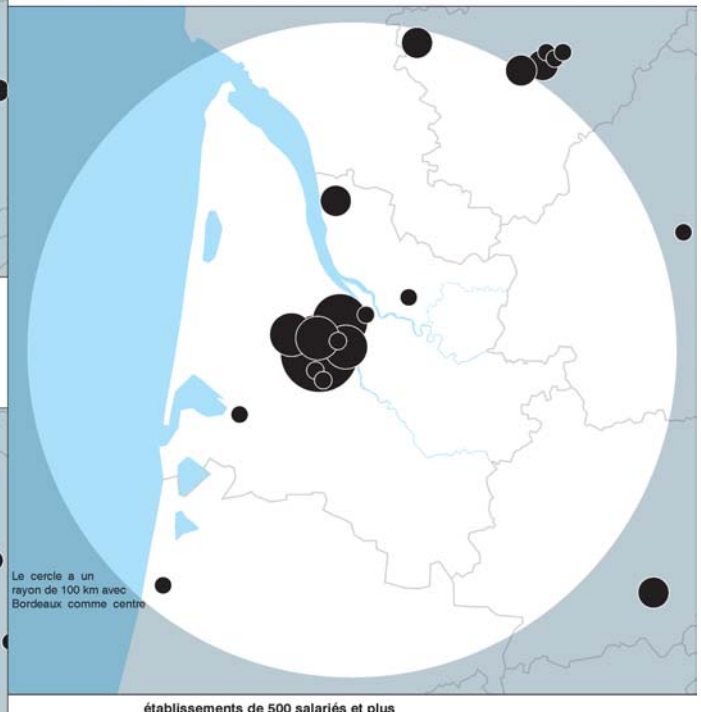
établissements de 100 à 199 salariés

600
300
100



établissements de 200 à 499 salariés

1 000
500
200



établissements de 500 salariés et plus

3 000
1 500
500

données provenant de l'INSEE © SIRENE 2001
fond © IGN – GEOFLA ® 2001
traitement a'urba

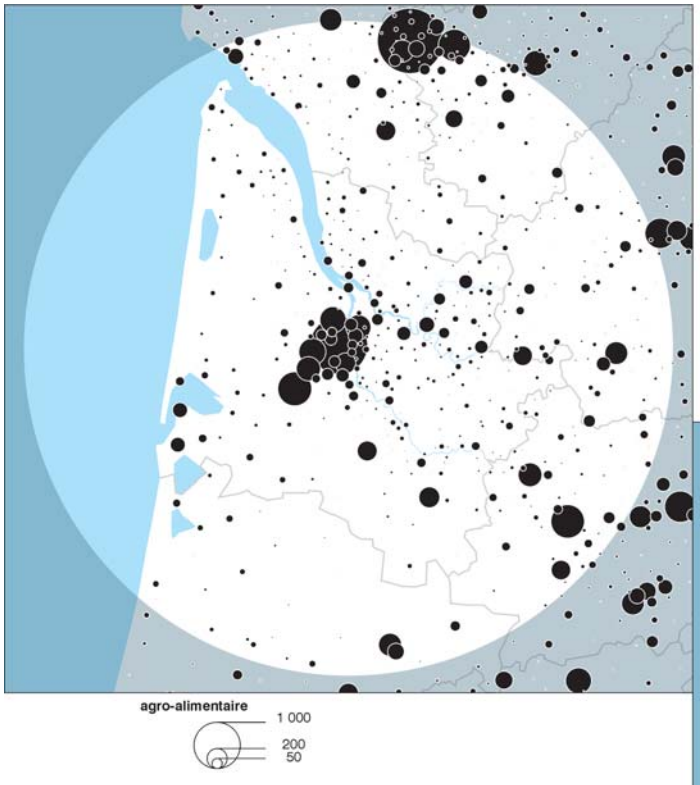
Etablissements industriels dispersés

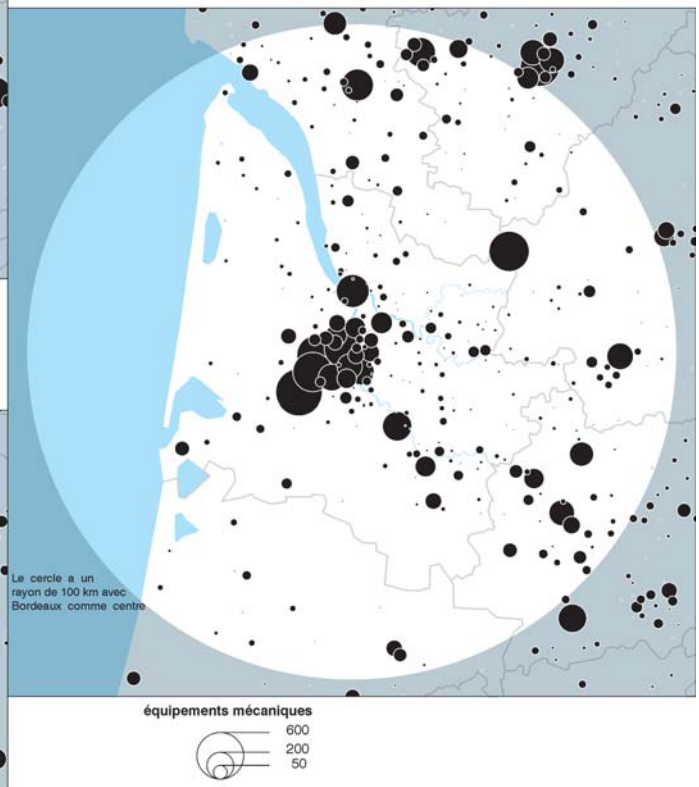
Dans trois secteurs d'activité, l'emploi industriel apparaît relativement dispersé dans un rayon de 100 km autour de Bordeaux.

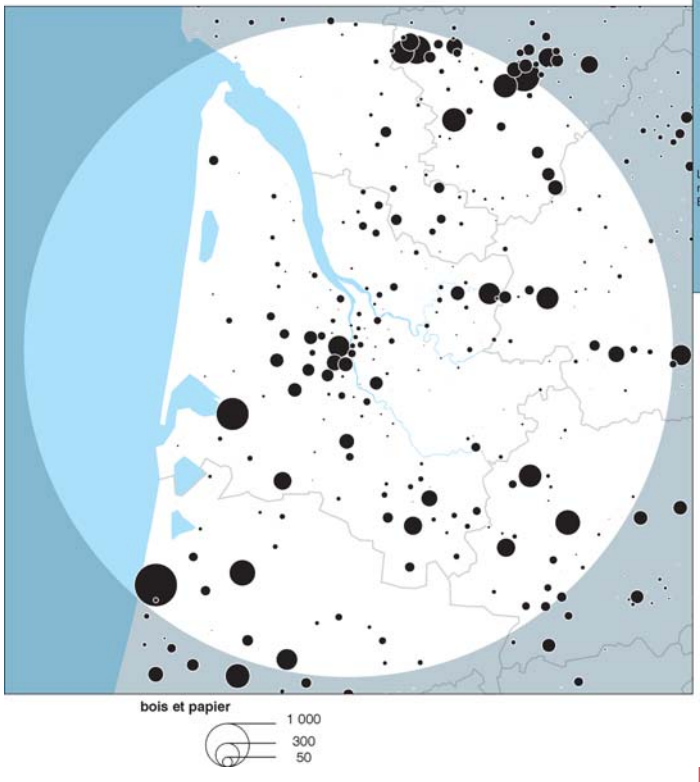
> Dans l'industrie agro alimentaire tout d'abord, la présence en son sein des artisans charcutiers et traiteurs explique le semis quasi continu des implantations, avec une concentration d'emplois dans chaque ville, grande, moyenne ou petite. Viennent se superposer ensuite les unités spécialisées de production qui transforment ponctuellement les ressources générées par l'agriculture régionale, par exemple, pour citer les plus notables : biscuiteries de Champagnac-de-Belair et de Condat-sur-Trincout, fromageries de Marsac-sur-l'Isle ou de Saint-Antoine-de-Breuilh, conserveries de Villeneuve-sur-Lot, Sainte-Livrade et Agen, manufacture de tabac de Tonneins, usine de jus de fruits de Marmande, découpe de viande à Saintes, Périgueux-Boulazac ou Bazas, élevage et transformation de poissons à Roquefort, etc. Mais les deux concentrations les plus rentables d'établissements employeurs concernent la région de Cognac, avec ses distilleries et négoces d'eaux-de-vie, et l'agglomération bordelaise où l'on trouve à la fois les maisons de vins et spiritueux et les industries de transformation liées au port ou au marché local de consommation : huiles, biscuits (notamment Lu à Cestas), produits laitiers…

> Dans l'industrie du bois et du papier, de même, le semis d'unités de type artisanal est relativement dense, renforcé localement par les industries "lourdes" du papier et des panneaux de particules : Mimizan, Rion-des-Landes, Labouheyre, Biganos, Lalinde, La Couronne, etc., les cartonneries de Beaulac-Bernos, Talence, Saint-Seurin-sur-Isle, Barbezieux, Chateaubernard, etc., les tonnelleries de Cognac-Merpins, les menuiseries industrielles de Saint-Martial-d'Artenset (Montpon), Marmande, Belin-Beliet, etc., les fabriques de meubles à Nersac et Mérignac. L'agglomération bordelaise est peu impliquée dans cette activité de peu de poids, n'abritant plus aucune unité majeure depuis la fermeture de la papeterie de Bègles.

> Dans l'industrie de l'équipement mécanique, en revanche, bien que la diversité des productions du secteur conduise à un relatif étalement géographique, l'agglomération bordelaise retrouve un rôle majeur concentrant à la fois quelques établissements importants tels Lectra à Cestas, Ponticelli à Ambès, Sirech-Hostier à La Tresne, Lafon SA à Bassens… et nombre de PME produisant des matériels spécialisés, souvent en sous-traitance des grands groupes. Hors agglomération bordelaise, quelques établissements importants se situent dans les Charentes à Angoulême (Leroy-Somer), Chateaubernard (Grégoire), Pons (Wesper SA), en Dordogne à la Roche-Chalais (KSB SA), en Gironde à Podensac (Tissot) et en Lot-et-Garonne à Miramont de Guyenne (C2R, ex-Carretier et Robin), Tonneins (Razol), Nérac (Babcock Wanson)…







données provenant de l'INSEE © SIRENE 2001
fond © IGN – GEOFLA ® 2001
traitement a'urba

Etablissements industriels métropolisés

Dans quatre secteurs d'activité, le poids de l'agglomération bordelaise est dominant sur la zone environnante.

> C'est tout d'abord le cas de la construction automobile, où la seule usine notable du grand Sud-Ouest est implantée à Bordeaux-Blanquefort avec l'établissement Ford Aquitaine Industrie. Cette firme qui, à la fin de la Première Guerre mondiale, avait déjà installé une unité de montage sur le port de Bordeaux a choisi l'agglomération, à la fin des années 1960, pour son usine européenne d'assemblage de transmissions, notamment automatiques. Ces dernières, qui devaient être à l'origine destinées aux chaînes de montage européennes du groupe (réparties entre la Grande-Bretagne, la Belgique, l'Allemagne et l'Espagne), approvisionnent en fait, pour l'essentiel, le marché américain, car, malgré les coûts de transport, l'usine de Bordeaux apparaît toujours très compétitive, grâce à son haut niveau de productivité. Les boîtes, transportées vers le Nord-Est des Etats-Unis, principalement par voie maritime (et parfois aérienne), sont pré-acheminées par la route vers les ports du Nord de l'Europe et, en partie, plus récemment, par une ligne feeder au départ du Verdon.
L'usine Ford est le plus gros établissement industriel d'Aquitaine, avec des effectifs qui fluctuent entre 3 500 et 4 000 emplois.

> La construction navale aéronautique et ferroviaire est le noyau dur du complexe industriel bordelais et plus largement aquitain. Quatre grandes firmes totalisent près de 6 000 emplois directs dans ce secteur : EADS Launch Véhicules à Saint-Médard-en-Jalles, Dassault entre ses deux usines de Mérignac et Martignas-sur-Jalles, EADS-Sogerma à Mérignac et la SNECMA-Moteurs (ex-SEP) au Haillan. On peut encore y ajouter les établissements militaires du secteur : l'AIA sur la rive droite de la Garonne, le CAEPE à Saint-Médard, le CEA-CESTA au Barp et les bases aériennes de Cazaux et Mérignac.

Bordeaux apparaît ainsi comme un complexe plus particulièrement dédié à la propulsion (à usage tant militaire que spatial) et aux essais afférents, avec toutefois une composante civile non négligeable (jets d'affaires Falcon de Dassault et équipement d'entretien pour la gamme Airbus de la part de la Sogerma). Quant à la construction navale, il n'existe plus à Bordeaux que les chantiers de plaisance de luxe de la "Construction navale de Bordeaux", complétés par les établissements Guy-Couach d'Arcachon-Gujan-Mestras.

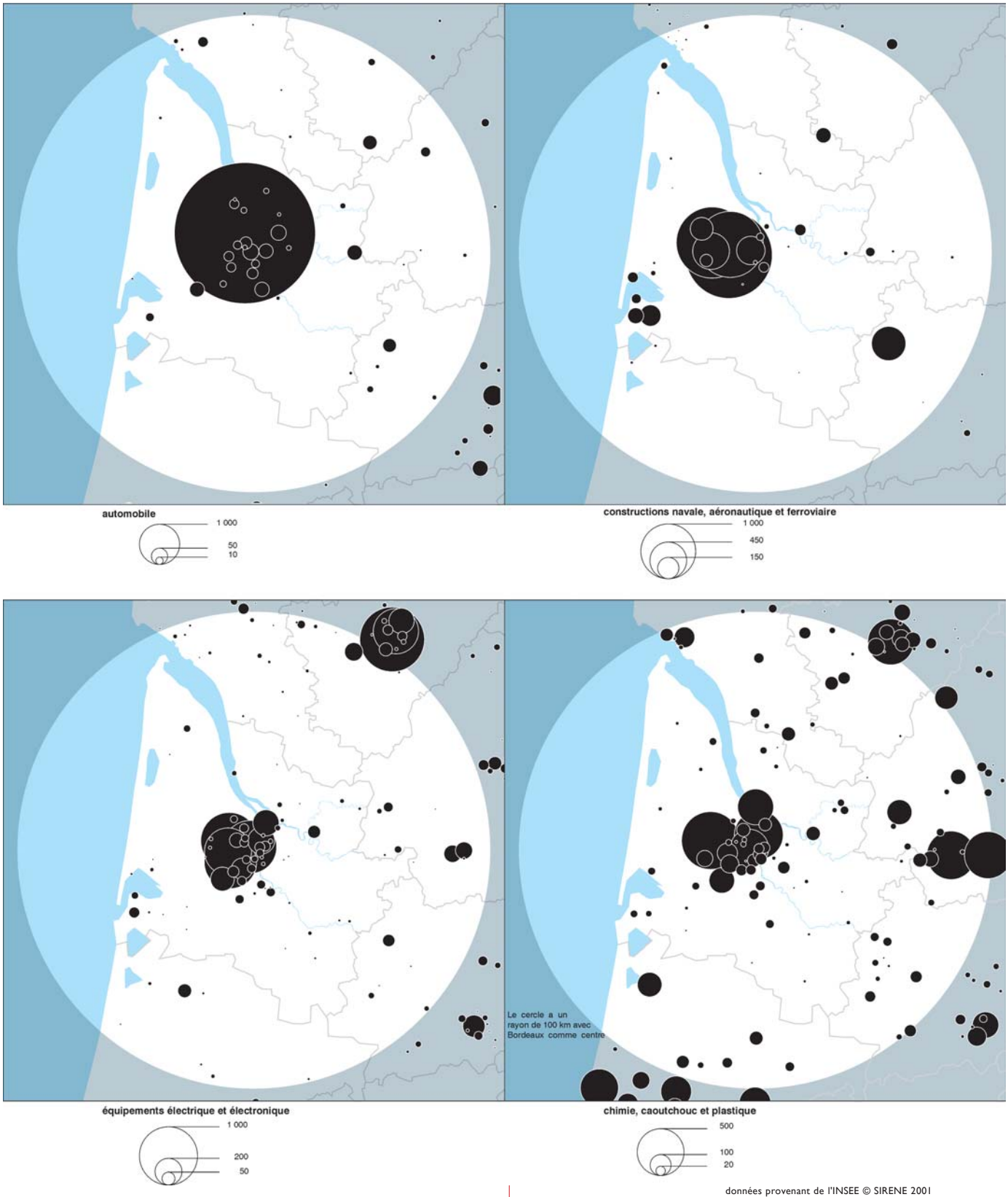
> Les équipements électriques et électroniques sont également fortement concentrés sur l'agglomération bordelaise, soit en complémentarité du complexe aéronautique : Thalès à Pessac, Thalès-Avionics au Haillan, SAFT à Bordeaux, soit intégrés dans les technologies de la communication et de l'informatique : Solectron à Canéjan, PNY-Technologies à Mérignac, Tekelec-Temex à Pessac, groupes auxquels s'ajoute nombre de PMI spécialisées. Si l'unité urbaine de Bordeaux concentre 95 % des emplois girondins du secteur, la région d'Angoulême abrite plusieurs établissements d'importance de l'activité électrique-électronique (SAFT, Schneider, Télémécanique, Leroy-Somer…), et Boulazac une unité isolée (Centre électronique de Périgueux).

> Le secteur chimie-pharmacie-caoutchouc-plastiques compte quelques implantations notables dans un rayon de 100 km autour de Bordeaux, telles la SNPE à Angoulême et Bergerac, Bergerac-NC dans cette même ville, des unités de plasturgie à Mareuil et Saint-Martiel-d'Artenset en Dordogne, à Mont-de-Marsan (Autobar-Packaging) dans les Landes, ainsi que, dans la pharmacie, les laboratoires UPSA à Agen et au Passage-d'Agen, ainsi que CEVA-santé animale à Libourne.

Mais c'est, ici encore, l'agglomération bordelaise qui concentre le plus grand nombre d'unités, à la fois en complémentarité du complexe aérospatial : SNPE à Saint-Médard-en-Jalles ou en prolongement des installations portuaires de la rive droite : SIMOREP (Michelin) à Bassens, Hydro-agri (engrais) à Ambès, EKA chimie SA et Cofrablack (adjuvants respectivement pour le papier et le caoutchouc) toujours sur la presqu'île d'Ambès.

De plus, Bordeaux, comme un certain nombre d'autres grandes villes universitaires françaises, a été choisie pour l'implantation de laboratoires de recherches et d'unités de fabrication par quelques grands groupes pharmaceutiques : au tout premier rang, SANOFI (ex-LABAZ) à Ambarès et Saint-Loubès sur la rive droite ou encore SARGET et ASTA-MEDICA à Mérignac et LABSO Chimie Fine à Blanquefort.

Un certain nombre de PMI viennent compléter les activités dans ce secteur qui constitue ainsi, après l'aéronautique-spatial-défense, le second pôle industriel différencié de l'agglomération bordelaise.



données provenant de l'INSEE © SIRENE 2001
fond © IGN – GEOFLA ® 2001
traitement a'urba

Sites d'activités en Gironde

Des zones industrielles spontanées du début du XX^{e} siècle aux parcs technologiques récents, un long processus a accompagné le regroupement des activités dans des sites organisés pour les accueillir.

Les zones industrielles aménagées sont apparues au début des années 1950, cette nouvelle forme de regroupement des industries permettant à la fois d'offrir de meilleures conditions d'exploitation aux entreprises et d'éviter aux habitants les nuisances. Cette vision séparée des fonctions urbaines a, tout au long des cinquante dernières années, produit des sites qui répondent à différents vocables en fonction de la nature de l'occupation souhaitée :
> zones d'activités économiques permettant une mixité d'occupation entre industrie, commerce et tertiaire ;
> zones artisanales regroupant entreprises artisanales et usines non polluantes ;
> parcs d'activités.
Cette évolution dans les structures d'accueil coïncide avec la baisse des activités purement industrielles supplantées par des activités tertiaires. Cette prédominance a nécessité une fonction d'accueil renforcée en matière d'équipements et de services.

Sur le territoire girondin, les zones industrielles comme les parcs d'activités se sont développés en périphérie des agglomérations et sur des secteurs bien desservis par les infrastructures routières mais également proches d'autres grandes infrastructures de transport (aéroport, gare, port). La carte ci-contre montre clairement les concentrations sur la communauté urbaine, de part et d'autre de la rocade, à proximité de l'aéroport et le long de la Garonne sur la rive droite.
Sur le reste du département, les zones sont situées autour des agglomérations (Langon, Libourne, Bazas, Blaye, La Teste, Facture, Biganos), le long des principales infrastructures routières et à proximité des échangeurs autoroutiers. Enfin, il faut noter un "effet de frontière" aux marges de la communauté urbaine, où plus d'une trentaine de sites se sont développés profitant à la fois d'une fiscalité plus attrayante et de la proximité des services offerts par la communauté urbaine.

Sur l'ensemble du territoire girondin, on relève 333 sites dont 159 situés dans la communauté urbaine. Ils occupent plus de 8 000 hectares dont 5 000 sur la communauté urbaine. La taille de ces zones varie d'un ha, à plus de 300 pour les sites portuaires. L'ensemble n'est pas entièrement occupé, et on évalue à 3 000 ha l'offre en foncier disponible dont près de la moitié sont d'ores et déjà équipés. Cette offre n'est cependant pas équitablement répartie sur l'ensemble du territoire. Elle est particulièrement abondante en bordure de Garonne.

Les parcs d'activités de bureaux se sont exclusivement développés sur la communauté urbaine, à proximité de la rocade, essentiellement sur trois secteurs.
> Au nord, le quartier du Lac, caractérisé par la présence d'organismes publics (CAF, DRJS, URSSAF, organismes HLM) et de grandes entreprises (IBM, GAN).
> A l'ouest, Mérignac qui a bénéficié d'un vaste tissu de PME issues en bonne partie de la sous-traitance ou de la prestation de services auprès des grandes industries du pôle aéronautique. La présence de l'aéroport et l'ouverture de la rocade en 1983 ont été deux autres facteurs expliquant le foisonnement des parcs tertiaires à Mérignac.
> Au sud-ouest, Gradignan et surtout Pessac ont, un peu plus tard, bénéficié de l'effet rocade qu'ils ont conjugué avec la proximité du campus pour générer, au-delà des PME habituelles, une activité tertiaire plus spécifique autour de la recherche, assurant un lien entre l'entreprise et l'université.

Ces dernières années, une forte demande a émergé concernant les sites logistiques en relation avec les profondes mutations des systèmes productifs. Ce type d'entreprise obéit à deux impératifs essentiels : l'accessibilité en termes de facilité de circulation (impératif de rapidité) et la possibilité de multimodalité (essentiellement raccordement ferré). De plus, les terrains proposés doivent avoir une superficie importante, être plats et stables. Ce type de produit se rencontre en majorité au sud et au sud-ouest de l'agglomération, Cestas étant la commune qui a, ces dernières années, développé le plus de locaux à usage d'entrepôt (110 000 m²).

autoroutes

routes principales

zones d'activités situées sur le territoire de la CUB

zones d'activités hors CUB

sources : a'urba

Grandes et moyennes surfaces commerciales

A l'échelle départementale, voire au niveau régional, l'agglomération bordelaise ne supporte pas de véritable concurrence en matière d'équipement commercial. Ainsi, sur le territoire girondin, l'agglomération présente un "poids commercial" d'ampleur régionale, alors que les pôles urbains secondaires, dans le reste du département, concentrent des fonctions commerciales localisées à l'échelle d'un ou de plusieurs cantons.

On distingue :
> les pôles urbains au nord de la Dordogne : Blaye, Libourne, Coutras, Sainte-Foy-la-Grande, Saint-André-de-Cubzac ;
> les pôles urbains des rives de la Garonne en amont de Bordeaux : Langon et La Réole ;
> la péninsule médoquine avec Lesparre-Médoc ;
> les ensembles urbains du bassin d'Arcachon : Arès, Andernos, Cap-Ferret, Biganos, Arcachon-La Teste.

L'appareil commercial autour du bassin d'Arcachon est particulièrement développé et diversifié, notamment pour les ensembles urbains d'Arcachon, Biganos, Arès-Cap-Ferret, malgré la population résidente relativement faible.

La concentration commerciale dans l'agglomération arcachonnaise contraste avec une faible densité de surface de vente sur l'ensemble de la péninsule médoquine et sur l'extrême sud-Gironde. La faible population résidente dans les espaces boisés des Landes de Gascogne et la moindre attractivité touristique par rapport au bassin d'Arcachon explique en partie cette faiblesse de l'offre commerciale.

A contrario, les secteurs de Blaye, Libourne, Saint-André-de-Cubzac et de l'Entre-Deux-Mers, territoires plus fortement peuplés, concentrent des fonctions commerciales nombreuses (hypermarchés, supermarchés, grandes surfaces spécialisées). Ces fonctions sont relayées dans les bourgs secondaires par des supermarchés et de fréquents marchés qui complètent le commerce traditionnel.

Ainsi, sur les espaces nord-girondins et de l'Entre-Deux-Mers, il se dégage une hiérarchisation de la structure commerciale. Celle-ci repose à chaque fois sur une ville localement importante où se concentre une offre diversifiée en grandes surfaces et en commerce traditionnel (Libourne, Blaye, Langon, etc.).

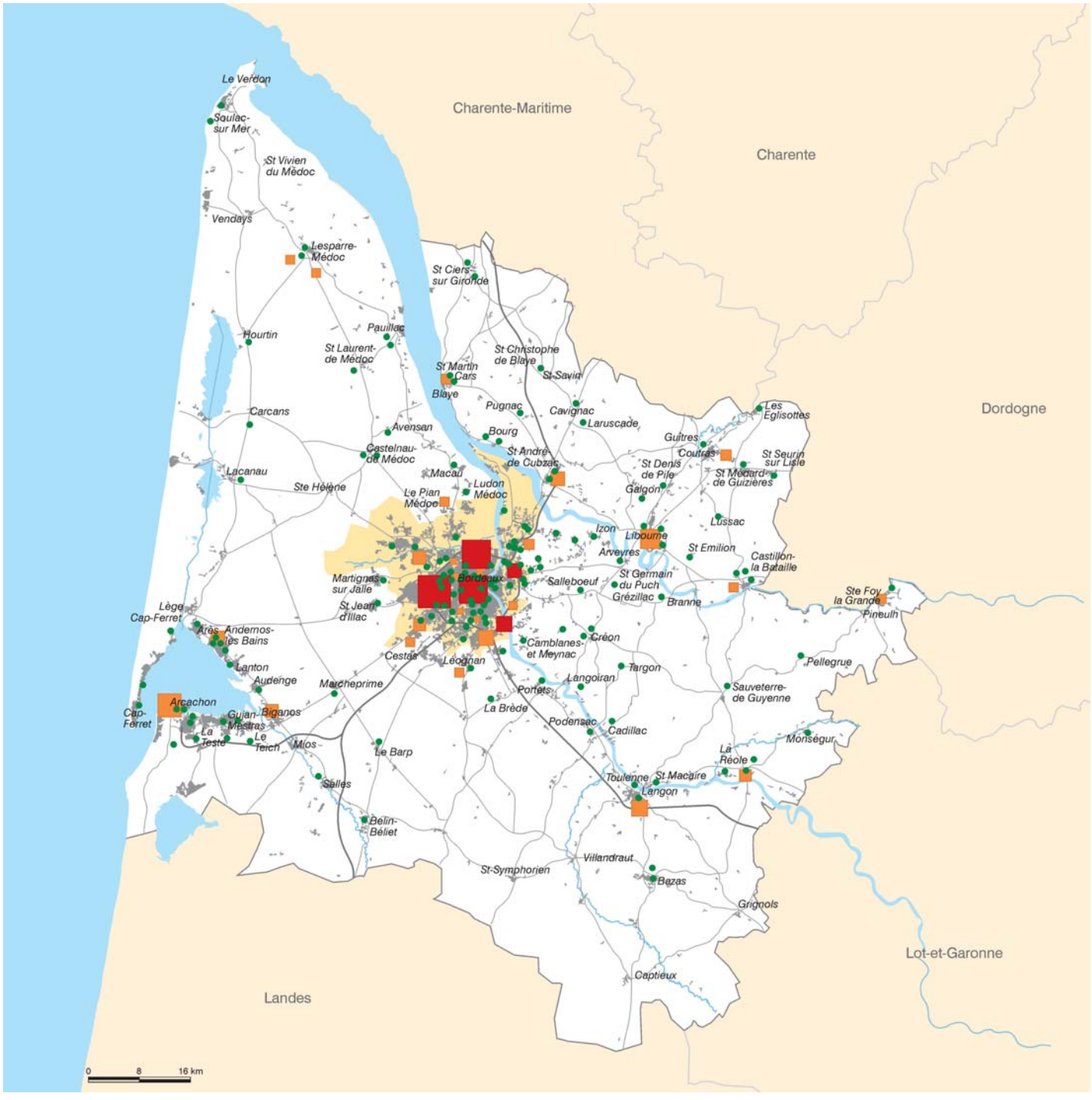
Sur le plan de la spécialisation de ces pôles girondins, un certain nombre de tendances se dégagent.
> Le commerce en grandes surfaces spécialisées non alimentaires représente plus d'un tiers des surfaces de vente totales de Lesparre-Médoc, Coutras, Libourne, La Réole, Langon, Arcachon et Biganos. Ce phénomène est dû à d'importantes enseignes de bricolage et de jardinage.
> Le commerce alimentaire en grande distribution représente plus de la moitié des surfaces de vente totales à Blaye et Saint-André-de-Cubzac, avec respectivement un centre Leclerc de 3 000 m² et un hypermarché de 7 680 m² en périphérie de ces deux pôles urbains.
> Dans l'ensemble de ces pôles urbains constituant "l'espace concurrentiel" girondin, le commerce traditionnel représente, au plus, un tiers de l'offre en surface de vente totale.

A noter que les communes situées en dehors de l'aire du schéma directeur sont à moins de 25 minutes du centre-ville de Bordeaux.

> L'appareil commercial au sein de l'agglomération bordelaise se caractérise plus particulièrement par une forte structuration de pôles commerciaux en périphérie, organisés la plupart du temps autour d'un hypermarché supérieur à 5 000 m², associé à une galerie marchande concentrant un nombre variable de grandes et moyennes surfaces (GMS).

> 4 centres commerciaux majeurs sont particulièrement concurrentiels au centre-ville bordelais.
> Sur la rive droite, Lormont-4 Pavillons, créé en 1973, joue un rôle important pour l'est de l'agglomération, avec environ 20 000 m² de surface de vente cumulée (hypermarché et GMS associées).
> Sur la rive gauche, Bordeaux-Lac au nord (100 000 m² de surface de vente cumulée), Mérignac-Soleil à l'ouest (120 000 m² de surface de vente cumulée étalée sur plus de 3 km), Bègles-Rives d'Arcins, créé en 1993, au sud avec environ 30 000 m² de surface de vente cumulée.

> L'appareil commercial de la ville centre, quant à lui, se caractérise par trois types de polarités principales :
> le quartier Mériadeck, polarisé autour d'un hypermarché construit à la fin des années 1970, limitrophe mais néanmoins concurrent de l'hypercentre ;
> un linéaire commercial continu, sur 3 km, selon l'axe nord-sud depuis la rue Fondaudège jusqu'à la place de la Victoire ;
> l'hypercentre, situé principalement à l'intérieur des cours.



grandes surfaces alimentaires

- hypermarché avec agrégat > 10 GMS*
- hypermarché avec agrégat < 10 GMS*
- supermarché
- territoire de la Communauté urbaine de Bordeaux

*GMS : grandes et moyennes surfaces

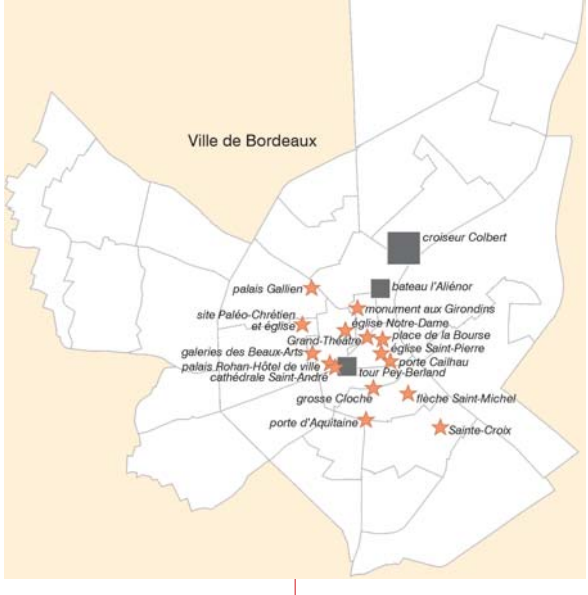
superficie des grandes surfaces

- 120 000 m²
- 40 000 m²
- 10 000m²
- autoroutes
- routes principales

données provenant de DCCRF 33
fond © IGN – BD CARTO ® 1998
traitement a'urba

Principaux sites touristiques

Sites naturels et culturels d'exception caractérisent l'offre touristique de la Gironde. Terre d'évasion, elle est aussi terre de traditions, l'histoire y reste omniprésente. Une politique touristique durable résiderait dans un meilleur équilibre entre l'héliotropisme prédominant exercé par la côte atlantique et le tourisme vert, encore embryonnaire. Le tourisme urbain, lui, amorce une remontée depuis 1995, les hôtels de l'agglomération ont amélioré leur taux d'occupation et au moins 500 000 visiteurs ont été enregistrés par l'office du tourisme de Bordeaux en 2000. Le regain des croisières fluviales, les projets urbains à implication touristique, comme la mise en lumière du patrimoine, l'aménagement des quais, le tramway et les programmes d'embellissement des places et quartiers anciens, renforceront l'attrait de la ville de Bordeaux.



Les atouts paysagers et patrimoniaux de la Gironde appellent les superlatifs : son estuaire est le plus grand d'Europe ; puis ce sont 3500 km de fleuves et de rivières et 22 ports fluviaux s'échelonnant de Saint-Vivien-du-Médoc à Libourne. Une variété de milieux humides riches accueillent une faune protégée : lagunes, étangs, prés salés et deltas bordés de couloirs forestiers. On y trouve aussi le plus grand lac de France (Hourtin-Lacanau), ainsi que 100 km de littoral d'océan vierge, la dune la plus haute d'Europe (117 mètres), le parc naturel régional des Landes de Gascogne, soit 350 ha de massif forestier et 150 ha de plans d'eau aménagés. Outre ces qualités propices à la randonnée, (1 500 km de sentiers balisés et 800 km de pistes cyclables), la Gironde recèle aussi de véritables trésors culturels, dont la découverte paraît très complémentaire aux excursions en pleine nature.

> Six secteurs touristiques sont à distinguer :

> La haute Gironde, depuis ses falaises de calcaire et sa corniche fleurie, offre un point de vue imprenable sur l'estuaire et ses îles, notamment à la citadelle de Blaye, construite par Vauban, ou à Bourg-sur-Gironde, citadelle du XVIIIe siècle qui mérite aussi le détour.

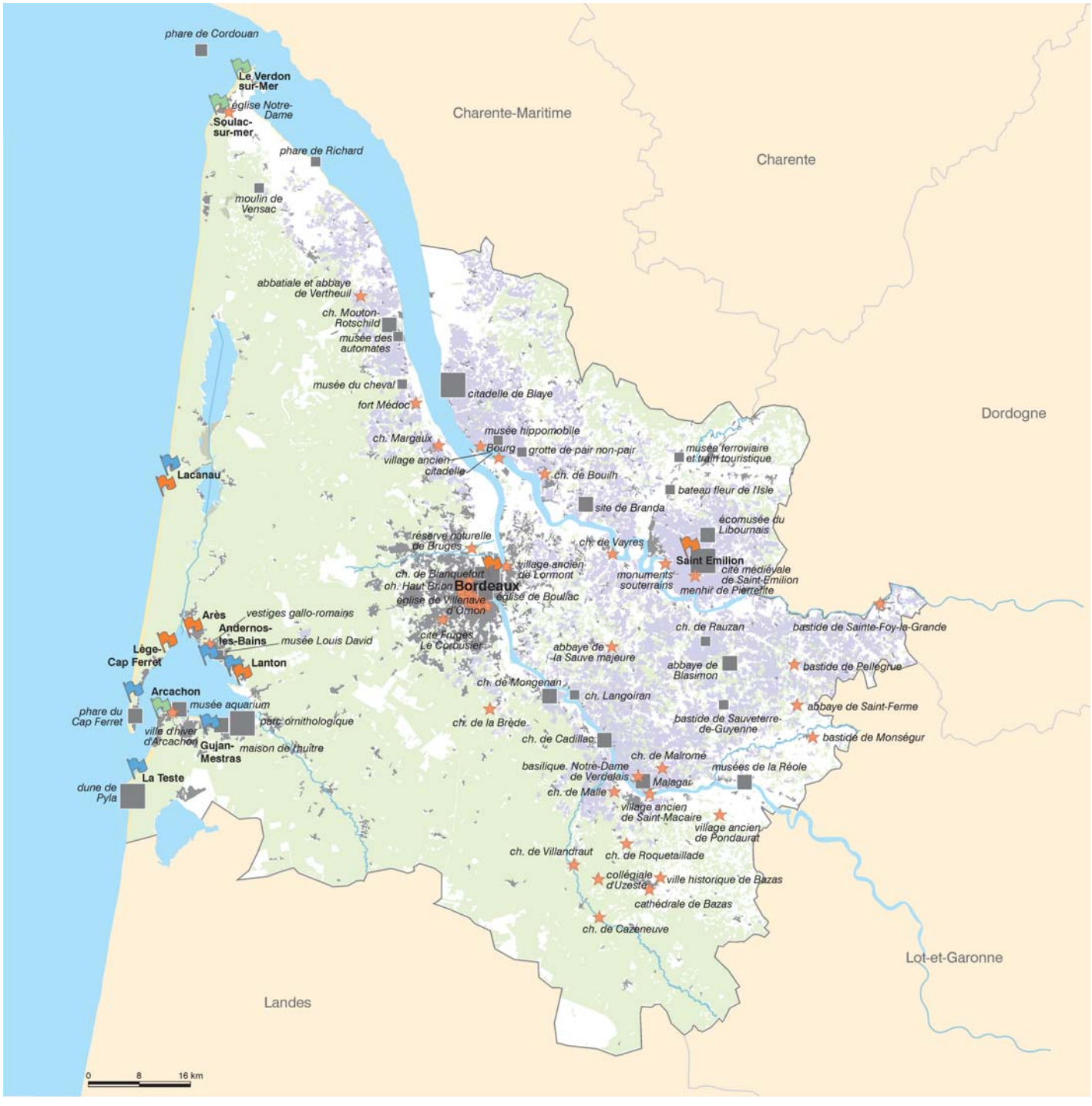
> Le grand Libournais englobe Libourne, fondée au XIIIe siècle au confluent de l'Isle et de la Dordogne par Edouard, duc d'Aquitaine, et Saint-Emilion, fameuse cité médiévale qui, avec ses cloîtres, son vin et son église monolithe est devenue la deuxième destination touristique intérieure après Bordeaux.

> L'Entre-Deux-Mers forme un circuit touristique complet dans les vallons situés entre Dordogne et Garonne : il rassemble vestiges du XIIIe siècle (la Réole), sites religieux exceptionnels, comme l'abbaye de La Sauve Majeure, calvaire et église votive de Verdelet, moulins fortifiés, bastides et châteaux prestigieux (Cadillac, Rauzan, Malromé, etc.), et Malagar, residence d'été de François Mauriac.

> Le Sud-Gironde s'étend autour de la vallée du Ciron, entre La Brède (où vécut Montesquieu), Langon, Hostens, Villandraut (châteaux du pape Clément V) et Bazas, avec sa cathédrale du XIIIe siècle, Uzeste, etc.

> Le bassin d'Arcachon, seconde aire urbaine importante après Bordeaux, bénéficie d'un climat et de sources thermales reconnus bienfaisants dès la fin du siècle dernier. Hormis la magie de son paysage et ses loisirs nautiques en tous genres, les traditions ostréicoles intactes, ses villages et les charmes de l'architecture de la ville d'hiver en font un lieu de vie à part entière. Le parc ornithologique du Teich qui regroupe 260 espèces d'oiseaux attire plus de 50 000 amateurs par an.

> Le Médoc bleu est maritime, il accueille Soulac, élégante villégiature du début du siècle, avec son église ensablée, ou Lacanau, paradis du surf. Le Médoc vert commence à Macau et longe la Garonne vers le nord. Sur la route des châteaux se succèdent les noms de crus les plus prestigieux comme Margaux, Latour ou Mouton-Rotschild.



stations classées

- station classée tourisme
- station classée balnéaire
- station classée climatique

- emprise urbaine
- hydrographie
- plage, dune, sable
- forêt
- vigne, verger

fréquentation des sites en nombre d'entrées

- 50 000 et plus
- 10 000 à 49 999
- 2 000 à 9999
- autres sites

données provenant de l'office de tourisme de Bordeaux, du CDT, du CRT et de la DRT, 2001
fond © IGN – BD CARTO ® 1998
traitement a'urba

Infrastructures routières

En 20 ans, le réseau routier de l'agglomération bordelaise a connu d'importants compléments évoluant avec le développement de l'urbanisation et les nouveaux besoins en matière de déplacements.

L'agglomération est ainsi progressivement passée d'un système radioconcentrique à un système en étoile organisé autour de la rocade, achevée dans les années 1990 avec sa mise en service sur la rive droite et la construction du pont François-Mitterrand.

Cependant, le système ainsi constitué apparaît aujourd'hui saturé en de nombreux points. Ainsi, la rocade, colonne vertébrale du réseau routier d'agglomération, est tout autant utilisée par le grand transit que pour assurer des déplacements locaux non seulement périphériques, mais également des déplacements radiaux à destination du centre de l'agglomération.

Si le schéma directeur récemment approuvé, le contrat d'agglomération et le contrat de Plan Etat-Région Aquitaine 2000-2006 mettent l'accent sur la nécessité d'encourager la multimodalité et le report modal de la route vers les modes alternatifs, ils considèrent également qu'il est nécessaire de mettre à niveau le réseau routier. Il s'agit, en effet, d'offrir de meilleures conditions de circulation tant au trafic de transit qu'au trafic local et d'affirmer l'ancrage de l'agglomération et de la région dans les grands courants d'échanges européens afin de favoriser leur développement économique.

Pour cela, il convient non seulement d'améliorer et de développer la capacité des infrastructures existantes mais également de les compléter.

Dans ce sens, pour améliorer les échanges régionaux, la priorité est donnée à la réalisation d'une liaison à vocation autoroutière à 2 fois 2 voies entre Bordeaux et Pau à l'horizon 2010.

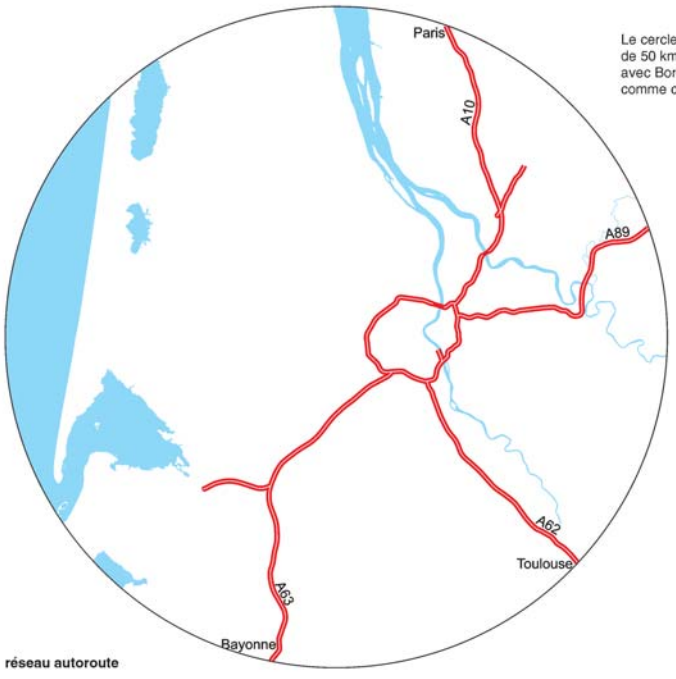
L'axe nord-sud régulièrement saturé va faire l'objet des aménagements suivants :
> mise à 2 fois 3 voies du pont, mise à 2 fois 3 voies de l'autoroute A 10 entre le nord de Bordeaux et Saint-André-de-Cubzac (avec doublement du pont sur la Dordogne) et mise aux normes autoroutières de la RN 10 ;
> poursuite de la mise à 2 fois 3 voies de l'A 630 entre les autoroutes A 62 et A 63

Les échanges est-ouest vont être développés grâce à la réalisation de l'A 89 (Bordeaux-Clermont-Ferrand). Cette infrastructure permettra également, à l'échelle régionale, d'améliorer l'accessibilité de la Dordogne.

Au sein de l'agglomération, il importe également de pallier le déficit de franchissement de la Garonne. Outre les travaux entrepris sur le pont d'Aquitaine, les possibilités de franchissement de la Garonne vont être développées avec la réalisation d'un pont levant urbain au droit de la rue Lucien-Faure (au nord de Bordeaux). Celui-ci devrait délester le pont d'Aquitaine, améliorer l'accessibilité de la rive droite et offrir un contournement efficace du centre de l'agglomération.

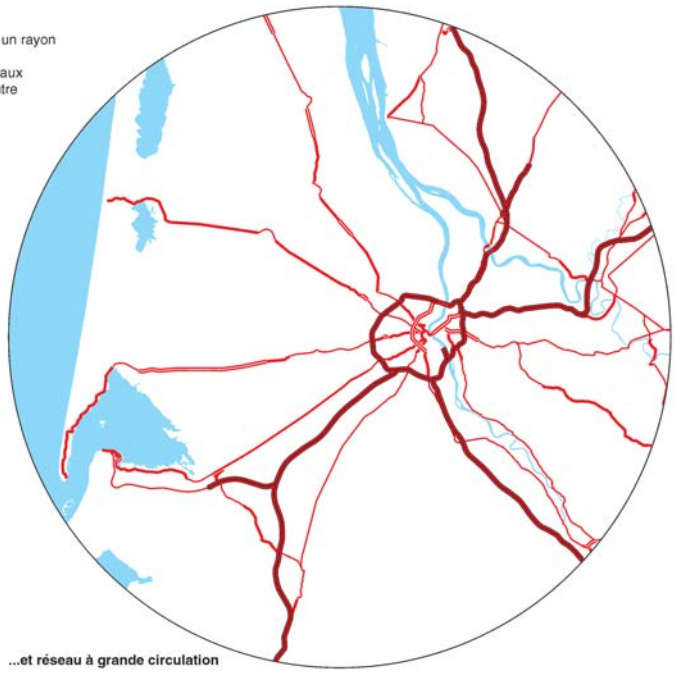
Des études d'un franchissement de la Garonne en aval du pont d'Aquitaine sont également en cours. Celui-ci pourrait à terme être intégré à un grand contournement de l'agglomération facilitant ainsi les liaisons nord-sud et l'accessibilité au Médoc, également améliorée grâce à la poursuite de l'aménagement de la RN 215 et la réalisation de la déviation d'Eysines.

L'aménagement de l'accès à la partie sud du bassin d'Arcachon, qui a connu un développement démographique important dans les dernières années, se poursuit avec la mise progressive à 2 fois 2 voies de l'A 660.



réseau autoroute

Le cercle a un rayon de 50 km avec Bordeaux comme centre



...et réseau à grande circulation

...et réseau de liaison régionale

ensemble du réseau

sources : fond © IGN – BD CARTO ® 1998

Géographie des flux de déplacements

Le déplacement est le mouvement d'une personne sur la voie publique entre deux lieux (aller simple) effectué pour un certain motif, à l'aide d'un ou plusieurs modes de déplacement.

L'enquête ménages de 1998 ne permet de recenser que les déplacements effectués par les personnes résidant dans le périmètre d'étude, c'est ce qui figure sur la carte. L'enquête cordon permet de calculer les déplacements d'échanges entre le périmètre d'étude et l'extérieur du périmètre, réalisés par les personnes résidant à l'extérieur de l'agglomération et les déplacements transitant par l'agglomération.

Les habitants de l'agglomération effectuent chaque jour 2,9 millions de déplacements et près de 97 % sont des déplacements internes à l'agglomération. A noter qu'entre 1990 et 1998, les déplacements ont augmenté de 17 %. Le périmètre d'étude ne comportait que 74 communes en 1990, et les évolutions entre 1990 et 1998 ont été calculées sur des périmètres comparables.

Les déplacements internes à l'agglomération se répartissent de la manière suivante :
> 12 % sont des déplacements radiaux entre la première couronne et le centre-ville de l'agglomération,
> 5 % sont des déplacements radiaux entre les secteurs de la périphérie et le centre-ville,
> 14 % sont des déplacements internes au centre-ville de l'agglomération,
> 28 % sont des déplacements internes à la première couronne.

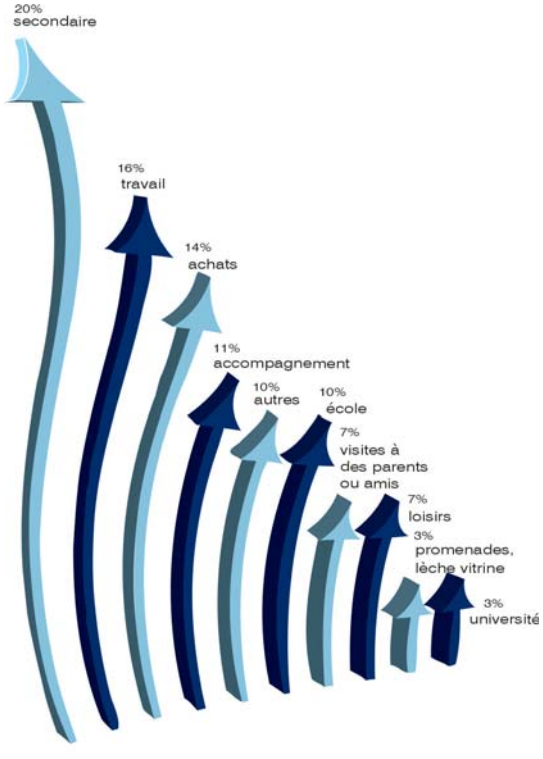
Ainsi, au total :
> 42 % de l'ensemble des déplacements effectués par les habitants de l'agglomération trouvent leur origine et leur destination à l'intérieur de la rocade ;
> 13 % sont des flux entre la périphérie et la première couronne ;
> enfin, 27 % sont des déplacements qui ont lieu à la périphérie, parmi lesquels 70 % restent sur la rive gauche, 27 % sur la rive droite et les déplacements d'échanges rive droite-rive gauche entre secteurs périphériques ne représentent que 2 %.

Au total, 73 % des déplacements réalisés par les habitants de l'agglomération sont en liaison avec l'intérieur de la rocade.
67 % des déplacements sont effectués en voiture, ce qui fait de l'agglomération bordelaise celle où la part de la voiture particulière est la plus élevée. A titre de comparaison, la part modale de la voiture s'élève à 61 % à Lille (1998) et à Toulouse (1996), à 54 % à Strasbourg (1997) et à 53 % à Lyon (1995). Tous les chiffres présentant les résultats obtenus dans d'autres agglomérations sont issus des annexes du document Certu, *Résultats de l'enquête ménages-déplacements*, Lyon,1995, publié en 2000.
Les déplacements en automobile ont augmenté de 22 % entre 1990 et 1998 et ils ont quasiment doublé depuis 1978.

La part des transports collectifs s'élève à 10 % et le nombre de déplacements effectués en transports collectifs n'a quasiment pas évolué entre 1990 et 1998.

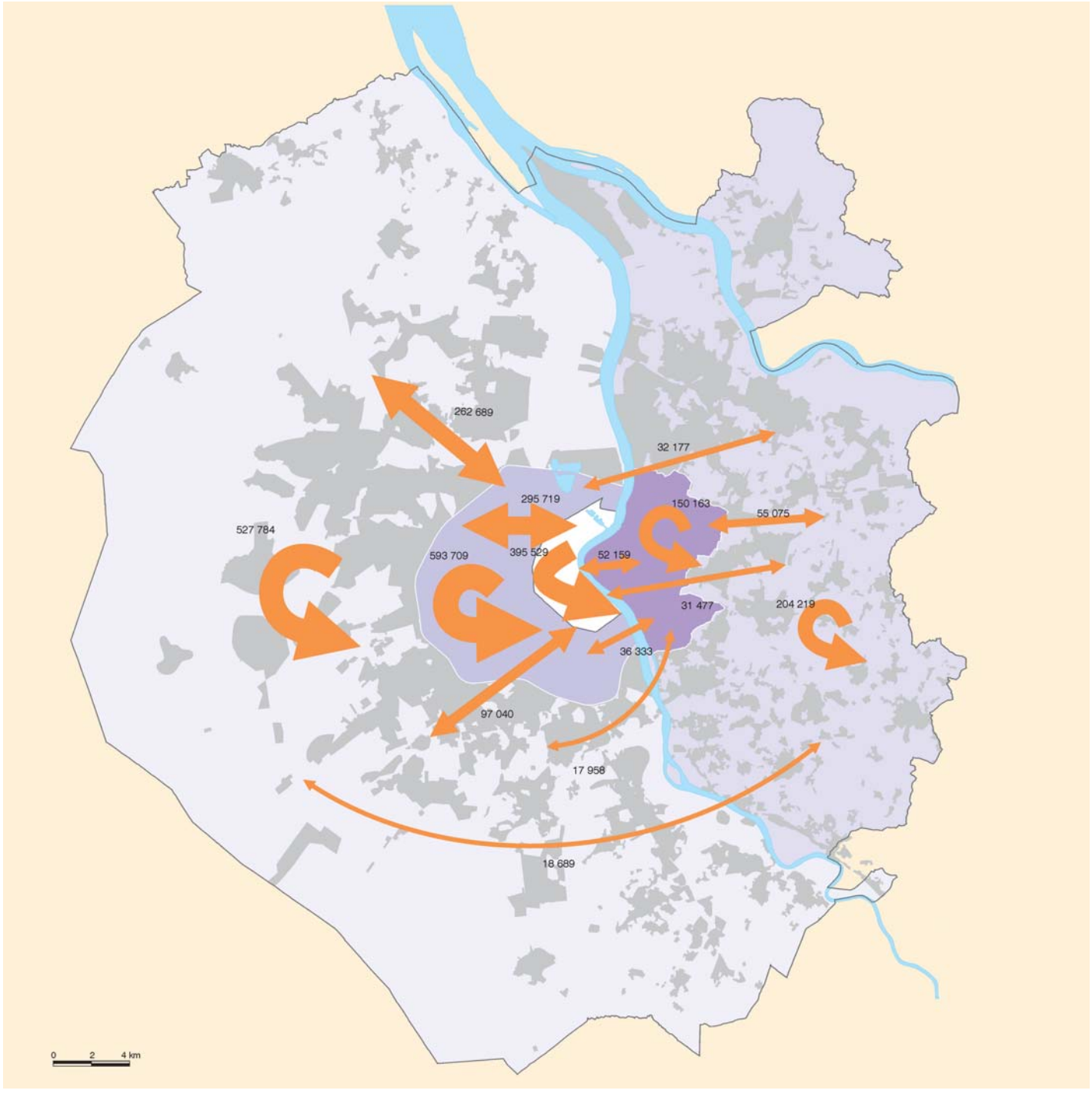
La part des deux-roues est passée sous la barre des 5 %, mais la situation est similaire dans la plupart des agglomérations françaises.

La marche à pied, qui assure environ 20 % des déplacements, se situe à un niveau parmi les plus bas de France.



Répartition par motif des déplacements dans la CUB

Sources : Enquête ménages 1998



flux journaliers supérieurs à 10 000 déplacements

20 000

150 000

400 000

secteurs enquête ménages - déplacements 98

- secteur intra boulevards
- secteur intra rocade
- secteur rive droite central
- secteur rive gauche
- secteur rive droite

données provenant de la CUB, de l'INSEE, du ministère de l'Equipement
et de l'enquête ménages déplacements, 1998
traitement a'urba

Mobilité des habitants

En 1998, une enquête portant sur 5 000 ménages, effectuée par l'INSEE sur 96 communes de la région métropolitaine bordelaise, a permis de calculer la mobilité qui correspond au nombre moyen de déplacements effectués par une personne au cours d'un jour ouvrable.

Contrairement aux tendances nationales, la mobilité dans l'agglomération n'a cessé de croître depuis les années 1970 passant de 2,83 en 1978 à 3,13 en 1990, pour atteindre 3,58 en 1998. Alors que la mobilité des habitants de l'agglomération bordelaise était inférieure à la moyenne des grandes villes françaises en 1978 et 1990, elle est proche aujourd'hui des niveaux observés en France.

Cependant, la mobilité moyenne recouvre des disparités significatives : 11 % de la population a déclaré ne pas s'être déplacé la veille (ou avoir été absent de l'aire d'étude) et plus de la moitié de la population effectue au moins 4 déplacements par jour.

La répartition de la mobilité entre modes de transport et son évolution très contrastée montrent clairement la prédominance de l'usage de la voiture particulière qui n'a cessé de croître.

La mobilité en transports en commun et à pied stagne sur la période 1978-1998 ; les deux-roues, après une chute importante dans les années 1980, se maintiennent à un niveau constant.

Des critères tels que l'âge, l'occupation principale ou le niveau d'études apparaissent très discriminants pour la mobilité : ainsi, les classes d'âge les plus mobiles sont les 25-49 ans, c'est-à-dire celles où le taux d'activité est également le plus important.

La mobilité, et plus encore la mobilité par modes de déplacement, est également très dépendante de la localisation résidentielle. Ainsi, la mobilité à pied décroît du centre vers la périphérie, passant de 1,60 déplacement effectué à pied par jour et par personne à l'intérieur des boulevards à 0,21 au sud de l'agglomération. La marche est davantage utilisée dans les secteurs où le niveau d'équipement et en particulier l'équipement commercial est important, favorisant ainsi les déplacements de courte distance.

La même tendance est enregistrée en ce qui concerne la mobilité en transports collectifs, car les échanges en liaison avec la périphérie sont plus difficiles par ce mode de transport.

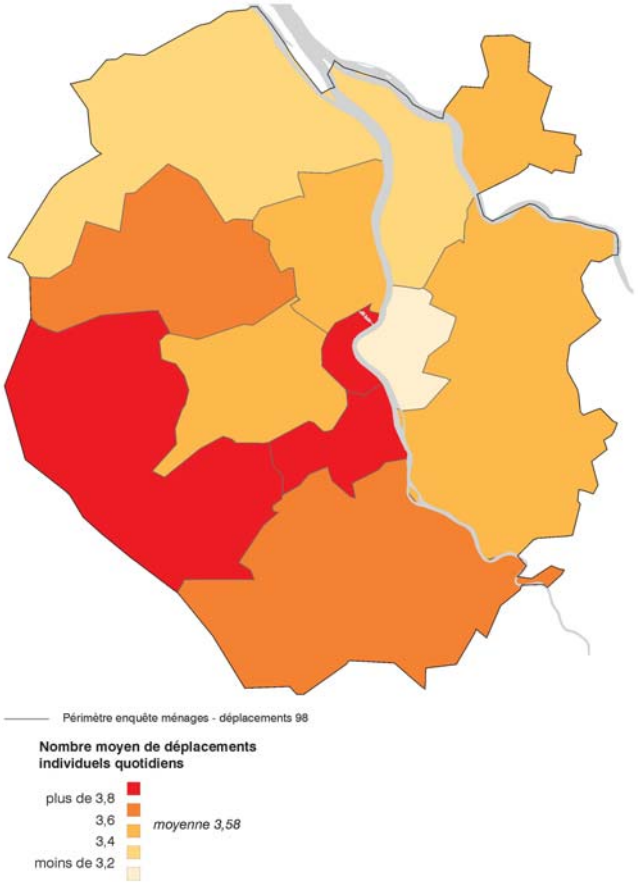
A l'inverse, la mobilité en voiture particulière augmente sensiblement du centre vers la périphérie : habitat individuel et faible densité jouant en faveur de l'usage de ce mode.

La densité favorise l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière, alors que, dans les secteurs plus éloignés, l'absence de polarités urbaines et l'étalement urbain (la dispersion de l'habitat) favorisent l'usage de la voiture particulière. Les secteurs les plus denses sont aussi les mieux desservis en transports collectifs.

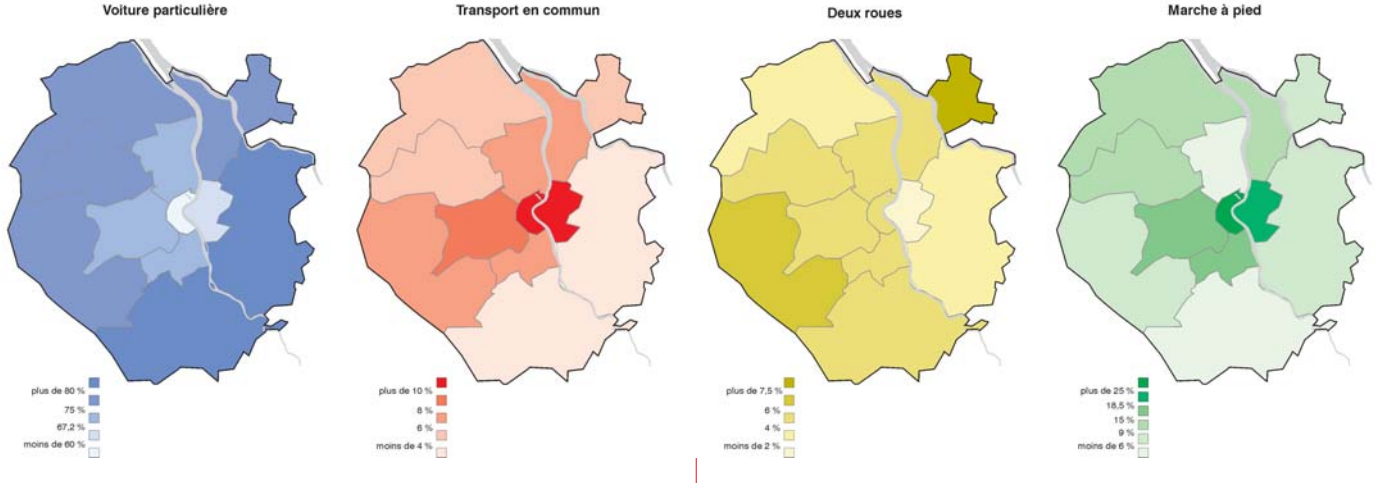
La mobilité en deux-roues est quant à elle à des niveaux relativement faibles, quel que soit le secteur de résidence. Les déplacements pour motifs dits "obligés" (c'est-à-dire les déplacements liés au travail ou à l'enseignement) ne représentent que 28 % du total des déplacements et la mobilité liée au travail décroît.

L'augmentation des déplacements pour les motifs dits "libres" et le champ des destinations qui s'élargit en conséquence apparaissent comme une nouvelle donnée pour la planification des transports collectifs qui s'avère alors plus difficile.

Mobilité des habitants de l'aire métropolitaine bordelaise



Mobilité selon le mode de transport



données provenant de la CUB, de l'INSEE, du ministère de l'Equipement
et de l'enquête ménages déplacements, 1998
traitement a'urba

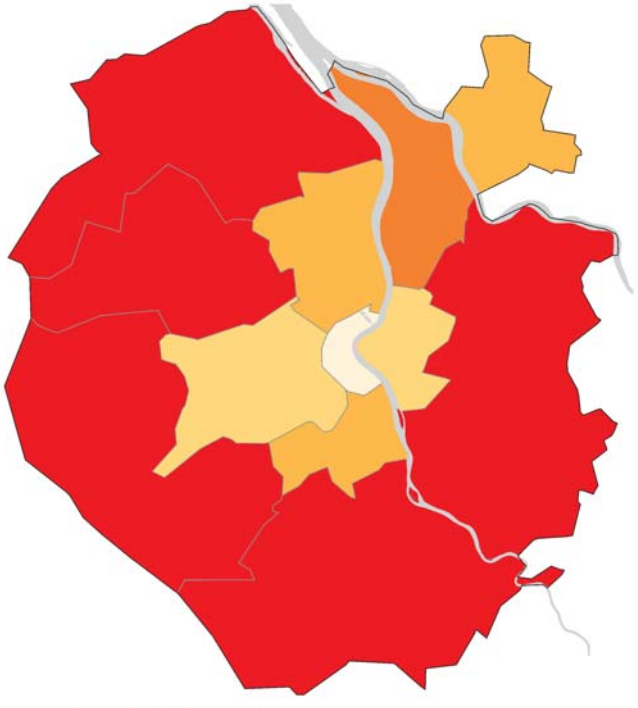
Motorisation des ménages

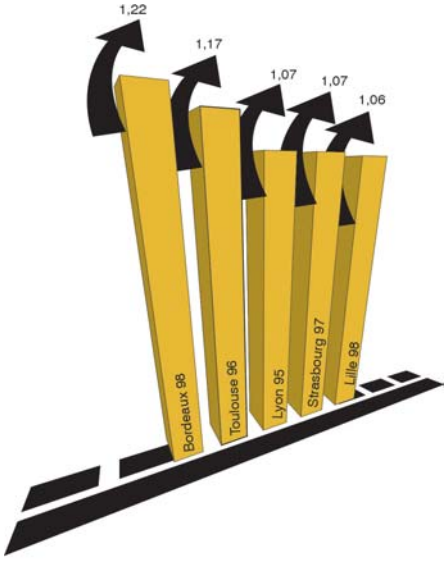
Le taux de motorisation traduit le nombre moyen de voitures possédées par chaque ménage. En 1998, il a été recalculé par l'INSEE à partir de la réalisation de l'enquête ménages portant sur 96 communes de la région métropolitaine bordelaise.
Si la croissance du parc automobile s'est ralentie sur l'agglomération par rapport au rythme enregistré entre 1978 et 1990, il continue à se développer plus vite que la population (on compte entre 1990 et 1998, 12 % de véhicules de plus pour 2 % de population supplémentaires) et l'on compte aujourd'hui 1,22 voitures par ménage, ce qui fait de Bordeaux l'une des villes de France où la motorisation est la plus élevée.

Le taux de motorisation est également marqué par des disparités géographiques significatives. En effet, ce taux est beaucoup plus élevé à la périphérie, là où domine l'habitat individuel et où les distances à parcourir sont plus longues et les transports en commun moins efficaces. Ainsi, dans les territoires situés à l'extérieur de la rocade, 53 % des ménages possèdent plusieurs voitures contre 16 % seulement dans le centre de Bordeaux (intérieur boulevards). Néanmoins, si le taux de motorisation des ménages dans le centre-ville de Bordeaux est bien moins élevé qu'à la périphérie, il faut pondérer ce différentiel par celui de la taille moyenne des ménages, plus faible en centre-ville où, le parc automobile possédé est cependant, d'un volume plus important, atteignant près de 60 000 véhicules dans un secteur où les possibilités de stationnement sont beaucoup plus contraintes.

On constate également qu'à la périphérie, plus de 8 personnes sur 10 en âge de conduire possèdent le permis de conduire, cette proportion avoisine même dans certains secteurs, les 90 %.

© Paul Robin a'urba





Le taux de motorisation des grandes agglomérations françaises
(nombre moyen de véhicules par ménage)
Sources : Enquêtes ménage

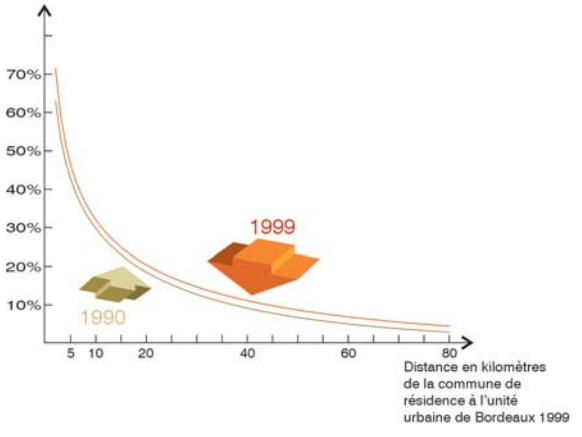
données provenant de la CUB, de l'INSEE, du ministère de l'Equipement
et de l'enquête ménages déplacements, 1998
traitement a'urba

Aire de recrutement

L'agglomération bordelaise, ou unité urbaine selon la définition de l'*INSEE,* compte en 1999 51 communes. On peut mesurer son attractivité en observant son aire de recrutement définie par le nombre d'actifs ayant un emploi qui travaillent ou viennent travailler dans l'une des communes de l'unité urbaine.

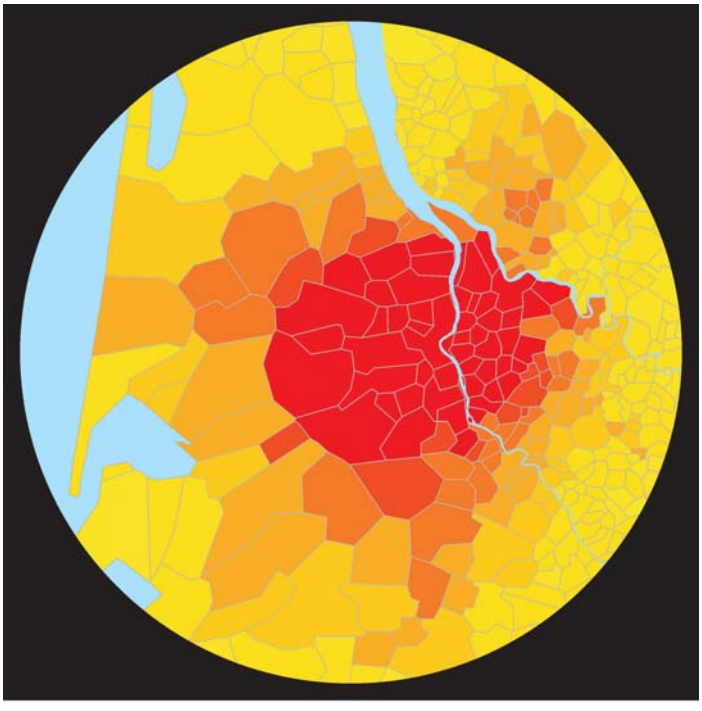
> Près de 93 % des actifs ayant un emploi, résidant dans l'une des 51 communes de l'unité urbaine, travaillent sur ce même territoire, ils représentent 300 700 personnes.
Cette aire accueille 331 700 actifs, dont 31 000 venant de l'extérieur de l'unité urbaine, soit 65,6 % des actifs occupés habitant la Gironde :
> 47 communes hors de l'unité urbaine ont plus de 50 % de leurs actifs qui ont un emploi sur l'agglomération soit 20 500 actifs sur un total de 31 600.
> 101 autres communes ont entre un quart et la moitié d'actifs attirés par l'unité urbaine.
La géographie de cette attractivité est assez fortement corrélée aux axes autoroutiers et routiers les plus importants.
Seules quatre communes de la Gironde n'ont aucun actif dont le lieu de travail soit situé dans l'une des 51 communes de l'unité urbaine.

> En termes d'évolution entre 1990 et 1999, une constatation majeure s'impose : la notion habitat-travail apparaît de moins en moins comme une contrainte dans les choix résidentiels. Cela est dû à la fois à l'amélioration des communications (prédominance du temps sur la distance) et à une période difficile en matière d'emploi, où le choix du lieu de travail est plus fortement influencé par la rareté de l'offre.
De ce constat, il résulte deux phénomènes :
> A l'intérieur de l'unité urbaine, 34 des 51 communes ont en 1999 une part plus importante qu'en 1990 d'actifs occupés qui vont travailler en dehors de l'unité urbaine. Ces communes regroupent plus de 80 % des actifs de l'agglomération, et Bordeaux est la commune où la part relative de cet accroissement est la plus forte. A l'inverse, parmi les communes où la part des actifs occupés travaillant hors de l'unité urbaine est plus faible en 1999 qu'en 1990 figurent au premier rang Bruges et Saint-Médard-en-Jalles, qui conjuguent l'une comme l'autre une forte évolution démographique et un taux d'emploi élevé.
> A l'extérieur de l'unité urbaine, seulement 30 % des communes ont en 1999 un taux d'actifs venant travailler dans l'unité urbaine inférieur au taux de 1990. Il s'agit essentiellement de petites communes situées majoritairement aux marges du département.
Le reste des communes de Gironde, qui regroupent 80 % des actifs hors unité urbaine, ont en 1999, une part plus importante d'actifs occupés qui viennent travailler sur l'unité urbaine. C'est ce phénomène qui est exprimé par le graphique, ci-dessous, où quelque soit la distance à l'unité urbaine des communes considérées, on observe systématiquement plus d'actifs venant travailler dans l'unité urbaine en 1999 qu'en 1990, les 2 courbes ne se croisant jamais. Parmi les 11communes les plus concernées, 8 sont situées dans le sud-ouest du département, avec notamment les collectivités du sud-bassin et est-bassin en corrélation avec le phénomène de migration résidentielle de la dernière décennie. Même si la part relative des actifs concernés n'est pas encore très élevée, c'est aujourd'hui une tendance forte qui s'affirme. Le graphique, ci-contre, en offre une expression. E n 1990, 19,3 % des actifs du sud et de l'est du bassin d'Arcachon venaient travailler dans l'unité urbaine, ils sont près d'un quart (24 %) en 1999 à effectuer ce déplacement.



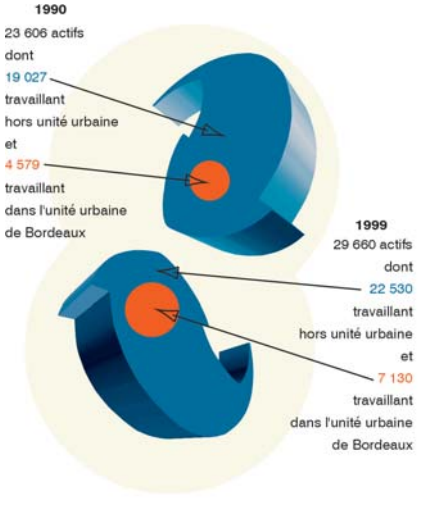
Pourcentage d'actifs travaillant dans l'unité urbaine de Bordeaux et résidant en dehors

Sources : INSEE, *traitements a'urba*



**pour 100 personnes ayant un emploi en 1999,
combien travaillent dans l'unité urbaine de Bordeaux ?**

plus de 75
67
50
33
25
10
moins de 5

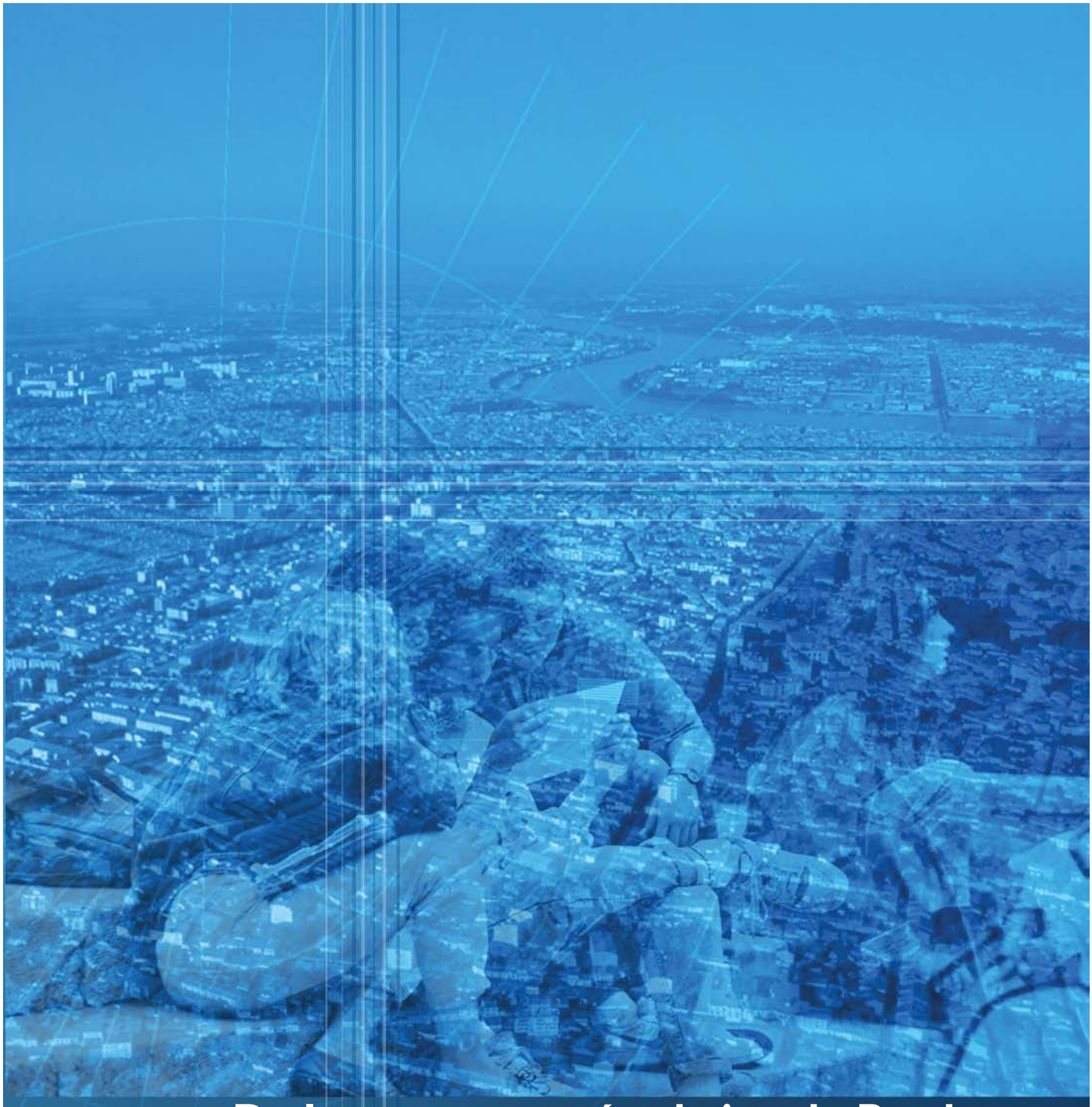


Impact de l'aire de recrutement de l'unité urbaine de Bordeaux sur les communes du Sud et de l'Est du bassin d'Arcachon

Sources : INSEE

sources : données provenant de l'INSEE © RP 1999

Le périmètre ici retenu est celui de la communauté urbaine de Bordeaux, qui regroupe 27 communes dans un établissement public de coopération intercommunale bénéficiant de nombreuses compétences : aménagement, logement, déplacements, développement économique, gestion de l'environnement et des grands équipements.
C'est à ce niveau que sont élaborés les grands dossiers de planification et de politique urbaine : politique locale de l'habitat (PLH), plan de déplacements urbains (PDU), plan local d'urbanisme (PLU), schéma universitaire, etc.
Ces différents domaines sont successivement présentés : les ressources humaines, la situation du logement et l'évolution du parc, l'évolution du trafic routier, le réseau de transports en commun et les centres d'échanges de voyageurs, ainsi que tous les grands équipements situés sur le territoire de la communauté urbaine qui font de celle-ci le cœur d'une métropole active, assurant de nombreux services de haut niveau dans l'enseignement scolaire et universitaire, la santé, la culture, le sport, etc., pour tous les habitants de l'aire métropolitaine et au-delà.
Les indicateurs retenus et présentés sur les cartes ont été sélectionnés pour expliciter tant l'importance quantitative de ces équipements, que la qualité des niveaux de service offerts.
A cet égard, le lecteur remarquera la place donnée à tout ce qui constitue la qualité du cadre de vie et de l'environnement : paysage, espaces verts, santé, culture, patrimoine historique et contemporain, etc.



De la communauté urbaine de Bordeaux

Evolution de la tache urbaine

En un demi-siècle, le territoire bâti de l'agglomération s'est considérablement étalé, dépassant largement l'aire de la communauté urbaine.
L'espace de métropolisation s'étend jusqu'au bassin d'Arcachon et à l'agglomération de Libourne.
Au sein même de la communauté urbaine, une part importante de l'accroissement démographique a eu lieu dans les secteurs périurbains, tandis que le cœur de la métropole a peu progressé et que la ville centre a perdu une part importante de sa population, notamment à partir des années 1960.
Ce phénomène, qui s'est accentué lors des 25 dernières années, est lié à des mouvements d'installation ou de déplacement important de familles en périphérie, dus à la montée en puissance de l'accession à la propriété et au développement induit des lotissements à l'extérieur des centres anciens denses.

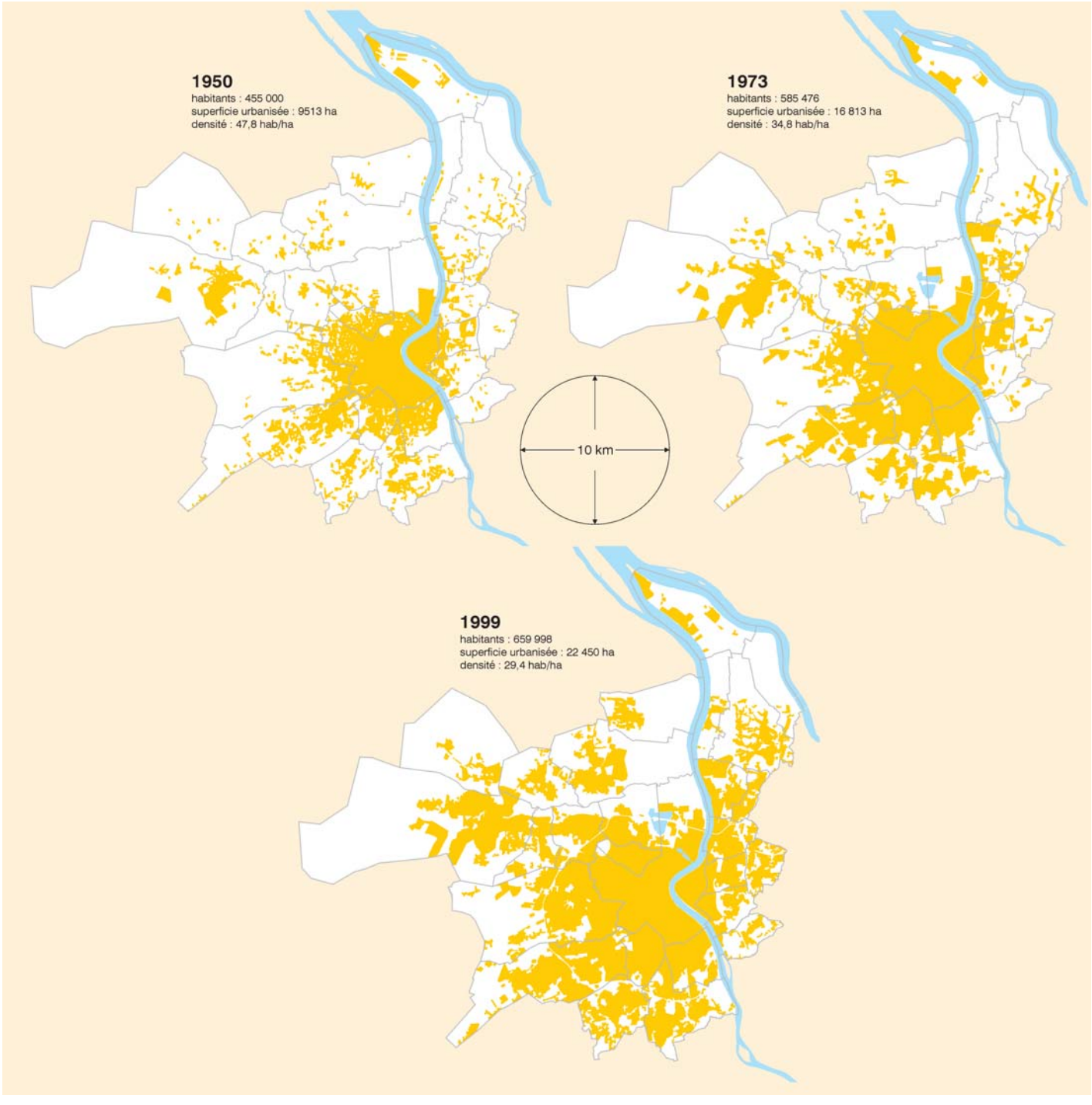
L'étalement de l'agglomération à partir d'un tissu pavillonnaire prédominant, aux faibles densités, a induit des caractéristiques très marquées qui ne vont pas sans poser des problèmes dans le futur :
> une tendance à une différenciation spatiale et sociale en périphérie, soulevant à terme le problème du renouvellement du parc et de la pérennité des équipements publics, avec également une faiblesse dans le parc locatif social,
> une consommation importante d'espace en raison des faibles densités, disproportionnée avec l'accroissement démographique (136 % d'augmentation de surface urbanisée pour seulement 45 % de population supplémentaire dans les 50 dernières années),
> un accroissement et un allongement progressifs des déplacements, du fait de la plus grande stabilité résidentielle et de l'utilisation massive de la voiture particulière, pour tous les motifs de déplacement. La carte, ci-contre, montre clairement que la densité de la trame viaire n'est pas proportionnelle à la densité du bâti. Plus on s'éloigne du centre et plus on est contraint de maintenir un maillage important du réseau pour pouvoir desservir convenablement un habitat de moins en moins dense. Ce phénomène est identique pour l'ensemble des réseaux (eau, électricité et assainissement).

Dans le même temps, au cœur de l'agglomération, les tissus anciens devenaient de plus en plus obsolètes, ce qui débouchait sur :
> une augmentation importante de la vacance ;
> une inadaptation structurelle de l'offre locative, (avec une surabondance de logements locatifs privés de petite taille à Bordeaux notamment et la concentration du parc locatif public en première couronne ;
> une baisse du nombre de familles avec enfants, conduisant à un vieillissement de la population et à une sous-occupation des logements.

Aujourd'hui, parmi les grandes agglomérations françaises, Bordeaux est la moins dense. Si cette spécificité contribue à donner l'image d'une agglomération tranquille, au cadre de vie agréable, cela masque parfois des dysfonctionnements et des déséquilibres internes qu'il convient de relever.
En première et deuxième couronnes, où les espaces naturels restent encore très présents, l'urbanisation progressive de l'espace en frange des zones urbanisées a généré un tissu urbain intermédiaire peu structuré et créé parfois des difficultés pour pouvoir offrir aux habitants l'ensemble des services urbains traditionnels.

Cette urbanisation extensive a également compromis peu à peu, dans la communauté urbaine, l'existence des coulées vertes qui prévoyaient la préservation de nombreux espaces naturels et libres. De même, dans les années à venir, la poursuite du développement d'un habitat trop dispersé et peu structuré risquerait de menacer la cohérence des grandes unités paysagères au-delà même des limites de la communauté urbaine, tout particulièrement aux abords des principaux axes de pénétration routière.

Trame viaire et densité



sources : a'urba

Evolution de la tache urbaine (1999)

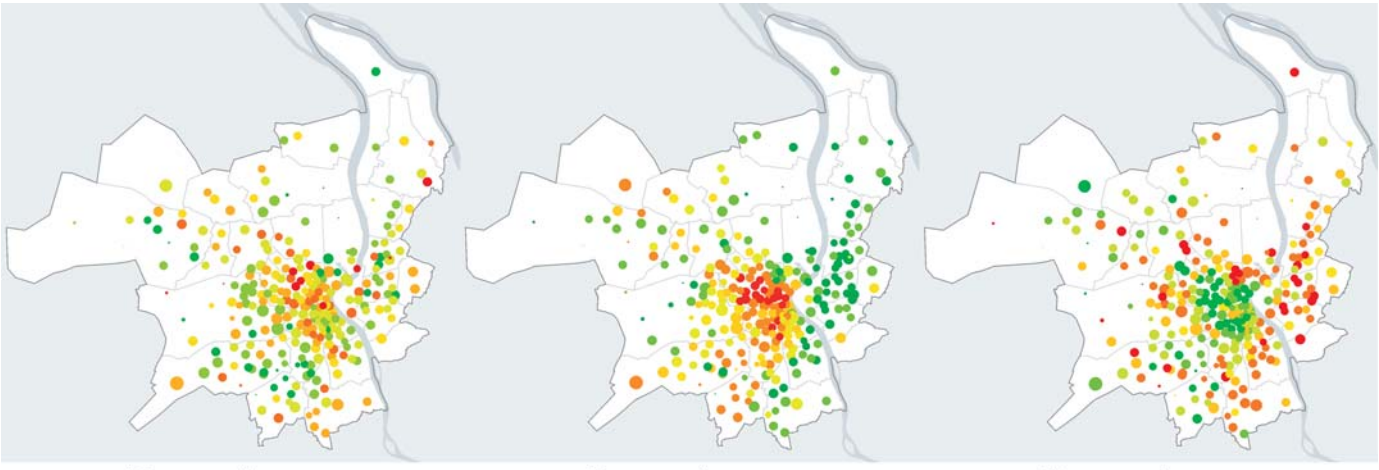
Catégories socioprofessionnelles

Une opposition majeure organise l'espace social de l'agglomération : celle des lieux de résidence des ouvriers et ceux des cadres et professions intellectuelles supérieures. L'implantation de ces derniers regroupe trois pôles principaux. Le premier inclut le "triangle d'or" des beaux quartiers bordelais (allées de Tourny, cours de Verdun, cours de l'Intendance) et son environnement immédiat. Il se prolonge de part et d'autre des boulevards pour rejoindre le pôle universitaire et hospitalo-universitaire sur les communes de Talence, Pessac et Gradignan. Vers le nord-ouest le centre de Saint-Médard-en-Jalles et la commune de Saint-Aubin-de-Médoc constituent le pôle des cadres de l'industrie aérospatiale.

Les ouvriers sont les plus nombreux là où les cadres et professions intellectuelles supérieures sont absents : sur la rive gauche, dans les quartiers des grands ensembles HLM de Mérignac, Pessac, Bègles et Bordeaux-nord, mais ils se concentrent essentiellement sur la rive droite. Sur les communes de Lormont, Cenon et Floirac, cette implantation est largement conditionnée par l'offre de logements : ces trois communes, qui représentent à peine 8 % de la population de l'agglomération abritent le quart de son parc HLM. Mais la présence ouvrière est également liée à un habitat plus traditionnel dans Bordeaux (entre l'hypercentre et les quais rive gauche à Bacalan, Saint-Michel, Belcier, à la Bastide et la Benauge rive droite), à Bègles ainsi que dans la zone industrialo-portuaire, de Bassens à la presqu'île d'Ambès.

Sur la commune de Bordeaux, l'opposition des quartiers ouvriers (qualifiés ou non) et des quartiers de cadres est particulièrement nette. Si l'on classe les quartiers IRIS 2000 en fonction du taux croissant de cadres parmi leur population, le taux d'ouvriers suit la tendance inverse. Il faut en outre noter que les cadres sont les plus nombreux dans 51 des quartiers et les ouvriers dans 35 quartiers seulement. On rencontre cependant une certaine mixité sociale dans les quartiers du centre-ville (Saint-Michel, la Victoire), à proximité de la gare Saint-Jean, mais également à la limite de Caudéran et Mérignac.

Une seconde opposition, plus inattendue, divise les classes moyennes. Les professions intermédiaires (techniciens, contremaîtres, et cadres moyens du secteur privé ou public) sont massivement localisées sur la rive gauche (à l'exception de Carbon-Blanc et Pompignac). Les artisans, commerçants et chefs d'entreprise résident certes dans Bordeaux, mais également, de manière massive, dans la deuxième couronne de la rive droite.



sur 100 personnes actives, combien sont artisans, commerçants et chefs d'entreprise ?

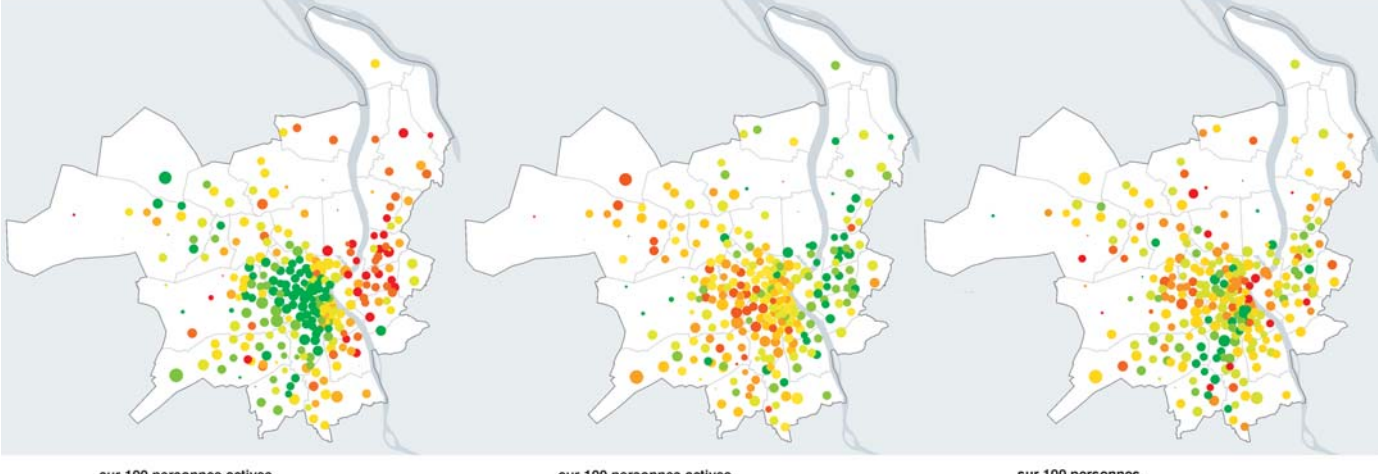
plus de 10
8
6,5
5,6 *moyenne CUB*
4,5
moins de 3

sur 100 personnes actives, combien sont cadres et professions intellectuelles supérieures ?

plus de 30
20
17,5
15,1 *moyenne CUB*
12
moins de 6

sur 100 personnes actives, combien sont employés ?

plus de 40
35
33
31,8 *moyenne CUB*
28
moins de 25



sur 100 personnes actives, combien sont ouvriers ?

plus de 35
27
23
19 *moyenne CUB*
16
moins de 12

sur 100 personnes actives, combien sont professions intermédiaires ?

plus de 33
30
28
25,6 *moyenne CUB*
22
moins de 17

sur 100 personnes, combien sont des personnes actives ?

plus de 55
53
50
46,7 *moyenne CUB*
43
moins de 40

données provenant de l'INSEE © RP 1999
niveau géographique IRIS 2000
traitement a'urba

C I c Cartographie des handicaps

La carte des handicaps cumule les géographies de trois cartes statistiques dont les indicateurs affectent le plus, sur le plan social, un territoire urbain. Ce sont la proportion des chômeurs par rapport à la population active totale, le nombre moyen d'années d'études de la population de 15 ans et plus, et le pourcentage des logements vacants par rapport à l'ensemble des résidences principales. Les valeurs chromatiques sont établies directement en fonction de la moyenne de la communauté urbaine de Bordeaux ; plus un phénomène lui sera supérieur, plus il sera rouge, plus il lui sera inférieur, plus il sera vert. Les unités spatiales qui servent de base correspondent au cadre infracommunal de l'INSEE (IRIS).

> La carte de proportion des chômeurs montre de forts pourcentages sur Bordeaux de part et d'autre du secteur de la Garonne. Les chiffres du recensement indiquent une moyenne générale de 19 % pour la commune centre, avec des pointes allant de 25 à 30 % dans certains secteurs infracommunaux de Bacalan, de la Bastide et même de Bordeaux-centre (secteurs encore vétustes des quais). Les communes des Hauts-de-Garonne présentent une moyenne générale de chômeurs encore plus élevée à Lormont et à Cenon. En revanche, Floirac bénéficie d'une moyenne plus faible mais qui, détaillée dans certains quartiers, varie aussi entre 25 et 30 %. A l'ouest, dans la commune de Mérignac dont la proportion moyenne atteint à peine 12 %, une poche de pauvreté ponctuelle affiche un taux de près de 30 % de chômage.

> La carte du faible niveau de formation

Pour harmoniser le système de lecture, comme pour le chômage et la vacance, le rouge signifie le niveau élevé du handicap. Le bon niveau de formation a été représenté en vert.

Bordeaux et Gradignan détiennent le record du pourcentage de diplômés supérieurs (16 et 15 %). Des indicateurs rouges se retrouvent ponctuellement sur certains secteurs d'habitat social des communes de la rive gauche ou sur quelques communes du proche Médoc à l'économie encore semi-rurale. Mais la concentration des populations présentant un fort handicap de formation se situe en grande majorité rive droite : Ambès, Bassens, Cenon et Lormont.

> La carte de la vacance des logements

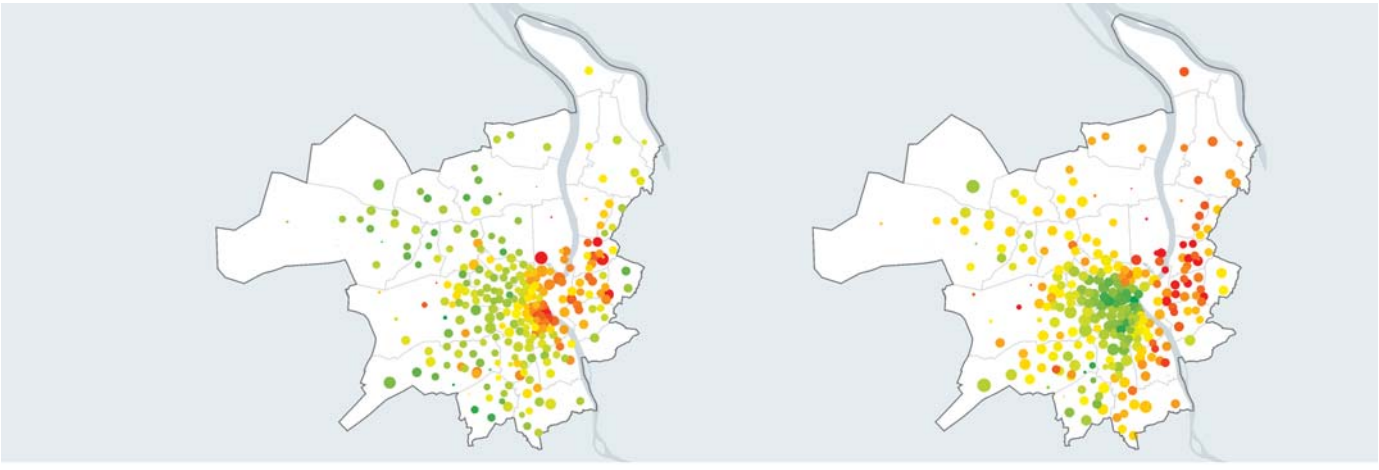
A côté d'indicateurs classiques de marquage social comme le chômage et le faible niveau de formation, le parti-pris de retenir la vacance peut *a priori* sembler arbitraire. Pourtant, une forte densité de logements vacants amène un quartier à se vider non seulement de ses habitants souvent les plus aisés mais aussi de ses commerces et services, entraînant une paupérisation de la population.

C'est Bordeaux-centre qui, cette fois, paraît supporter le plus fort handicap, avec une moyenne générale de 12 % de logements vacants. En 1999, il y a encore 15 000 logements vacants dans Bordeaux-centre, dont 2 000 dans le secteur sauvegardé.

Les quartiers centraux les plus frappés (plus de 20 % de vacance) se situent aux abords de la Garonne où existent les plus forts taux de chômage de la ville (25 %). Sur la rive droite, le fort investissement public amorcé depuis le financement du DSQ (développement social des quartiers) jusqu'aux actions du grand projet de ville (GPV) ont atténué le taux de vacance des logements qui se situe autour de 4 % seulement dans les communes des Hauts-de-Garonne, adhérentes au GPV.

> La synthèse des handicaps

L'"addition" des trois cartes montre bien le marquage social du cœur de l'agglomération, notamment sur les deux rives de la Garonne, tandis qu'en périphérie les marqueurs rouges vont en se diluant. Ceci va à l'encontre des représentations imaginaires locales qui situent les secteurs les plus handicapés de l'autre côté de la Garonne, rive droite. Le fleuve, loin d'opérer une coupure dans les phénomènes sociaux, donne plutôt l'impression de les lier, ce qui peut s'expliquer historiquement par le déclin commun des quartiers populaires liés autrefois aux activités portuaires du centre-ville. Ainsi, malgré la reconquête déjà bien amorcée des quais et la priorité donnée par le projet urbain de Bordeaux au renouvellement des secteurs des Chartrons, et des "trois B" (Bacalan, Belcier, Bastide), le cœur de la ville centre continue à cumuler de lourds handicaps sociaux et urbains. Si la Bastide a évolué pour devenir un quartier médian, ces quartiers centraux de Bordeaux restent encore manifestement déshérités.

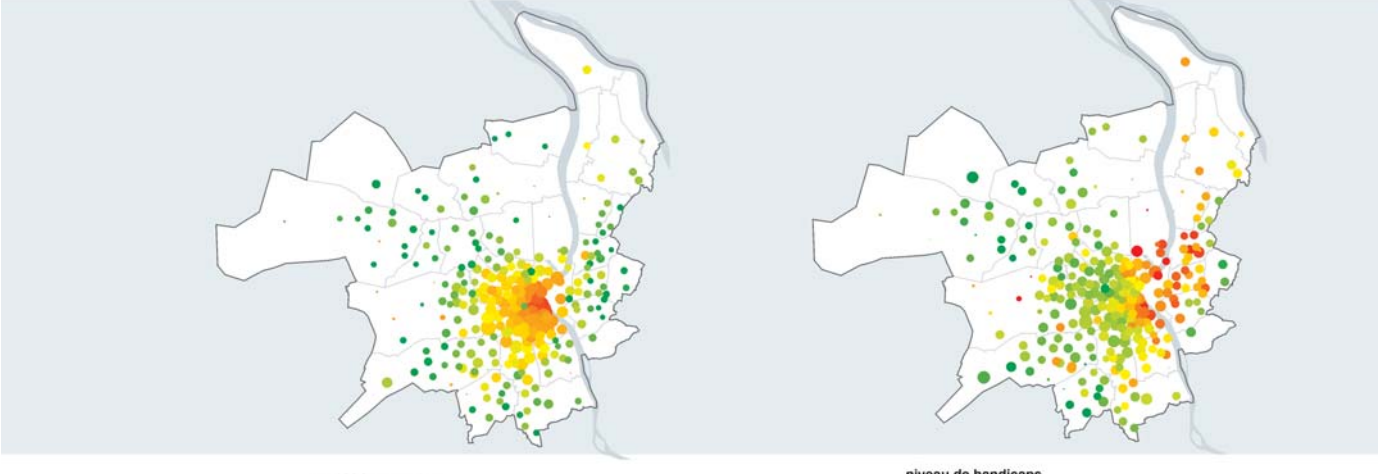


sur 100 personnes actives, combien sont au chômage ?

72,7
15,9
5,8

niveau de formation de la population
(en années d'étude)

13
9,8
4



sur 100 logements, combien sont vacants ?

33
7,5
1

niveau de handicaps

élevé
moyen
faible

données provenant de l'INSEE © RP 1999
niveau géographique IRIS 2000
traitement ACTES

Statuts d'occupation

Du fait de ses différences de statut, de qualité, d'échelle et de son insertion spatiale, le logement est un catalyseur social qui, par ses conditions de production, son cycle de vie et son image structure profondément l'espace social des agglomérations. Bordeaux n'y échappe pas.

L'inertie du parc immobilier, malgré les politiques de réhabilitation et, désormais, de renouvellement urbain, fait que cette structuration se modifie lentement tandis que le marché et les tentatives de politique locale demeurent tributaires des politiques nationales et du contexte financier dominé par la politique monétaire.

> Une répartition contrastée

Sur l'espace de la communauté urbaine de Bordeaux, la représentation de la proportion de résidences principales occupées par leur propriétaire en 1999 fait ressortir, par contraste, l'intensité du phénomène locatif à l'intérieur des boulevards, celui-ci débordant sur les communes de Pessac et Talence dans leurs parties proches du campus universitaire.

Cette intensité est également observable sur les coteaux des Hauts-de-Garonne, du fait de l'importance des ensembles HLM, dans une ZUP qui s'étend sur les trois communes de Floirac, Cenon et Lormont.

A contrario, la propriété d'occupation progresse graduellement au fur et à mesure qu'on s'éloigne de ce noyau central de l'agglomération vers la périphérie en préfigurant les caractéristiques de l'espace périurbain très étalé de la métropole bordelaise très au-delà des limites de la communauté urbaine.

Ce statut caractérise particulièrement le quadrant nord-ouest, tandis qu'il vient diversifier le parc immobilier de Pessac, grande commune au profil d'habitat contrasté.

La proportion de résidences locatives privées connaît une surreprésentation sur Bordeaux et les parties de Mérignac, Pessac et Talence qui jouxtent la ville centre. Ce type d'habitat est quasiment inexistant sur la rive droite, mis à part le quartier de La Bastide.

L'examen du parc locatif HLM met en évidence trois tendances :

> sa concentration relative et quantitative à l'intérieur de la rocade, du fait de son histoire ;

> son regroupement sur des pôles historiques qui, entre 1950 et 1975, ont profondément marqué l'espace bordelais par une surreprésentation au nord de la ville centre avec le Grand-Parc et les Aubiers et, sur la rive droite, avec la vaste ZUP des Hauts-de-Garonne. Sur la commune de Lormont, les HLM composent jusqu'à 70 % du parc ;

> son inégale répartition dans sa dissémination plus récente en petites opérations plus périphériques et sa quasi-inexistence dans certaines communes.

A la faveur d'acquisitions-améliorations et de petites opérations de construction, l'office HLM a investi les parties proches des quais dans le secteur sauvegardé et, de manière pionnière, certains secteurs tels que les Chartrons entraînant derrière lui la réhabilitation privée. Des opérations plus conséquentes recherchent désormais la diversité des types d'habitat telles que la ZAC Cœur-de-Bastide ou la ZAC des Chartrons, où l'opérateur urbain est un organisme HLM.

Du fait de ces tendances, en 1999, les opérations de plus de 20 logements se situent surtout dans le nord de Bordeaux, quand celles de moins de 10 logements sont plutôt implantées sur le tissu ancien des quais, profilant ainsi le peuplement de ses quartiers à travers la taille des ménages.

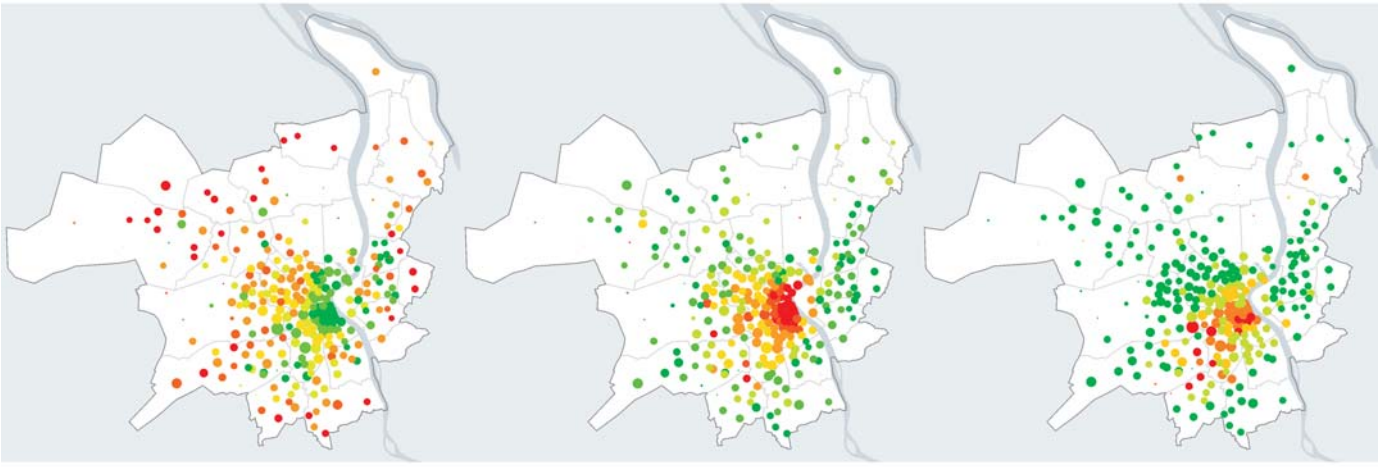
La rive droite mélange, quant à elle, différentes échelles, tandis que les plus petites opérations se dispersent sur l'espace communautaire.

Parmi des formes d'habitat spécifiques, on relève la concentration des résidences principales en meublés ou chambres d'hôtels sur Bordeaux et sur les communes du campus où le logement étudiant contribue à la tendance, notamment avec des résidences-services ou le logement chez l'habitant.

Ce type d'habitat se retrouve ponctuellement aussi sur Blanquefort, Ambarès et Floirac.

Plus dispersée, la proportion de logements hébergeant gratuitement leur occupant reste très bordelaise et vouée au campus, malgré des pourcentages plus modestes.

Résidences principales - statut d'occupation



sur 100 résidences principales, combien sont occupées par leur propriétaire ?

plus de 80
65
50
43,8 *moyenne CUB*
35
moins de 20

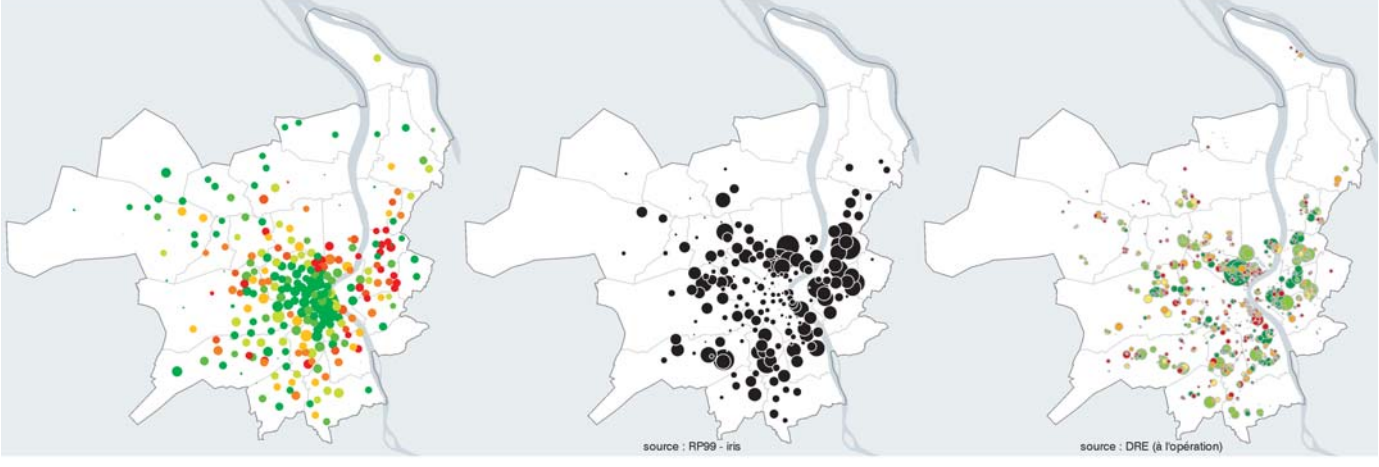
sur 100 résidences principales, combien sont en location privée ?

plus de 40
30
27
24,2 *moyenne CUB*
20
moins de 15

sur 100 résidences principales, combien sont en meublés, en chambres d'hôtels ?

plus de 10
5
2,95 *moyenne CUB*
moins de 1

Logement HLM



sur 100 résidences principales, combien sont en location H.L.M. ?

plus de 60
40
30
20 *moyenne CUB*
10
moins de 5

nombre de logements

1 000
300
30

date de mise en location

après 1990
entre 1982 et 1989
entre 1975 et 1981
entre 1968 et 1974
avant 1968

données provenant de l'INSEE © RP 1999
niveau géographique IRIS 2000
traitement a'urba

Structure du parc

L'examen de la taille des logements oppose de manière assez tranchée la répartition de l'habitat.

Les logements de petite taille se concentrent fortement sur le cœur historique de la ville centre et autour de l'axe desservant le campus universitaire.
La transformation des modes de vie des étudiants, dont la demande s'est amplifiée, réoriente néanmoins celle-ci de manière non négligeable vers des appartements plus spacieux, en colocation, au détriment des studettes.

Si la fonction universitaire de la métropole bordelaise et la montée en puissance des personnes isolées dans la composition des ménages peuvent expliquer la demande de petits logements, cet habitat est aussi le fruit, localement mal maîtrisé, de politiques nationales fondées sur la défiscalisation.

Elles ont attiré vers le secteur sauvegardé de Bordeaux des petits investisseurs privés dans le cadre des encouragements fiscaux à la réhabilitation qui, après la loi de finances de 1977, ont stimulé la création d'associations foncières urbaines libres par des marchands de biens dans une conception différente de celle voulue par la loi Malraux en 1962. Certains de ces produits acquis pour des raisons purement fiscales par des investisseurs extérieurs à la région contribuent aujourd'hui à la vacance.

Cette surproduction de petits appartements a été aussi le fait de l'amortissement Méhaignerie, après 1986, et de l'amortissement Périssol, après 1996, malgré sa volonté de cibler un habitat plus grand. Avec les défauts d'équipements et les problèmes de stationnement des quartiers, cette surproduction a contribué à évincer les familles du centre de Bordeaux.

Elles sont souvent parties vers l'extérieur de la communauté urbaine de Bordeaux ou son pourtour intérieur, où l'on observe la surreprésentation des grands logements sur des communes conquises par la maison individuelle diffuse ou en lotissement ; l'offre foncière y répondait aussi de manière plus abordable et disponible à leur désir d'accession.
On trouve également dans ce type de commune un habitat témoin de leur ancienne vocation rurale, souvent conséquent.

La proportion de logements de taille moyenne transforme quant à elle l'espace de la communauté urbaine de Bordeaux en "manteau d'Arlequin", traduction d'une dissémination, avec cependant deux types d'exceptions : une quasi-absence sur les secteurs centraux où prédominent les petits logements, et une sous-représentation sur des quartiers de communes telles que Saint-Aubin ou Saint-Médard- en-Jalles où dominent les grands logements sur des terrains généralement grands.

Les résidences principales inconfortables sont surreprésentées dans la ville centre, plus particulièrement dans les quartiers historiques et les vieux secteurs liés au port, à La Bastide et Bègles, mais aussi dans les vieux bourgs comme ceux de Cenon et Floirac. L'ancienneté de leur parc, conjuguée à l'impact économique des blocages successifs de loyers à partir de 1914, puis dans le cadre de la loi du 1er septembre 1948, a favorisé leur défaut d'entretien et leur obsolescence, malgré les actions mises en œuvre depuis les années 1970, notamment les opérations programmées d'amélioration de l'habitat, comme dans les quartiers Saint-Pierre et Saint-Michel.

La pauvreté de leurs propriétaires bailleurs ou occupants y rejoint souvent celle, plus fréquente, de leurs locataires.
A un moindre degré, le phénomène marque la partie externe des boulevards jusqu'à la barrière de Mérignac pour disparaître au nord.

Plus ponctuellement, émergent des îlots exceptionnels sur Blanquefort, Le Taillan, Saint-Médard-en-Jalles contrastant avec le caractère récent de la construction dans ces communes.

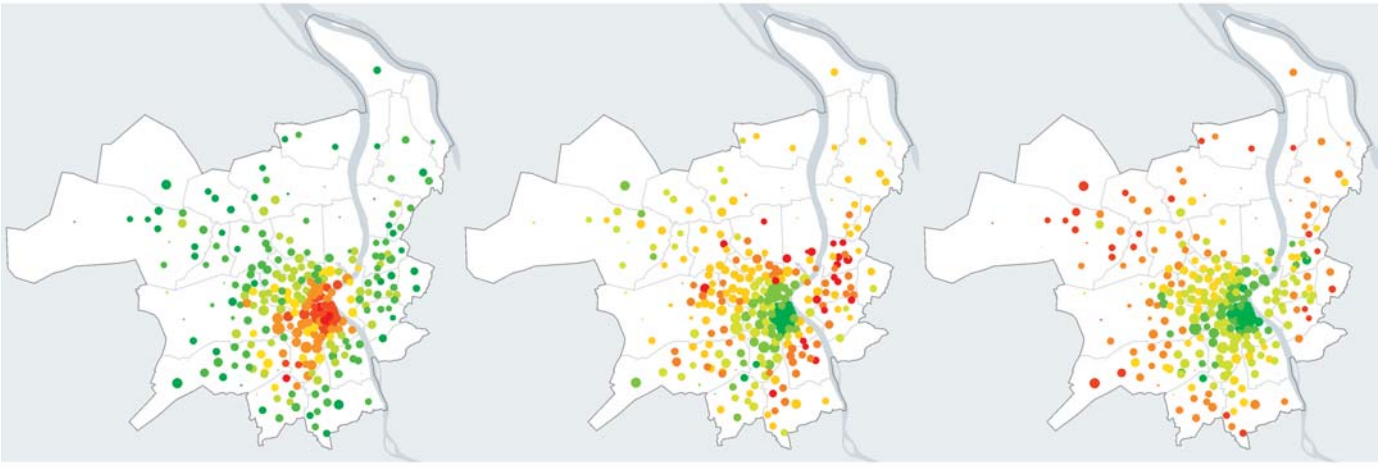
L'habitat de qualité médiocre retrouve avec moins d'intensité cette géographie, en concernant toutefois moins de quartiers sur la ville centre et en émergeant de façon diffuse sur le quadrant nord-ouest de l'agglomération.

Associée pour partie à ces caractéristiques, qui contribuent aussi à mettre de nombreux logements hors marché, la vacance frappe fortement le noyau central des communes de la communauté urbaine de Bordeaux.

Elle se concentre toutefois de manière tranchée avec 15 500 logements sur Bordeaux, où son taux atteint 11 %, affectant 2 000 logements dans le seul secteur sauvegardé. Elle est relativement élevée sur les vieilles communes industrielles où souvent un cycle de déclin résulte de l'enchaînement itératif entre friches, précarisation du peuplement et vacance du logement. Le phénomène s'atténue dans un rayonnement quasi concentrique au-delà des boulevards.

La lutte contre la vacance est devenue aujourd'hui un enjeu majeur de la politique du logement amorcée par la communauté urbaine de Bordeaux et exprimée par son récent programme local de l'habitat.

Résidences principales - taille des logements



sur 100 résidences principales, combien sont de petite taille (type T1 et T2) ?

plus de 70
50
35
26,5 *moyenne CUB*
15
moins de 5

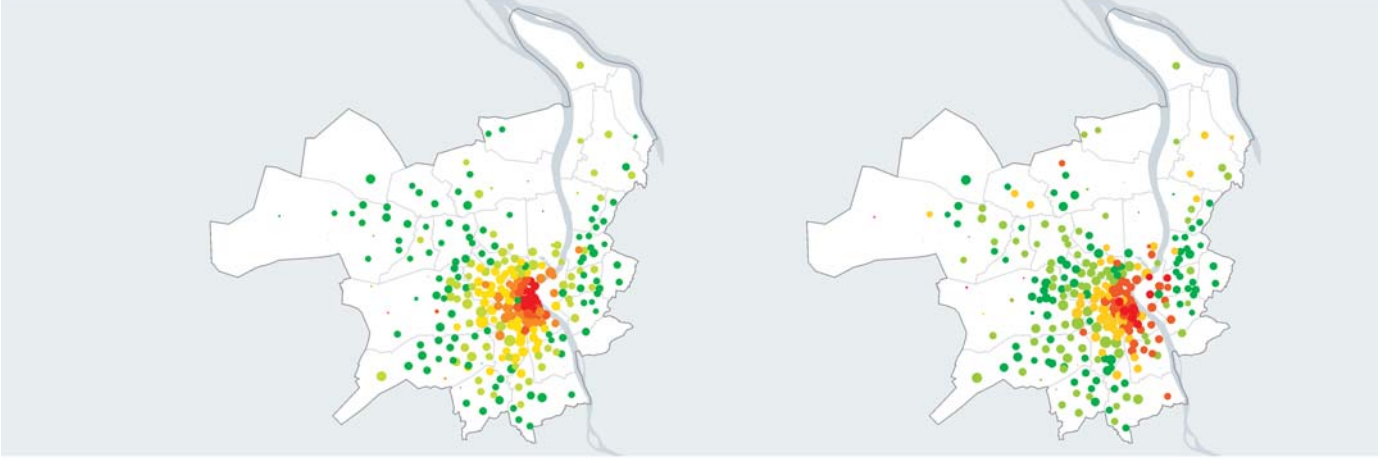
sur 100 résidences principales, combien sont de taille moyenne (type T3 et T4) ?

plus de 70
60
49,6 *moyenne CUB*
40
moins de 30

sur 100 résidences principales, combien sont de grande taille (type T5 et plus) ?

plus de 30
20
15,3 *moyenne CUB*
10
moins de 5

Vacance et inconfort des logements



sur 100 résidences principales, combien sont vacantes ?

plus de 15
12,5
10
7,5 *moyenne CUB*
moins de 5

sur 100 résidences principales, combien sont inconfortables ?

plus de 7,5
5
3,5 *moyenne CUB*
moins de 2

données provenant de l'INSEE © RP 1999
niveau géographique IRIS 2000
traitement a'urba

Stratification sociale

La paupérisation tendancielle du parc social qui affecte inégalement les opérations HLM est observable à travers le croisement de critères tels que la proportion de population ayant un emploi précaire, ou encore le nombre de chômeurs (voir carte p.115) ou d'étrangers.

Ils identifient les quartiers immédiatement limitrophes du port de part et d'autre de la Garonne, le "triangle" faisant exception.

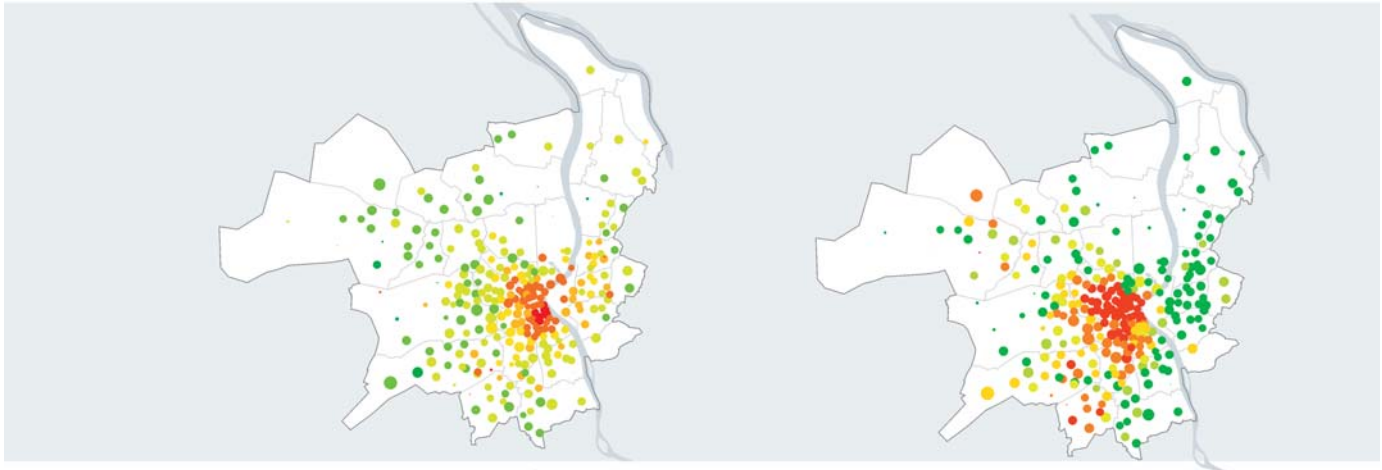
La déprise historique des activités, dont les friches constituent, comme à la Bastide, à Bacalan et à Belcier, des enjeux de renouvellement urbain, cède le pas comme facteur explicatif à la nature du parc locatif privé, souvent inconfortable et de petite taille, qui joue le rôle de parc social de fait. Il retrouve aussi l'enracinement historique de populations étrangères.

Les mêmes critères font ressortir au nord de Bordeaux les ensembles HLM du Grand-Parc, des Aubiers et, sur la rive droite, celui de Carriet comme, dans la ZUP des Hauts de Garonne, la Marègue ou Génicart où s'observent aussi de fortes proportions de personnes dépourvues de diplôme ; le poids du parc social explique également la faible proportion de diplômés du supérieur dans les communes de la ZUP.

Moins massivement, les critères précédents font émerger la cité HLM de Saige-Formanoir à Pessac et la ZUP de Talence ou, encore, certaines cités de Mérignac. Souvent à leur proximité, des copropriétés dégradées présentent le même profil architectural et social.

La taille de l'habitat contribue à expliquer aussi la répartition par âge.

La proportion de moins de 19 ans est ainsi mieux représentée dans la ceinture périphérique de l'ouest et sur les ensembles HLM de la ZUP rive droite et du lac, quand les 20-30 ans sont surreprésentés dans la ville centre et les parties universitaires de Talence et Pessac.



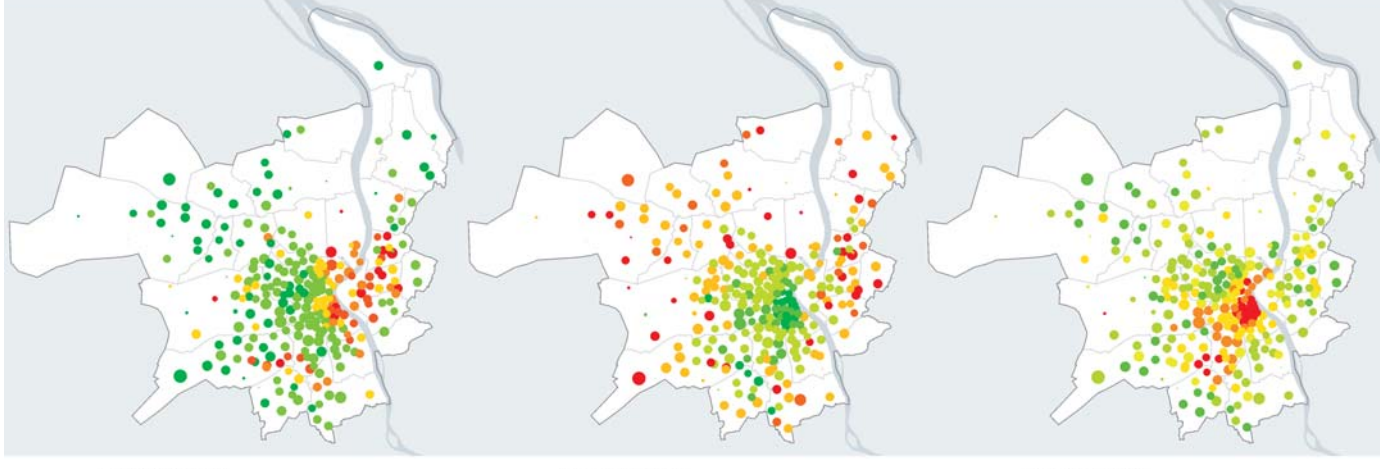
sur 100 personnes actives occupées, combien ont un emploi précaire ?

plus de 40
30
27
24,2 *moyenne CUB*
20
moins de 15

sur 100 personnes, combien ont un diplôme de niveau supérieur ?

plus de 25
20
17 *moyenne CUB*
15
moins de 12,5

Population étrangère et tranches d'âge



sur 100 personnes, combien d'étrangers ?

plus de 15
10
7
5,1 *moyenne CUB*
moins de 2

sur 100 personnes, combien ont moins de 20 ans ?

plus de 30
28
22,5 *moyenne CUB*
18
moins de 15

sur 100 personnes, combien ont entre 20 et 39 ans ?

plus de 50
40
33,2 *moyenne CUB*
30
moins de 25

données provenant de l'INSEE © RP 1999
niveau géographique IRIS 2000
traitement a'urba

Evolution du parc

Sur la dernière décennie, la construction de résidences principales a particulièrement profité à la rive gauche de la communauté urbaine de Bordeaux, à l'intérieur de la rocade.

Ce fut particulièrement le cas sur Pessac, Gradignan ou Villenave-d'Ornon ainsi que, sur la rive droite, le long des routes de Paris et de Libourne, où les opérations se sont dispersées sur les communes périphériques aux ZUP.

La proportion de résidences construites occupées par leur propriétaire reproduit les tendances antérieures au profit du quadrant nord-ouest, secteur d'urbanisation prioritaire du schéma directeur de l'agglomération urbaine (SDAU) de 1980. 19 % du canton de Saint-Médard-en-Jalles et de la commune de Parempuyre ont ainsi été bâtis depuis 1990. Elle privilégie aussi le sud de Pessac qui annonce la poussée de l'urbanisation vers le bassin d'Arcachon que l'on observe avec intensité sur la période 1990-1999.

Elle favorise enfin des communes réputées pour leur cadre de vie telles que Gradignan, mais aussi, sur la rive droite, Artigues et Bouliac dont le bouclage de la rocade par le pont Mitterand en 1993 a amélioré la desserte. Les communes de la presqu'île profitent également de la progression relative de ce type d'habitat.

Une bonne part de ces constructions a bénéficié des créations successives du prêt d'accession sociale puis du prêt à taux zéro. La mise en œuvre de ce dernier, fin 1995, a stimulé, au profit de la maison individuelle, la reprise de la construction neuve qu'il privilégie financièrement.

La production locative privée s'est concentrée sur son espace de prédilection, dans le tissu de la ville centre, en débordant sur ses banlieues universitaires à Pessac et Talence. Des quartiers tels que Nansouty ont été investis dans cette logique de clientèle étudiante potentielle.

Entre 1990 et 1999, la pénurie relative de locatif privé et l'impact de la récession sur les revenus et l'emploi des ménages ont alourdi la demande d'HLM locatives qui demeure insatisfaite dans une agglomération plus faiblement pourvue que celles du même type.

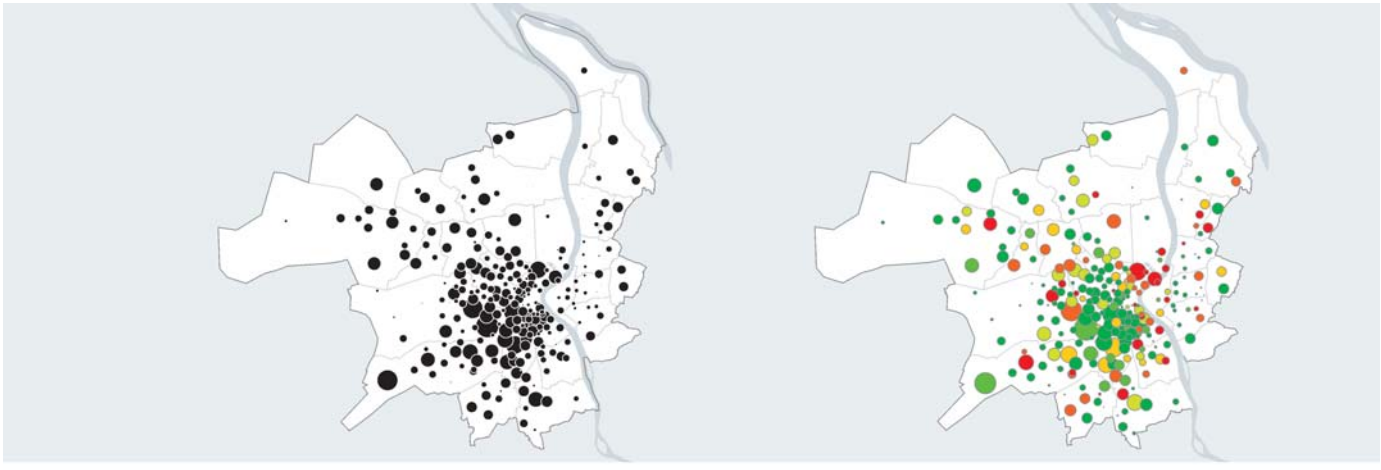
Tandis que s'est poursuivi l'effort de réhabilitation du parc social et que certains ensembles bénéficiaient des efforts globaux préventifs ou curatifs de la politique de la ville, la production nouvelle a butté sur deux types de difficultés :
> économique avec, de manière structurelle, la difficulté à concilier une production spatialement et financièrement équilibrée avec le coût du foncier stimulé en fin de période, comme les coûts de la construction, par les effets de levier de la reprise spectaculaire de l'activité du bâtiment ;
> psychologique, avec la difficulté à implanter les nouveaux produits "très sociaux", issus de la loi Besson du 31mai 1990 en faveur des plus démunis, face à la réticence fréquente des élus.

La production HLM nouvelle s'est faite à la fois plus centrale et plus périphérique, cherchant parfois à corriger, sans y parvenir totalement, l'inégale répartition des logements sociaux dénoncée par la loi d'orientation pour la ville du 13 juillet 1991.

Des opérations conséquentes au nord de Bordeaux, notamment sur Bacalan et Ravesies dans le cadre de la ZAC des Chartrons, contrastent avec les petites opérations conduites dans le tissu ancien près des quais dans sa partie sud.

La production a investi des communes périphériques jusqu'ici peu pourvues en logements sociaux au regard de leur échelle, comme Saint-Médard-en-Jalles, ou dépourvues de ce type d'habitat, comme Le Taillan, Parempuyre et Bouliac.

L'effort de mixité fonctionnelle est allé de pair avec une tentative de plus grande mixité sociale portée par la réalisation d'un habitat plus diversifié.



nombre de résidences principales construites entre 1990 et 1999

1 000

500

100

sur 100 RP construites entre 1990 et 1999, combien sont en location H.L.M ?

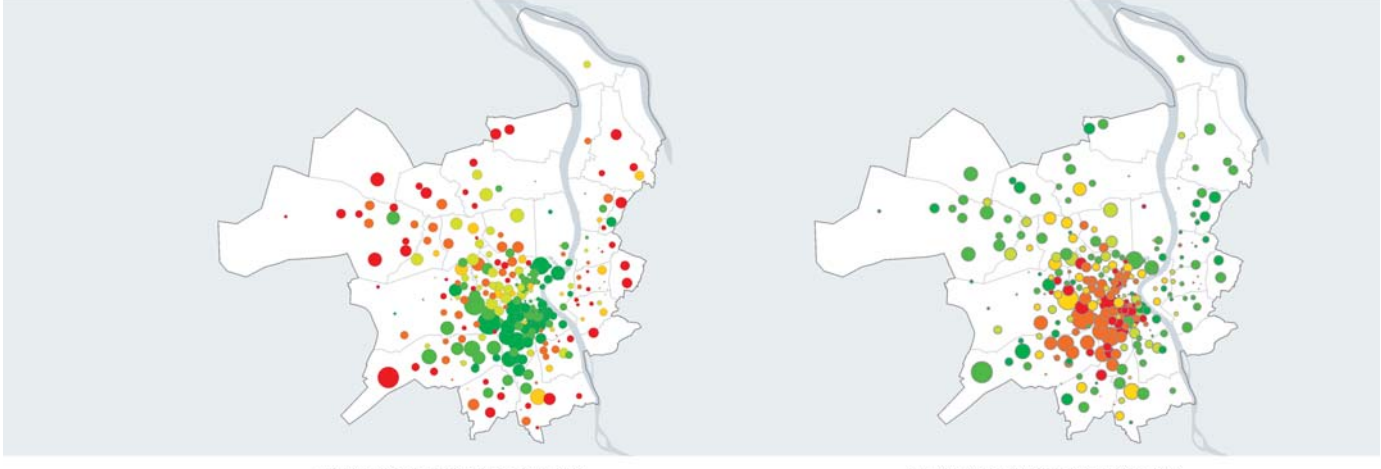
plus de 50

30

19,3 *moyenne CUB*

10

moins de 5



sur 100 RP construites entre 1990 et 1999, combien sont occupées par leur propriétaire ?

plus de 70

50

38,2 *moyenne CUB*

25

moins de 10

sur 100 RP construites entre 1990 et 1999, combien sont en location privée ?

plus de 70

50

37,2 *moyenne CUB*

25

moins de 10

données provenant de l'INSEE © RP 1999
niveau géographique IRIS 2000
traitement a'urba

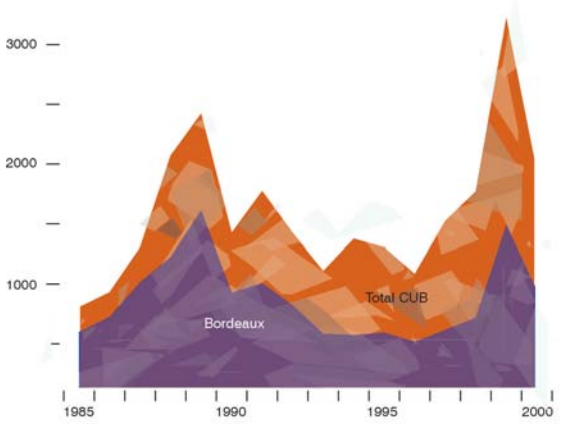
Nouveau parc locatif privé

Le marché du logement neuf représente 30 % à 35 % de l'activité immobilière privée sur la communauté urbaine (le solde constituant le marché de l'occasion). Le logement collectif en compose la plus grande part (70 % à 80 %). Ce segment du marché a été, lors de la dernière décennie, très marqué par les produits investisseurs. En effet, dès 1987, on voit une augmentation du volume des ventes, conséquence directe de la loi Méhaignerie de décembre 1986 (possibilité de déduire, du montant de l'impôt sur le revenu, 10 % du montant de l'acquisition plafonné à 40 000 F). Par la suite, tout en maintenant un niveau élevé, les ventes ont connu une sensible diminution avant d'être à nouveau dopées en 1997 par l'effet Périssol, dont l'échéance du 31 août 1999 a emballé le marché (modification du traitement fiscal de l'investissement immobilier avec l'introduction d'un système d'amortissement qui fait disparaître toute notion de plafonnement). Enfin, le passage au produit Besson n'a pas occasionné l'effondrement du marché, moment redouté par les professionnels.

Sur les quinze dernières années, on constate à la fois l'aspect cyclique du marché du logement neuf et sa réactivité aux mesures nationales liées aux aspects fiscaux : pics de ventes en 1989, effet Méhaignerie et en 1999, effet Périssol (premier graphique ci-contre).

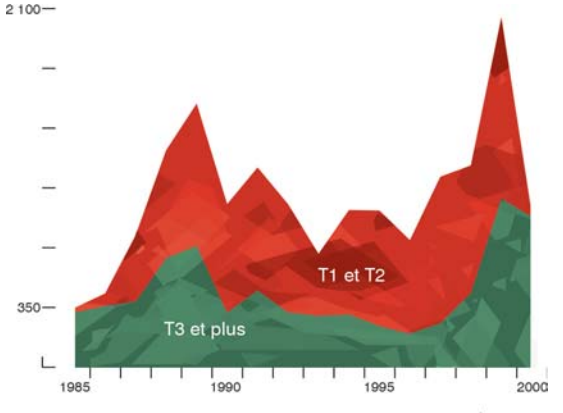
Parmi les conséquences locales de cette dépendance aux produits investisseurs, une surproduction des petits logements sur un marché qui, dès 1987, s'est très rapidement tourné vers le secteur étudiant où une réelle demande existait. L'importante production a fait qu'en une dizaine d'années, on est passé sur les T1 et T2 d'un marché porteur à un marché fortement offreur. Depuis 1997, avec les effets successifs des lois Périssol et Besson, on note une diminution relative des ventes de T1-T2 en faveur des T3 et T4 (second graphique ci-contre).

Deuxième conséquence de la prépondérance des produits investisseurs, le déplacement géographique de l'activité comme l'attestent les 4 cartes ci-contre. Au début des années 1980, Caudéran représentait plus de 50 % de l'activité de la construction en logements collectifs ; aujourd'hui, ce quartier représente moins de 5 % des ventes. Globalement, après avoir représenté en 1987 près de 80 % de l'activité, la part relative de Bordeaux a fortement régressé (moins de 50 % aujourd'hui) au bénéfice des communes de Mérignac et surtout de Pessac et de Talence, communes limitrophes du campus, en lien direct avec le marché étudiant. La dernière période confirme la dispersion des opérations sur les centres bourgs des communes de la rive gauche, déjà amorcée lors de la période précédente et fait apparaître une production nouvelle sur les communes de la rive droite.
L'ensemble des mesures de défiscalisation en faveur de l'acquisition d'un logement neuf a été un véritable catalyseur de la production immobilière. Cependant, l'existence même de ce facteur exogène et la nature particulière de la nouvelle offre qu'il a contribué à générer, créent les limites de la pérennité du produit, que les dispositions de la loi Besson essayent de moduler (aménagement de l'amortissement pour l'acheteur, plafonnement du loyer pour le locataire).



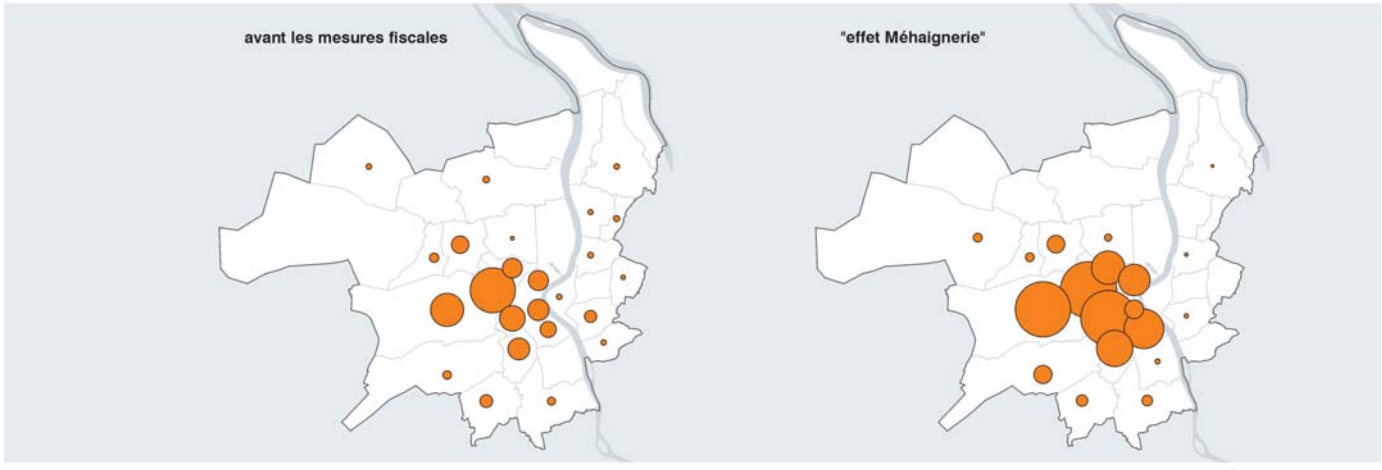
Vente de logements collectifs neufs de1985 à 2000

Sources : a'urba



Vente des logements collectifs neufs selon la taille sur la CUB de 1985 à 2000

Sources : a'urba

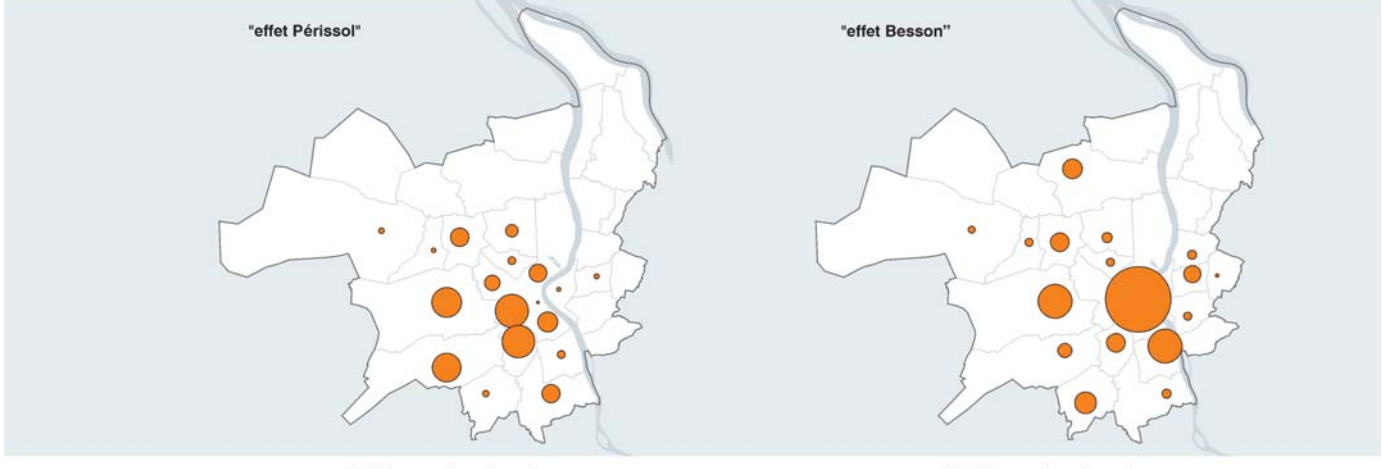


quantité de logements neufs vendus
en 1985 / 1986

600
100
10

quantité de logements neufs vendus
en 1988 / 1989

930
250
10



quantité de logements neufs vendus
en 1996 / 1997

485
150
10

quantité de logements neufs vendus
en 1999 / 2001

1340
400
50

sources : a'urba

Trame viaire et flux

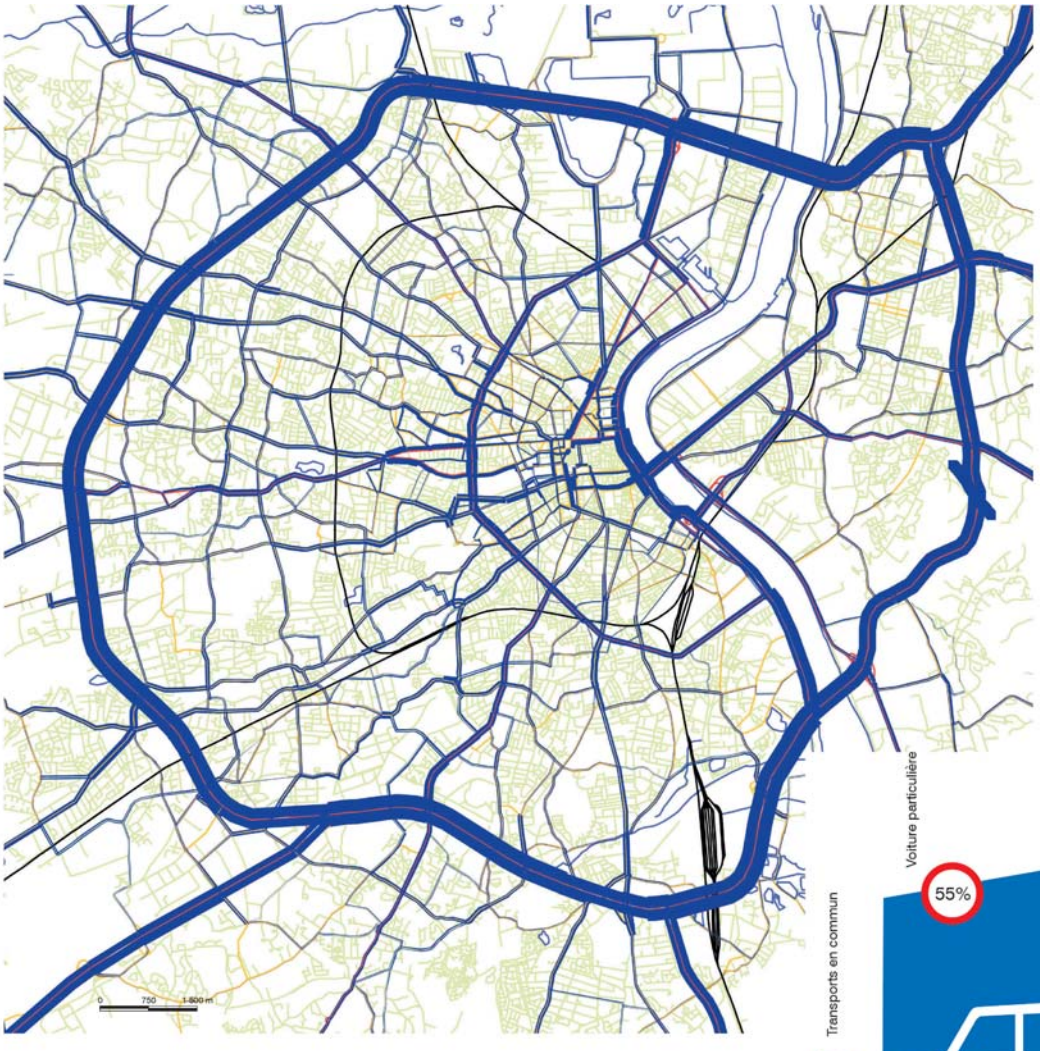
La carte, page ci-contre, présente ainsi la reconstitution de la situation en 1998 à l'heure de pointe du matin.
A l'échelle de l'agglomération bordelaise, le trafic à l'heure de pointe du matin est composé de :
> 86 % de déplacements internes,
> 2 % de déplacements de transit,
> 5 % de déplacements d'échanges sortants,
> 7 % de déplacements d'échanges entrants.

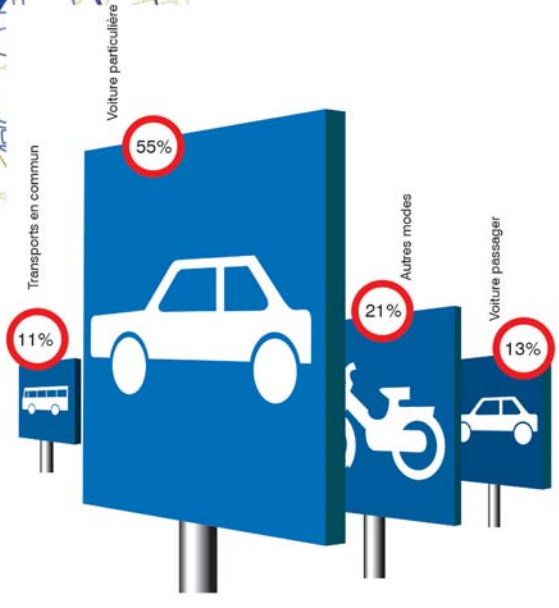
A l'heure de pointe du soir, on enregistre une part de déplacements internes et de déplacements de transit identique à celle du matin, mais les proportions pour les déplacements d'échanges entrants et sortants sont inversées.
La reconstitution de la situation à l'heure de pointe du matin montre que, malgré le développement important du réseau routier et la régulation du trafic par GERTRUDE qui maintient une certaine fluidité, le système a atteint aujourd'hui ses limites.

Certains axes sont d'ores et déjà très chargés comme :
> certains tronçons de la rocade rive gauche, en dépit de la mise à 2 x 3 voies entre le débouché du pont F.-Mitterrand et l'A 63 qui a permis d'améliorer la situation,
> le pont d'Aquitaine (qui fait actuellement l'objet de travaux afin d'être mis à 2 x 3 voies),
> le pont de Pierre,
> une partie des boulevards et des quais,
> de même que certaines liaisons radiales.

Le centre de l'agglomération connaît également une circulation importante avec un trafic de transit significatif.

L'agglomération ne disposant pas de réserves de capacités, de nouvelles solutions doivent être trouvées, notamment par le report d'une partie des déplacements vers des modes de transport alternatifs à la voiture particulière. Le réseau de tramway, en cours de réalisation, constitue la pierre angulaire de la nouvelle politique de déplacements mise en place sur l'agglomération, ainsi que la mise en œuvre d'un nouveau plan de circulation pour le centre-ville, dont les principes généraux sont les suivants :
> limitation du transit direct,
> renforcement du rôle de protection joué par les cours,
> délestage des quais rive gauche.





Répartition des déplacements selon le mode de transport à l'heure de pointe du matin (CUB)

sources : CUB (hiérarchisation du réseau) et CETE (trafic), 1998
fond FTN © IGN – BDU © CUB

10 000 véhicules
3 000
1 000

Tramway : tracé et stations

Décidé avec quelque retard (1997) par rapport aux agglomérations françaises de taille équivalente, le projet de transport collectif lourd de l'agglomération bordelaise a finalement opté pour un tramway urbain entièrement en surface, conçu dès le départ dans une logique de réseau d'ensemble, dont la première phase devrait être mise en service en 2003.

Le choix pris en faveur du tramway correspond tout autant à une volonté de réduire les parts de marché de l'automobile en "prenant sa place" au sens propre du mot, qu'à une volonté de saisir l'effet de levier du tramway sur l'urbanisme, par sa capacité à catalyser les projets urbains dans ses corridors d'influence.
C'est pourquoi, lors de la réflexion préalable au lancement du projet (schéma directeur des déplacements urbains communautaires, SDDUC, 1996), les élus ont insisté sur le rôle du futur réseau destiné à la fois à répondre aux besoins des déplacements, mais aussi à doter l'agglomération d'une nouvelle ossature de développement, susceptible de faire concurrence à l'étalement urbain périphérique en revitalisant les centres-villes.

Dans cette approche, le SDDUC a introduit la notion de corridors prioritaires de déplacements qui ont servi de lignes de force à la constitution du futur réseau, visant à renforcer le niveau de desserte et de service du centre de l'agglomération, de conforter les centralités périphériques pour un développement équilibré de l'agglomération et de favoriser l'accès à la ville pour toutes les catégories sociales, notamment les populations des quartiers d'habitat social enclavés. La configuration finale du réseau, retenue après concours de définition sur les modes et les tracés, dessine trois lignes entièrement conçues en surface, l'une relie Lormont et Mérignac-centre en traversant la Garonne au pont de Pierre, l'autre Pessac-centre et Bacalan-Claveau, la troisième Bordeaux-Lac à la gare Saint-Jean (Jean-Jacques Bosc). Conçu pour évoluer encore, le réseau du tramway se connecte aux principales centralités environnantes, mais aussi aux territoires de projets de la communauté urbaine dont il constitue l'épine dorsale.

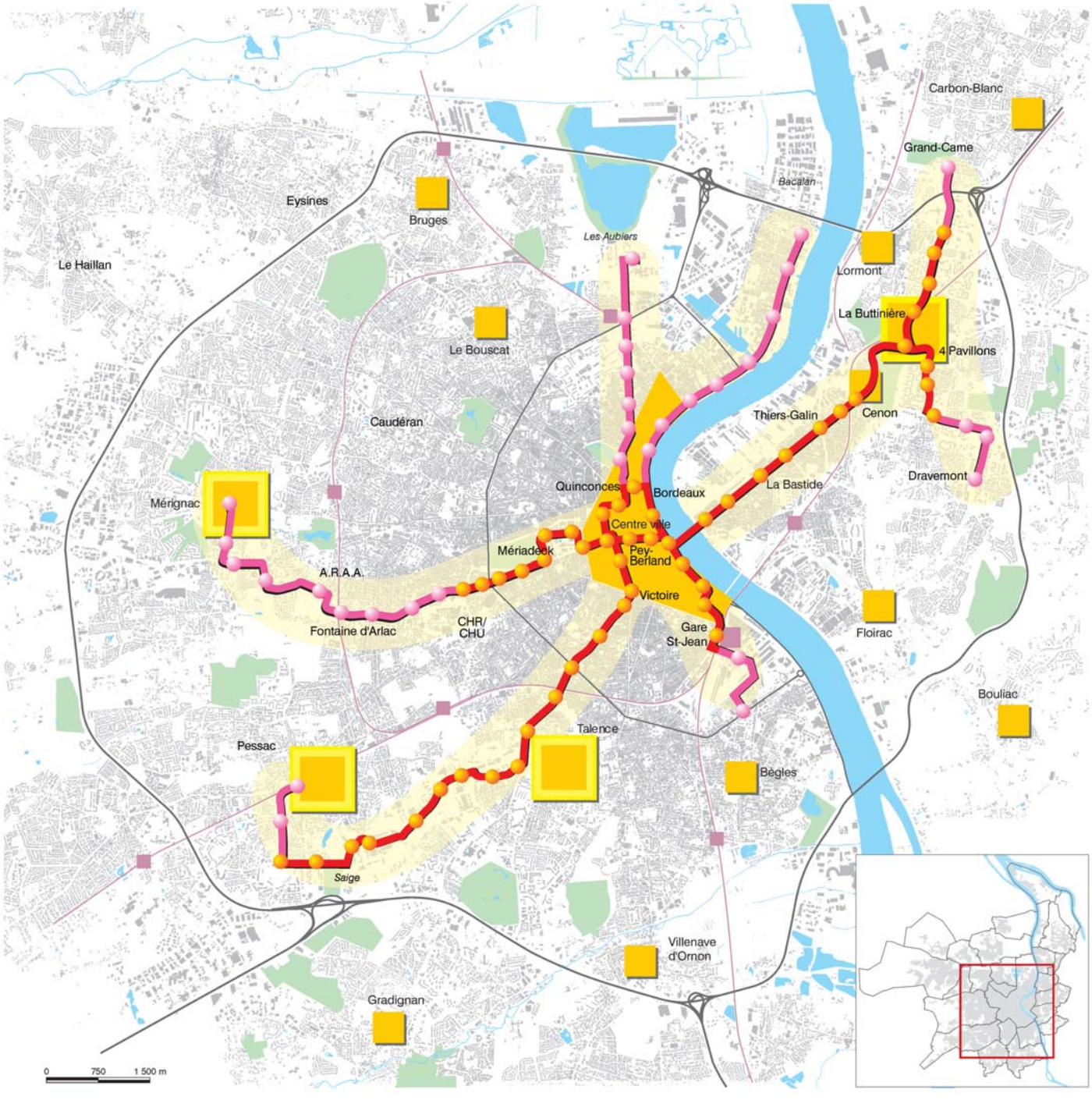
La carte montre que seront desservis en première phase, les secteurs d'habitat collectif et populaire du sud de Bordeaux (Belcier et le quartier en déclin de la gare), ceux de la rive droite (Bastide et Hauts de Garonne) et ceux de Pessac (Saige-Formanoir), sans oublier l'ensemble des étudiants de l'agglomération (desserte optimisée du campus) ainsi que les usagers du centre hospitalier régional (CHR). Les chiffres suivants cadreront mieux le projet tramway.

> Les 3 lignes de tramway sont mises en correspondance aux stations des places Pey-Berland, Quinconces et Bir-Hakeim, et constituent un réseau de 43,7 km avec 84 stations (24,5 km seront réalisés en première phase).
> Des passages réguliers à intervalles de 4 minutes sont prévus aux heures de pointe.
> Sa vitesse de 20 km/h représente le double de la vitesse actuelle des bus dans le centre.
> Son fonctionnement s'étendra de 5 heures du matin à 1 heure du matin, le lendemain.
> Il s'articulera avec les autres modes de transport, dont les voitures et les vélos : 14 parcs-relais pour les voitures et les vélos, 5 points d'échanges avec la SNCF et 2 avec les autocars interurbains.

L'ensemble du réseau de transport en commun de l'agglomération bordelaise sera géré par un seul et même opérateur afin de garantir unité et cohérence à l'ensemble de l'offre de transport.
Dans ce cadre, la société CONNEX Bordeaux a renouvelé son contrat avec la communauté urbaine de Bordeaux le 1er janvier 2001 pour une durée de 8 ans. C'est à elle que revient la mission de faire évoluer le tracé du réseau d'autobus durant la période de travaux accompagnant la mise en place du tramway. Dans cette perspective, en collaboration avec la communauté urbaine, elle a engagé depuis plusieurs années une politique qualitative de services afin de garantir un confort de transport le plus similaire qu'il soit entre autobus et tramway.

Si aujourd'hui, chaque habitant de Bordeaux Métropole dispose d'un point d'arrêt autobus à moins de 500 mètres de chez lui, en 2007, ce sont 37 % de la population totale, 50 % des emplois et près de 65 % de la population universitaire et scolaire de la communauté urbaine de Bordeaux, qui bénéficieront de la desserte directe en tramway, dans un rayon de moins de 500 mètres.

Parallèlement, en mai 2000, a été approuvé le plan des déplacements urbains (PDU) de la communauté urbaine de Bordeaux, qui confirme et complète les orientations du SDDUC et décline les axes d'une politique de déplacements d'ensembles articulés autour du futur tramway. Dans cette optique, le PDU affirme le rôle stratégique des couloirs d'influence du tramway et propose de se doter de moyens de planification pour les densifier et y initier un renouvellement urbain. Il propose également de favoriser l'implantation dans ces corridors d'un maillage d'équipements et de services de proximité, reliés entre eux par un réseau de circulation douce accueillant les modes de déplacements économes en énergie et non nuisants.



ligne et station de tramway 1ère phase

ligne et station de tramway 2ème phase

ligne SNCF

gare existante

le site central

polarité urbaine forte

polarité secondaire

équipement vert

données provenant de la Mission tramway et de l'a-urba, 2001
fond FTN © IGN – BDU © CUB
traitement a'urba

Centres d'échanges de voyageurs

Les grands équipements techniques constituant des pôles d'échanges multimodaux (avion, train, fleuve, route : bus, voiture, deux-roues, piétons) sont localisés sur la carte suivante. Ils comprennent :

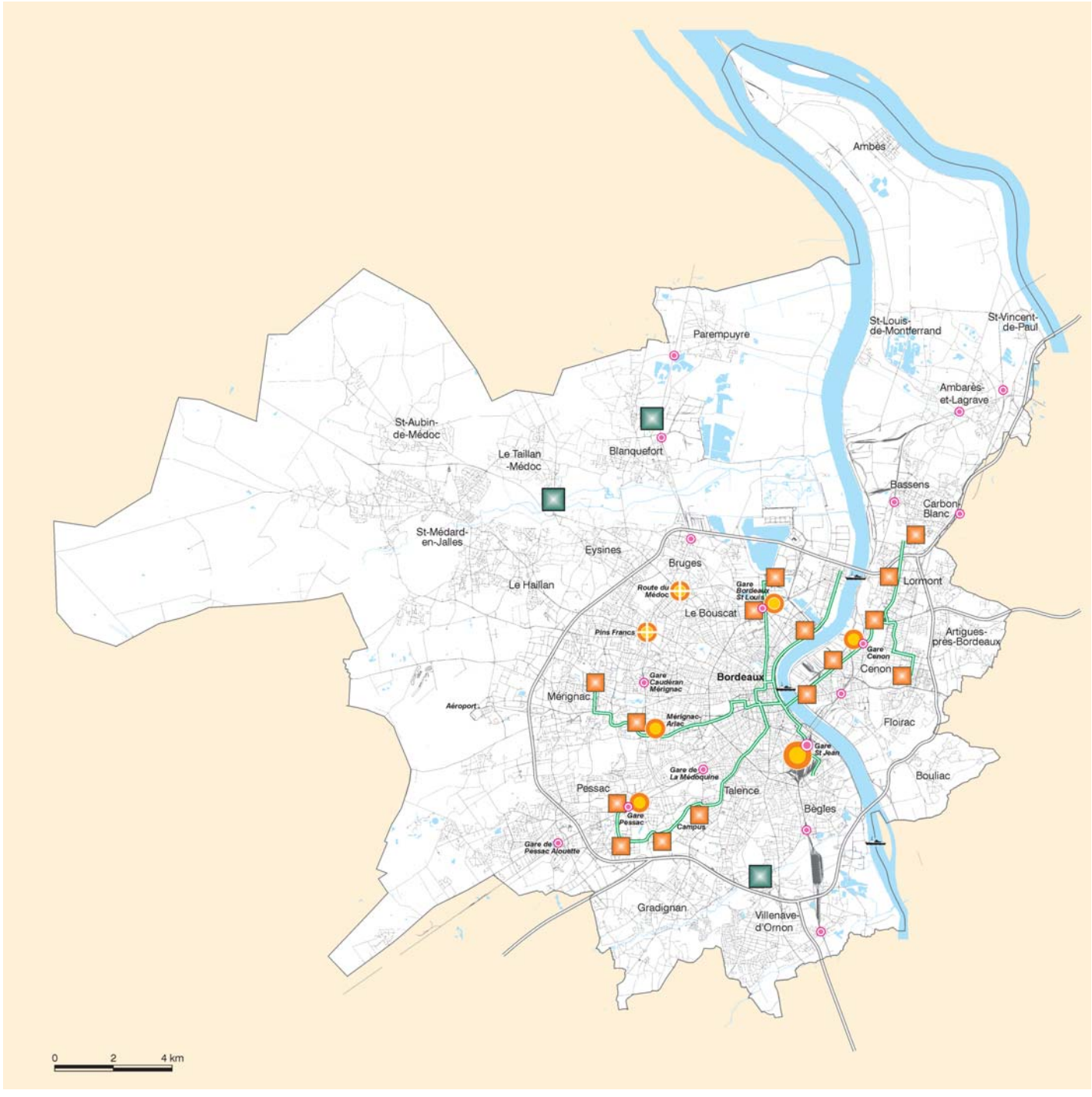
> Les grandes gares de voyageurs
> Aéroport de Mérignac.
> Gare SNCF Saint-Jean, qui est aussi une gare routière.
> Gares maritimes pour voyageurs qui sont au nombre de trois : les quais, face à la Bourse, le bassin à flot et les rives d'Arcins pour les croisières sur la Garonne et la Gironde. En 2000, le nombre d'escales pour la grande croisière est d'une trentaine par an, représentant 23 000 passagers environ, et ce nombre est croissant depuis 1995. Pour la même année, 22 500 passagers ont emprunté l'*Aliénor* pour une croisière sur la Gironde.

> Les pôles d'échanges intermodaux
Ce sont des gares de voyageurs destinées à favoriser le passage facile d'un mode de transport à un ou plusieurs autres modes d'échanges et notamment : le tramway (en construction), le train, le bus, la voiture, l'autocar et les deux-roues. Généralement, dans ces pôles, en plus du stationnement pour les véhicules, sont développés des services et des commerces adaptés, ce qui en font de véritables centres actifs et vivants.
Cinq pôles de ce type sont retenus dans l'agglomération bordelaise : gare Saint-Jean, halte de Cenon (en cours), gare de Bordeaux-Saint-Louis, gare de Pessac, gare de Mérignac-Arlac (en cours). Deux autres sont en projet à Bruges et Mérignac.

> Les parcs-relais communautaires
Le plan de déplacement urbain a prévu d'aménager ou de réaménager des parcs-relais, sur certaines stations des lignes du tramway en construction, parcs destinés aux automobilistes venant de la périphérie qui pourront se garer – à faible coût – et poursuivre en tramway ou en bus leur déplacement vers le centre-ville, l'université ou les pôles d'emplois.

Des parcs-relais communautaires sont en cours d'aménagement et ouvriront avec les premières lignes du tramway, notamment aux lieux suivants : Buttinière, campus universitaire, gare de Pessac, Thiers-Galin, Le Bouscat, Saige, La Bastide et Lormont.

© Denys Carrère a'urba



- ligne SNCF et gare existante
- ligne tramway
- pôle d'échanges intermodal existant ou programmé
- pôle d'échanges intermodal en projet
- parc relais lié au tramway
- autre parc relais
- gare maritime

données provenant de l'a-urba
fond FTN © IGN – BDU © CUB
traitement a'urba

Parcs de stationnement publics

La carte présentée ci-contre est issue des bulletins trimestriels publiés dans le cadre de l'Observatoire du stationnement de la communauté urbaine de Bordeaux, dont l'exploitation est confiée à l'a'urba.

Elle recense l'ensemble des parcs publics payants de stationnement existant sur le territoire de la communauté urbaine de Bordeaux. Ils sont au nombre de 25, dont 22 à Bordeaux, les communes du Bouscat, de Mérignac et de Pessac disposant chacune d'un parc.

Ces parcs sont localisés dans des secteurs denses de population : un seul à Bordeaux n'est pas situé en bordure ou à l'intérieur de la ceinture des cours (porte de bordeaux) ; ceux de Mérignac et de Pessac sont en centre de commune et celui du Bouscat au cœur des commerces de la barrière du Médoc sur la ceinture des boulevards.

Leur vocation est de répondre avant tout à un déficit d'offre de stationnement public sur voirie et privé dans le bâti résidentiel. Ils sont par ailleurs situés à proximité d'équipements publics générateurs de trafic ou dans des secteurs à forte activité commerciale.

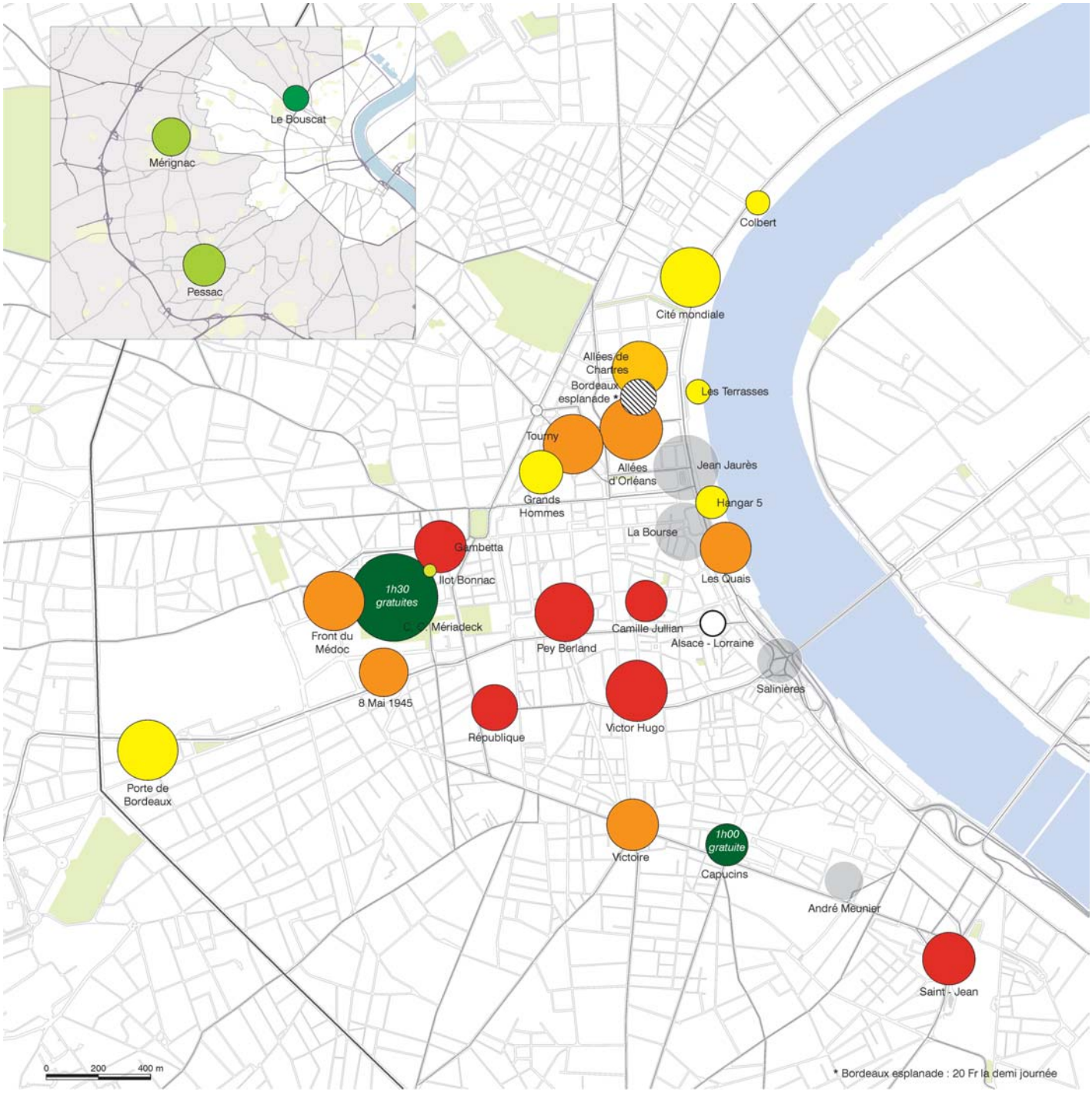
En termes d'usage, ils s'adressent aux résidents, aux usagers, appelés "visiteurs", qui se rendent ponctuellement dans les secteurs concernés, et parfois aux actifs qui viennent travailler en voiture (le futur réseau de tramway devrait permettre de délester le centre-ville d'une partie des véhicules utilisés chaque jour par ces derniers pour se rendre à leur travail).

Ces parcs cumulent une offre totale de stationnement d'environ 12 500 places (à titre indicatif, l'offre de stationnement payant sur voirie à Bordeaux est de 5 000 places). Il s'agit d'une offre publique non réservée, qui exclut par conséquent les emplacements achetés, ceux amodiés et ceux réservés à l'exploitant ou aux véhicules d'entretien ou de secours. Seuls les usagers "horaires" et les abonnés sans emplacement réservé sont concernés.

Leur tarification est diffuse : 4 ou 5 francs la 1re heure, pour les trois parcs des communes périphériques de Bordeaux, et de 7 à 11 francs la 1re heure, pour ceux situés à Bordeaux. Ces derniers sont d'autant plus chers qu'ils sont situés au cœur du centre-ville.

On notera que deux parcs proposent une première période gratuite de stationnement : 1 h pour les Capucins et 1 h 30 pour Mériadeck. Le premier répond principalement à la demande des clients du marché des Capucins, tandis que le second est implanté dans le centre commercial Mériadeck.

L'offre décrite ici sera complétée, à l'horizon 2003-2004, par quatre nouveaux parcs publics de stationnement payant destinés en partie à compenser les places supprimées sur les axes où circulera le futur tramway. Les parcs Jean-Jaurès (cours du Chapeau-Rouge, 876 places), Salinières (de la porte du même nom, 412 places), de la Bourse et André-Meunier (des places du même nom, respectivement 701 et 306 places) compléteront l'offre actuelle par environ 2 300 places supplémentaires.



Tarif de la 1ère heure
(en francs)

- 11
- 10
- 9
- 8
- 7
- 5
- 4
- gratuit
- tarification à la demi-journée

Capacité publique non réservée
(en nombre de places)

1 500
500
100

- parc de stationnement pour abonnés uniquement
- parc de stationnement en projet

données provenant de Bordeaux Parc Auto
fond FTN © IGN – BDU © CUB
traitement a'urba

Equipements culturels, sportifs et d'accueil

Sur le territoire de la communauté urbaine de Bordeaux, existent de nombreux équipements dans les domaines de la culture, des sports et de l'accueil du public. N'ont été recensés ici que les grands équipements d'importance nationale, sélectionnés en fonction de leur rayonnement, de leur fréquentation, de leurs installations techniques et d'un minimum de présence de professionnels pour leur gestion.

> Les équipements culturels

Sous cette rubrique, quatre catégories d'équipements ont été regroupées :

> Les lieux de diffusion du spectacle vivant

Ils regroupent les salles consacrées au théâtre, à la danse, à la musique et/ou à la musique amplifiée, à rayonnement dépassant la région offrant au minimum 200 places assises, bénéficiant de plateau et régie techniques conformes aux normes, d'une équipe de professionnels pour la programmation et la gestion, et ayant généralement un soutien financier des collectivités territoriales et/ou de l'Etat. Ces salles ont des statuts variables : municipal, société d'économie mixte, associatif ou privé.

Au total, 22 salles sont recensées dont 7 sur Bordeaux, montrant un très bon niveau d'équipement de la communauté urbaine dans ce domaine ainsi qu'une bonne répartition dans l'espace, puisque toutes les grandes communes sont équipées. 13 salles offrent plus de 400 places assises et la plupart des lieux sont animés par des équipes d'artistes qualifiés et "reconnus".

> Les musées

9 musées ont été répertoriés, tous localisés au centre de Bordeaux, sauf le musée national de la Sécurité sociale à Lormont. N'ont pu être recensés les espaces culturels qui offrent des expositions temporaires, les galeries privées et les musées municipaux ou privés à faible fréquentation.
En 2000, 5 musées ont connu une fréquentation annuelle supérieure à 30 000 visiteurs :
- musée d'Art contemporain : 69 099,
- musée d'Aquitaine : 52 992,
- musée des Beaux-Arts : 40 822,
- Museum d'histoire naturelle : 32 019,
- musée des Arts décoratifs : 30 715.

> Les bibliothèques

Les critères de sélection ont été la présence d'un fonds diversifié, et la direction et l'animation par des bibliothécaires et documentalistes qualifiés, suivant les normes nationales habituelles.
9 grandes bibliothèques et/ou médiathèques ont été retenues, dont celle d'Artigues, actuellement en construction et, de Cenon en projet, plus la bibliothèque centrale de prêt gérée par le conseil général, qui rayonne sur toute la Gironde.
Les 4 bibliothèques universitaires (droit et lettres, sciences, santé, sciences sociales et psychologie) figurent sur la carte des équipements universitaires.

> Les cinémas

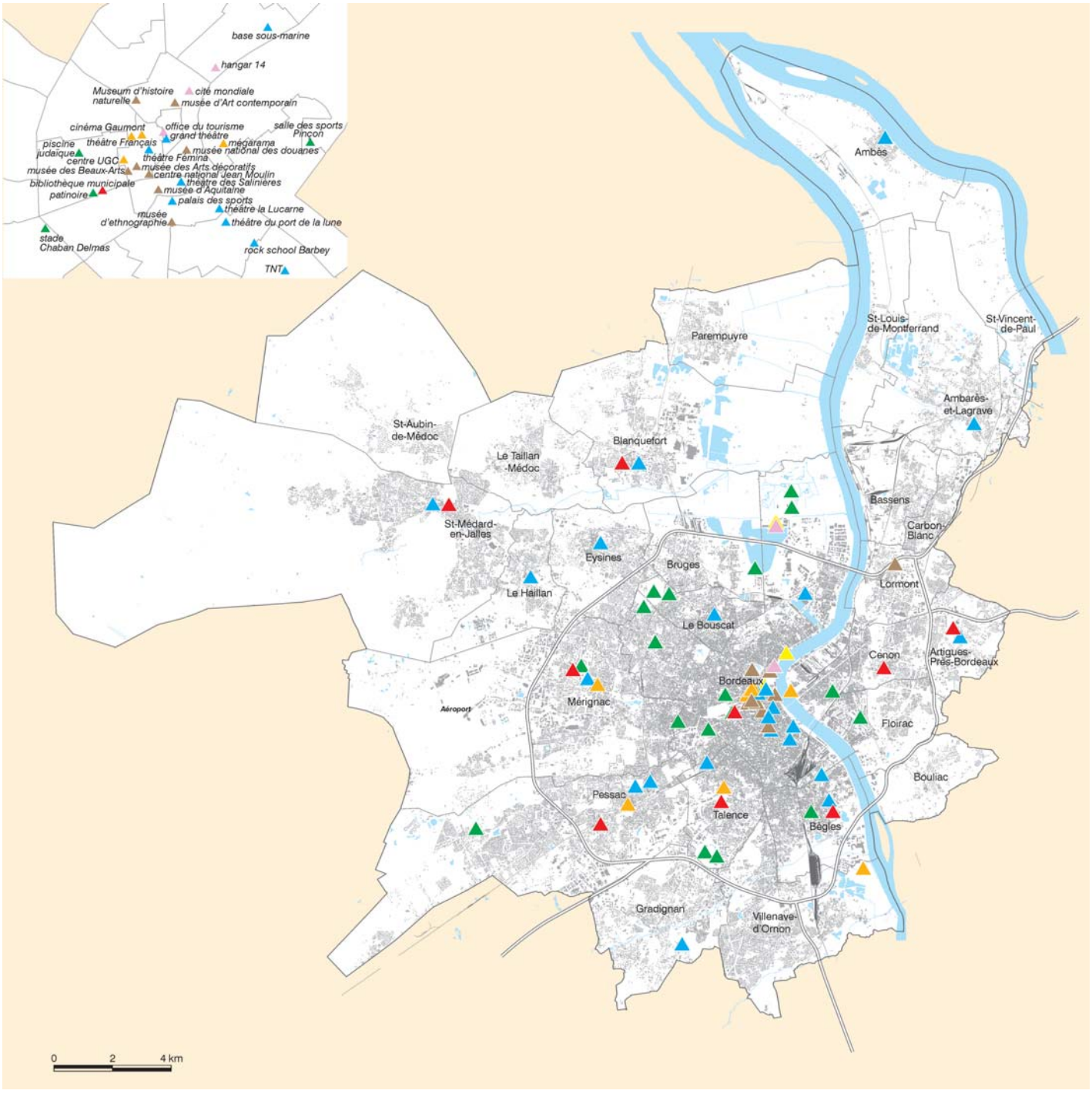
N'ont été retenus que les 8 complexes comprenant 4 salles au moins. 4 de ces complexes ont plus de 10 salles, ce qui confirme la concentration des cinémas en quelques points qui deviennent des pôles de loisirs, à proximité des pôles commerciaux : Bordeaux-centre (3 complexes), la Bastide, Mérignac, rives d'Arcins, Pessac-centre et Talence correspondent à cette définition.

> Les équipements sportifs

Sont recensés et localisés, les stades, piscines, golfs, patinoire, vélodrome, hippodrome, etc., faisant l'objet de compétitions ou de manifestations nationales et internationales. 20 grands équipements figurent sur la carte, bien répartis sur l'ensemble de la communauté urbaine de Bordeaux, notamment dans la première couronne.

> Les équipements d'accueil

Dans cette catégorie, sont répertoriés de grands équipements offrant de larges surfaces d'exposition, d'accueil et de rencontres, équipés pour attirer de nombreux visiteurs de façon régulière ou à l'occasion de grandes manifestations : la foire-exposition et le Palais des congrès dans le quartier du Lac, la Cité mondiale et le Hangar 14 sur les quais, et l'office du tourisme au centre de Bordeaux.
En 2000, les manifestations grand public ont attiré 510 000 visiteurs, la foire 328 000. Sur l'ensemble de ces sites, il y a eu 71 manifestations professionnelles et 51 grand public. De son côté, l'office du tourisme a reçu 514 000 visiteurs.



Type d'équipement

- accueil
- sport
- culture
- bibliothèque
- multiplexe
- musée

données provenant de la DRAC et du CDT
fond FTN © IGN – BDU © CUB
traitement a'urba

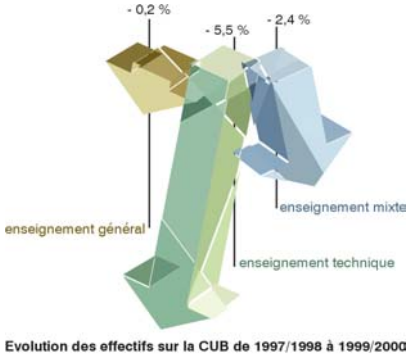
Etablissements scolaires du second degré

Dans les 25 dernières années, sur le territoire de la communauté urbaine de Bordeaux, le nombre de lycées d'enseignement général et d'enseignement mixte a doublé, passant de 12 à 25 établissements grâce au financement du conseil régional d'Aquitaine. Quatre ont été réalisés sur la rive droite, dont trois dans le périmètre de la ZUP, qui a également connu la transformation de l'ancien CET Bastide, en lycée.
Ce sont donc 9 nouveaux lycées qui ont été érigés sur la rive gauche. Le fort accroissement démographique du secteur ouest a conduit à la réalisation de 2 établissements dont le lycée Sud-Médoc. Cette dernière réalisation est intéressante dans le choix de son implantation, en dehors de toute zone urbaine, où on a recherché une localisation optimale en termes de desserte d'un bassin de population, à l'encontre d'un renforcement d'une centralité secondaire.
L'enseignement technique bénéficie de l'implantation de 23 établissements qui lui sont propres, partagés entre lycées professionnels (dont les anciens CET) et les lycées technologiques, au nombre de 8.
L'enseignement public est réparti dans 30 établissements, le privé en compte 16.

L'ensemble des collèges représente 54 établissements dont 39 publics financés par le conseil général de la Gironde et 13 pour l'enseignement privé, regroupés en grande partie (10) sur Bordeaux.

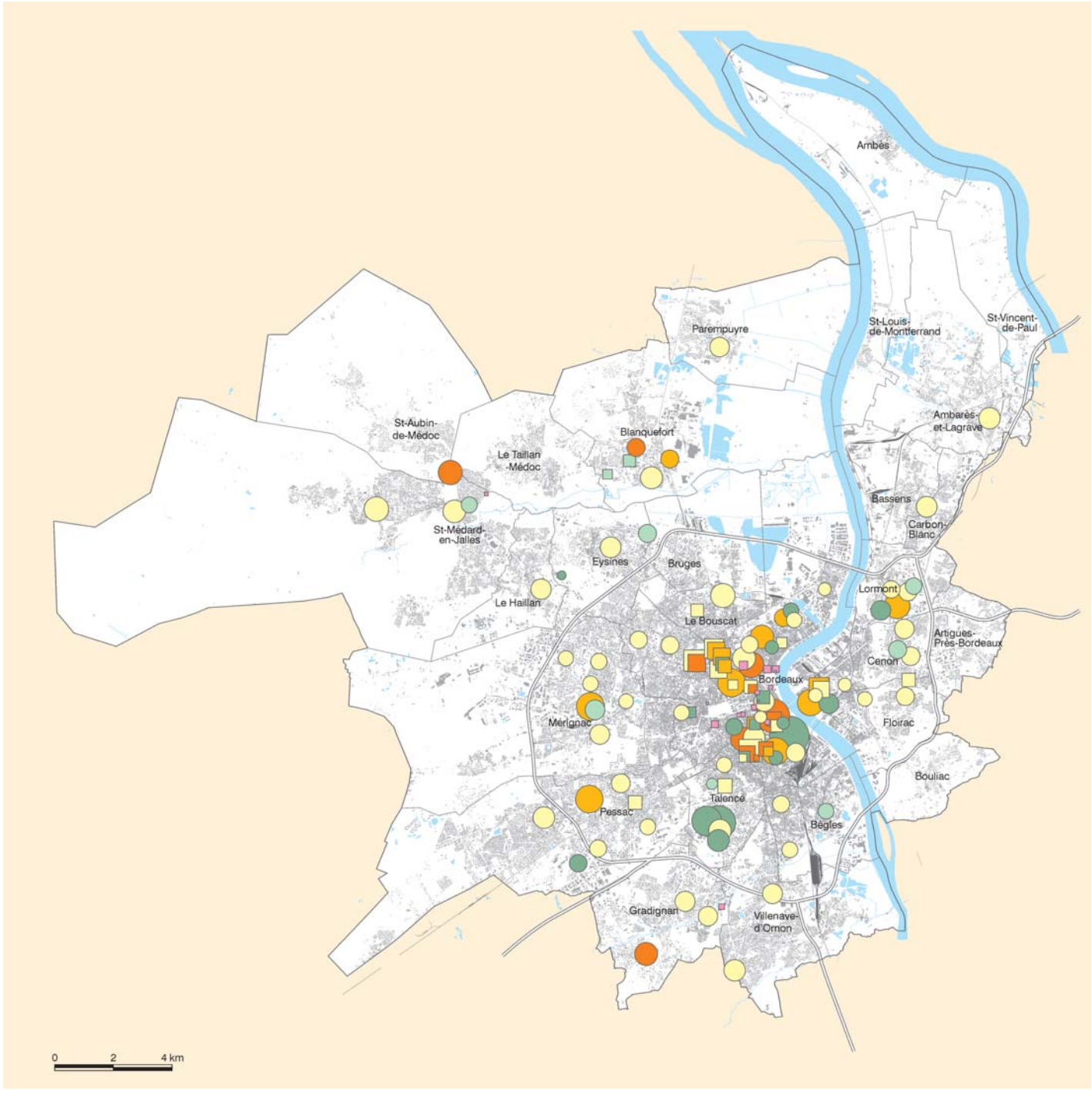
Les effectifs sur l'ensemble des lycées lors de l'année scolaire 1999-2000 étaient de 32 200, alors que, dans la même période, les collèges de la communauté urbaine comptaient 33 150 élèves.
Que les effectifs des lycéens soient pratiquement aussi importants que ceux des collèges est lié au fait que, sur l'ensemble du périmètre du schéma directeur, les lycées sont concentrés sur la communauté urbaine.
Au niveau des collèges, l'enseignement public concerne 79 % des élèves ; pour les lycées, cette proportion reste dans les mêmes valeurs avec 78 %.
Les établissements d'enseignement général accueillent 23 % de la population lycéenne, ceux de l'enseignement technique 51 % et ceux de l'enseignement mixte 26 %.
Concernant l'évolution des effectifs, on note sur les trois dernières années soit une stagnation, soit une diminution des effectifs.
Pour l'ensemble des collèges, la variation des effectifs est en légère diminution (- 0,6 %). Pour les lycées, la diminution est nettement plus sensible (- 2,8 %). Cette variation est cependant très différente selon la nature de l'enseignement.

Pour l'enseignement général, on observe un stagnation du nombre d'élèves (0,2 %). Les établissements d'enseignement mixte enregistrent une baisse de 2,3 % de leurs effectifs, mais c'est l'enseignement technique qui connaît la plus forte baisse de ses inscriptions lors des trois dernières années avec une perte de plus de 5 % des élèves.



Evolution des effectifs sur la CUB de 1997/1998 à 1999/2000

Sources : Rectorat de l'académie de Bordeaux



Type d'établissement

- lycée général
- lycée générale et technologique, technologique
- lycée professionnel
- lycée polyvalent
- collège
- écoles secondaires privées diverses

nombre d'élèves pour l'année scolaire 2000 - 2001

établissements publics: 2 000, 500, 150

établissements privés: 1 000, 100

données provenant du rectorat de Bordeaux, 2000-2001
fond FTN © IGN – BDU © CUB
traitement a'urba

c Effectifs étudiants et composition

Les effectifs étudiants ont connu entre 1985 et 1990 la plus forte croissance en valeur absolue jamais connue jusqu'alors. Ce phénomène était dû à la pression conjuguée de la démographie de la classe d'âge des 18-24 ans, des effectifs de lycéens qui obtenaient le baccalauréat (l'effet 80 %), et d'une forte demande sociale de prolongation d'études dans l'enseignement supérieur.

Pour faire face à l'accroissement des effectifs, il a été mis en place dans chaque académie un schéma concerté des formations post-baccalauréat qui s'est surtout traduit par l'explosion des classes de STS (sections de techniciens supérieurs) et la forte croissance des classes préparatoires aux grandes écoles. Au niveau national, on a constaté une évolution de + 25,9 % entre les années 1985-1986 et 1990-1991 et la population étudiante est passée de 1,2 millions en 1988 à 2,2 millions à la rentrée 1994.

Cette progression se retrouve dans l'évolution des effectifs de l'académie de Bordeaux, couvrant les départements de la Gironde, de la Dordogne, des Landes, du Lot-et-Garonne et des Pyrénées-Atlantiques : de 66 000 étudiants de l'enseignement supérieur pour la rentrée 1988, à 95 000 pour la rentrée 1994. Les données du rectorat pour l'ensemble de l'académie désignent la période 1994-1995 comme une charnière, à partir de laquelle un mouvement inverse commence à s'amorcer, conformément là encore à la tendance nationale : les effectifs étaient ramenés à 91 000 étudiants à la rentrée 1997.

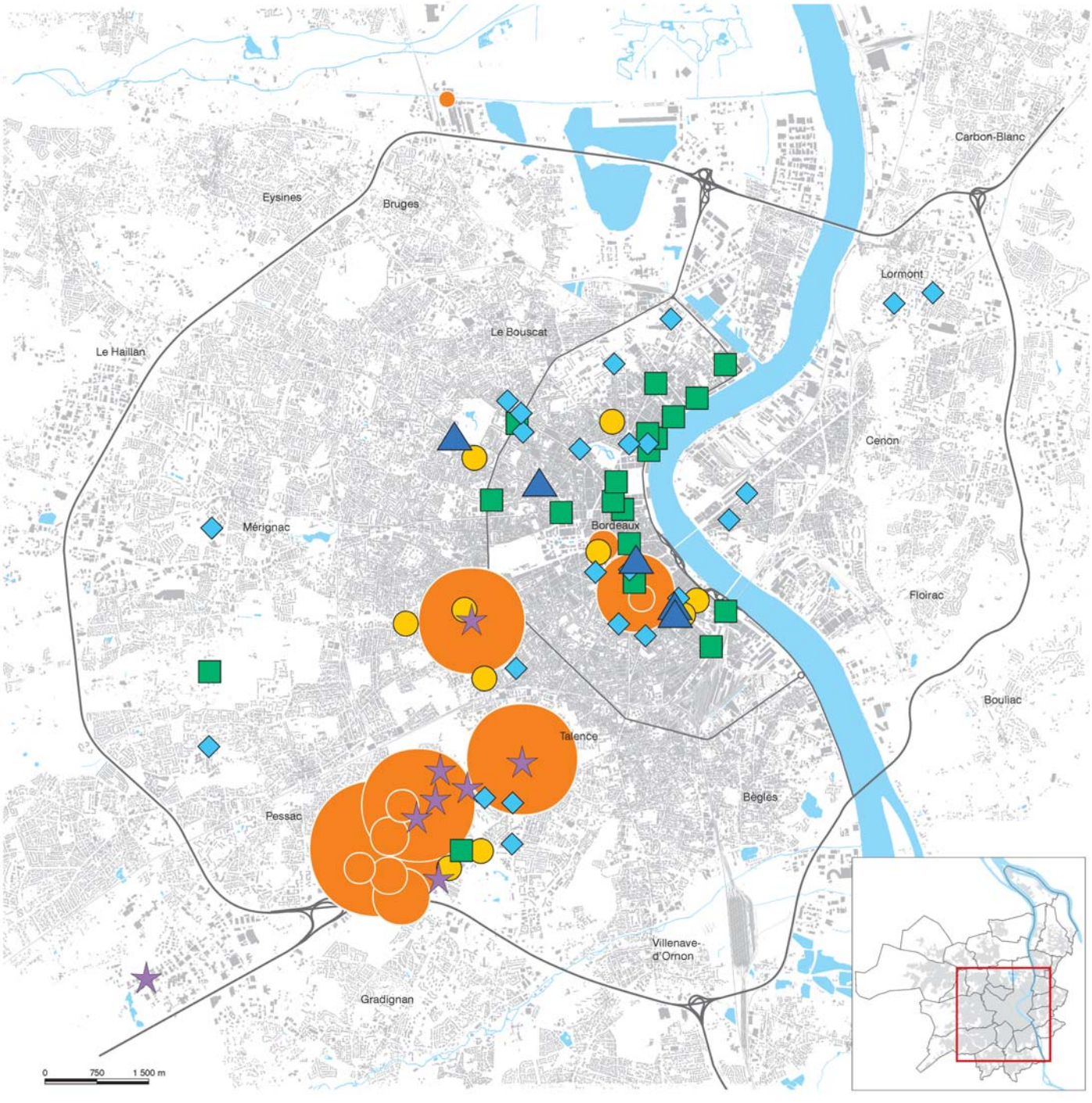
Aujourd'hui, les établissements d'enseignement supérieur de l'agglomération bordelaise représentent un poids de 73 000 étudiants (rentrée 1997), soit plus du dixième de la population de la communauté urbaine de Bordeaux (660 000 habitants en 1999). Avec quelque 7 200 postes d'enseignants, personnels administratifs et chercheurs, l'enseignement supérieur est le deuxième plus important employeur local après le CHR (10 000 emplois).

Le site universitaire de Bordeaux s'est profondément renouvelé au cours des vingt-cinq dernières années : création d'une quatrième université (partition de Bordeaux 1, à l'origine de la création de l'université Montesquieu Bordeaux IV en mai 1995 pour le droit et les sciences économiques), d'instituts supérieurs universitaires et de plusieurs écoles qui offrent au sein de l'université des formations d'excellence dans des domaines de pointe.

Les filières générales universitaires concentrent environ 2/3 des effectifs étudiants. Bordeaux bénéficie d'une concentration interrégionale (étudiants en provenance des Charentes notamment) au même titre que Toulouse, ce qui explique en partie que ces deux universités concentrent les effectifs les plus importants au niveau national après les universités parisiennes (autour de 70 000 étudiants, devant 63 000 à Lille et 51 000 à Montpellier). Les filières technologiques des universités (instituts universitaires professionnalisés et instituts universitaires de technologie) présentent à Bordeaux une nette prédominance des thématiques tertiaires (services, commerces) avec 59,4 % des étudiants (la moyenne nationale étant de 52,5 %) contre 40,6 % d'IUT associés au secondaire (production). Globalement, les universités bordelaises présentent une faiblesse générale des formations technologiques et techniques et, à l'intérieur de l'offre existante, une domination des formations faiblement qualifiées contre une faiblesse des métiers industriels.

Ce pôle universitaire est complété par un ensemble d'écoles variées, dont certaines rattachées par convention à une université. La création de plusieurs écoles d'ingénieurs ces dernières années (ESTBB, ISTAB, ESACG) a permis de compenser une faiblesse préoccupante des formations aux sciences de l'ingénieur à Bordeaux : 1 600 étudiants ingénieurs étaient accueillis à la rentrée 1998.

Conformément à la tendance nationale, les sections de techniciens supérieurs et les classes préparatoires aux grandes écoles se sont développées sur l'agglomération bordelaise, pour représenter 6 000 étudiants à la rentrée 1997.



- enseignement universitaire
- autre enseignement public
- enseignement privé
- écoles d'ingénieurs publiques ou privées
- sections techniciens supérieurs
- classes préparatoires aux grandes écoles

données provenant de l'a-urba, *Atlas de l'enseignement supérieur*, 2000
fond FTN © IGN – BDU © CUB
traitement a'urba

Etablissements de l'enseignement supérieur

Le campus universitaire de Pessac-Talence-Gradignan, créé entre 1958 et 1973 accueillait à la rentrée 1997 quelque 43 000 étudiants et 10 000 autres usagers (enseignants, chercheurs, personnels administratifs et techniques, etc.), au sein de formations gérées par les quatre universités, des instituts universitaires de technologie (IUT) de Bordeaux I et Bordeaux IV, et d'un grand nombre d'écoles. Créé durant la dernière décennie, le "boulevard technologique" Albert-Schweitzer développé en vitrine du campus, côté pessacais, est en passe de devenir une véritable technopole régionale, grâce à l'aménagement du parc d'activité Bordeaux-Unitec et à la création du centre Condorcet, interface entre les entreprises ("incubateur" pour l'accompagnement des porteurs de projets industriels, pépinière d'entreprises), les universités, les écoles et leurs laboratoires de recherche (dont le CNRS).

Le pôle enseignement supérieur santé de Carreire a été réalisé entre 1970 et 1982 (sauf l'UFR pharmacie dans la décennie 1990). Il est installé dans l'un des deux principaux pôles hospitaliers du CHU comprenant Pellegrin et Haut-Lévêque. Situé non loin de la ceinture des boulevards, le site Carreire est un campus spécialisé, dédié aux sciences du vivant. Il relève principalement de Bordeaux II, avec quelques écoles internes à l'université telles l'école supérieure de technologie des biomolécules de Bordeaux (ESTBB) et l'institut de santé publique d'épidémiologie et développement (ISPED).

Dans le site central de Bordeaux, 96 % des formations présentes sont dispensées par des établissements publics. Le pôle étudiant se déploie autour de la place Pey-Berland (institut régional de gestion et d'administration des entreprises (IRGAE) et autres formations de Bordeaux IV, Ecole nationale de la magistrature agrandie en 1997) et de la place de la Victoire (Bordeaux II, Sciences sociales et psychologiques et Ecole dentaire de Bordeaux II, CNAM, Ecole du service de santé des armées).

Enfin, le site étudiant des Chartrons, d'une importance limitée en termes de masse, est surtout notable pour une prédominance inhabituelle d'établissements privés (qui accueillent trois quarts des effectifs présents sur le quartier). Relativement récent, il est apparu de façon spontanée hors de toute planification publique et est sans aucun doute lié à la tradition historique de ce faubourg de négociants et de chais, le quartier des Chartrons étant naturellement orienté vers les métiers économiques, bancaires, commerciaux, de gestion et de communication, d'électronique et d'informatique, et les métiers d'art.

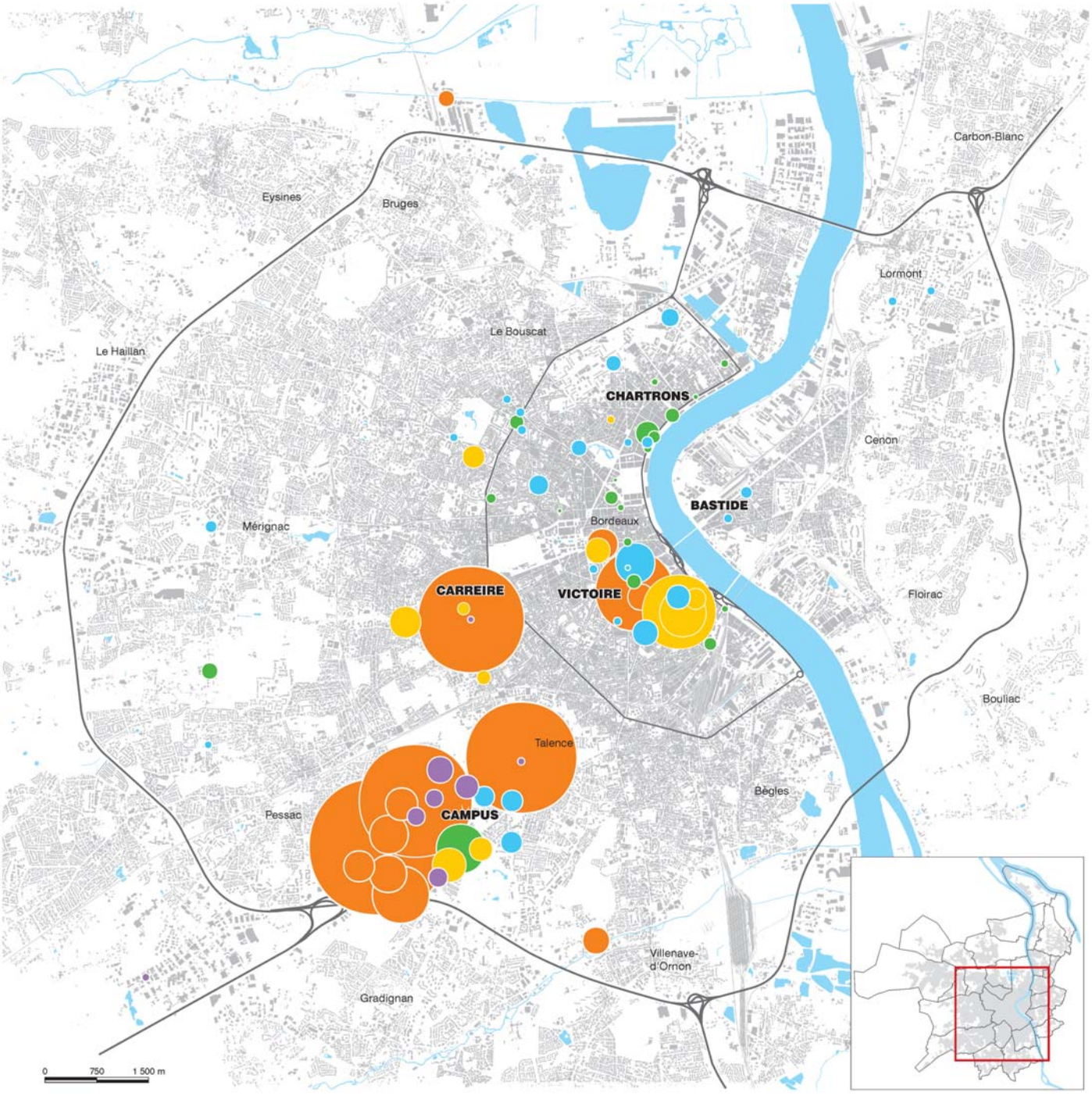
Les trois grands sites d'enseignement supérieur de l'agglomération bordelaise représentent ensemble environ 95 % de la population étudiante. Les étudiants non localisés sur les sites identifiés, très peu nombreux, sont ventilés pour la plupart dans les établissements secondaires (3 016 étudiants de l'IUFM, 2 117 étudiants en section de techniciens supérieurs et classes préparatoires aux grandes écoles). Hormis le site de l'observatoire, qui n'accueille que quelques étudiants de thèse (Bordeaux 1), l'enseignement supérieur est aujourd'hui totalement absent de la rive droite.

Les universitaires bordelais tendent depuis plusieurs années à orienter les projets dans le sens d'une politique de sites, correspondant à la volonté d'un regroupement géographique par thème des unités d'enseignement, et d'une meilleure lisibilité globale.

Ainsi, si Bordeaux 1 poursuit son développement sur le campus (nouveau site interface Bordeaux-Unitec II sur le terrain de l'ancienne Ecole internationale de Talence : enseignement et laboratoires de recherche, pépinière d'entreprises thématique sur les thèmes de l'électronique et de l'informatique, et regroupement de la physique fondamentale autour d'une extension du laboratoire Centre laser intense et application), et Bordeaux II son ancrage dans le pôle Carreire, les autres universités investissent d'autres sites de l'agglomération.

A côté du quartier Victoire, l'activité du centre-ville est renforcée par le développement du pôle judiciaire de Bordeaux IV à Pey-Berland (autour de l'Ecole nationale de la magistrature, d'un Institut d'études judiciaires, d'une formation notariale), et par le renforcement du pôle Renaudel autour du thème journalisme-multimédia grâce à l'ouverture d'un IUT de Bordeaux III.

Enfin, la création à la Bastide par Bordeaux IV d'un pôle universitaire de 3 000 étudiants pour les sciences de gestion et des affaires et les métiers de l'entreprise traduit la volonté d'un rééquilibrage entre les deux rives de Garonne. Le pôle de gestion devrait voir la création de nouvelles filières dont un Euro 3e cycle, une Ecole internationale de management, un Centre européen de gestion des entreprises, et un nouveau département de statistiques de l'IUT.



Nombre d'étudiants

10 000

2 500

100

Nota : les effectifs sont rattachés à leur adresse d'inscription

- enseignement universitaire
- autre enseignement public
- enseignement privé
- écoles d'ingénieurs publiques ou privées
- sections techniciens supérieurs et classes préparatoires aux grandes écoles

données provenant de l'a-urba, *Atlas de l'enseignement supérieur*, 2000
fond FTN © IGN – BDU © CUB
traitement a'urba

Résidences, équipements et services universitaires

La majorité des 57 500 étudiants résidant dans l'agglomération se logent dans le secteur privé, qui a été le plus réactif à l'accroissement de la demande grâce à un contexte favorable (loi Méhaignerie, dispositif Périssol, solvabilisation des locataires via l'APL et l'ALS généralisée). Le nombre de petits logements sur Bordeaux illustre clairement l'engouement des investisseurs pour ce produit.

L'offre en logements disponibles pour le public étudiant se répartit sur plusieurs segments du parc.
Sur la communauté urbaine de Bordeaux, les logements du CROUS représentent 7,5 % (4 964 chambres ou studios) de l'offre pour les étudiants (contre 12 % en moyenne sur le territoire national). Quelques résidences étudiantes privées proposent une offre spécialisée en même temps que des services intégrés (salle de loisirs et de sport, laverie…) qui sont facturés aux étudiants.

Que cela soit en secteur diffus ou en logements CROUS, deux caractéristiques communes peuvent être relevées :
> l'offre est limitée à des logements de petite taille, ne permettant ni le partage du loyer et des charges entre colocataires, ni l'installation durable de l'étudiant, futur actif dans son logement ;
> l'offre est concentrée autour du campus universitaire et du centre de Bordeaux : en 1990, 21 % des étudiants résidaient sur Gradignan, Pessac et Talence, 37 % à Bordeaux.
La spécialisation territoriale est également très marquée à l'échelle de Bordeaux où la concentration étudiante se fait autour de la Victoire (32 % de la population résidante est étudiante), de la gare et sur les quartiers du sud de la ville compris entre le centre et les boulevards.

Pour l'offre publique de logements étudiants, ont été distinguées les cités universitaires traditionnelles (4 000 chambres individuelles), les résidences universitaires (1 000 logements meublés T1 ou T1 bis avec cuisinette et sanitaires intégrés) gérées par le CROUS, les internats d'établissements d'enseignement supérieur et les foyers d'hébergement privés. Le parc du CROUS complète la spécialisation géographique du logement étudiant autour des pôles d'enseignement de l'agglomération, en proposant 79 % de ses chambres et studios sur le campus et 17 % sur Bordeaux.

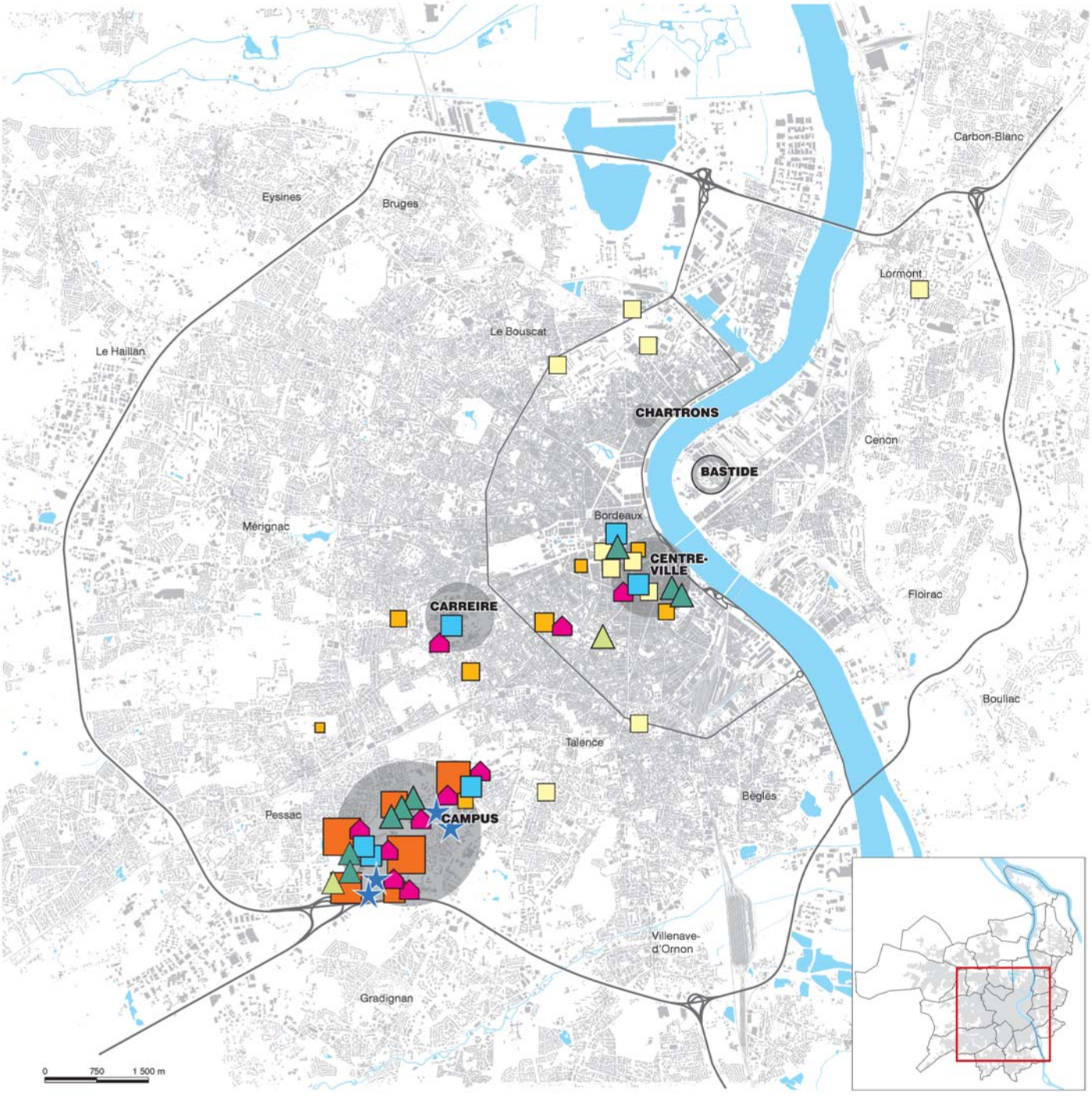
Le besoin de logements CROUS supplémentaires est évalué à 2 500 sur l'académie, dont 1 500 sur la communauté urbaine de Bordeaux. En outre, face à une demande étudiante plébiscitant les studios (trois fois plus de demande que pour une chambre), à une carence importante en studios (T1-T1 bis) et à un problème d'entretien de son patrimoine ancien, le CROUS envisage la rénovation des villages universitaires et la transformation de chambres en studios.

En termes de services, la spécialisation géographique dessine une diagonale sud-ouest/nord-est reliant le centre-ville aux deux campus de Pessac-Talence-Gradignan et Carreire. Au cœur de ce dispositif, le projet d'aménagement de la Maison internationale et du Pôle universitaire européen de Bordeaux dans les locaux de l'ancien hôpital des Enfants sur le cours de l'Argonne (travaux en cours durant l'été 2001) marque la volonté d'articuler ces différents pôles entre eux par des fonctions collectives et de représentation bien desservies.

Les bibliothèques universitaires ont été étendues ou restructurées, dans le cadre du précédent et de l'actuel contrat de plan Etat-Région : bibliothèques de sciences (Bordeaux I) et de lettres et droit (Bordeaux IV) sur le campus, de santé (Bordeaux II) à Carreire, et des sciences sociales et psychologie (Bordeaux II) place de la Victoire dans le centre-ville.

Enfin, le domaine universitaire de Pessac-Talence-Gradignan concentre l'ensemble des structures sportives, gérées par le SIUAPS (Service inter-universitaire pour les activités physiques et sportives rattaché à Bordeaux II), et acquiert de ce fait une dimension de pôle sportif étudiant métropolitain méritant d'être reconnu et développé comme tel.

Au final, se confirme la vision d'une géographie étudiante encore polarisée sur les deux tropismes du campus d'une part, et du centre-ville d'autre part. Sur le campus, la concentration d'équipements destinés aux étudiants, hors services minimaux de restauration et pédagogiques, cache un manque latent d'équipements d'animation et de culture. Le quartier de la Victoire, Quartier latin traditionnel de Bordeaux, reste sans conteste le dénominateur commun d'appartenance à une culture étudiante, déclinée avant tout dans le rituel des bars de la place que les étudiants fréquentent moins dans une seconde période de leur vie universitaire, correspondant de fait au second cycle.



cités universitaires
résidences universitaires
internats d'établissements publics et foyers d'hébergement privés

930 places
61

services socio/culturels
projets
restaurants
structures sportives
bibliothèques

données provenant de l'a-urba, *Atlas de l'enseignement supérieur*, 2000
fond FTN © IGN – BDU © CUB
traitement a'urba

Equipements de santé

Dans un contexte national où, sous l'effet de différents facteurs allant des contraintes économiques au développement des alternatives à l'hospitalisation traditionnelle (hôpital de jour, hospitalisation à domicile), on connaît une diminution du nombre de lits. Bordeaux, au contraire, connait un développement des structures hospitalières publiques qui s'est traduit par une augmentation des capacités, passées de 3 068 lits en 1973 à 3 781 lits en 2000. Cette progression est due à la fois à une augmentation des capacités sur les trois pôles existants, dépendants du CHR, et à l'ouverture récente à l'ensemble de la population des 268 lits de l'hôpital militaire Robert-Picqué.

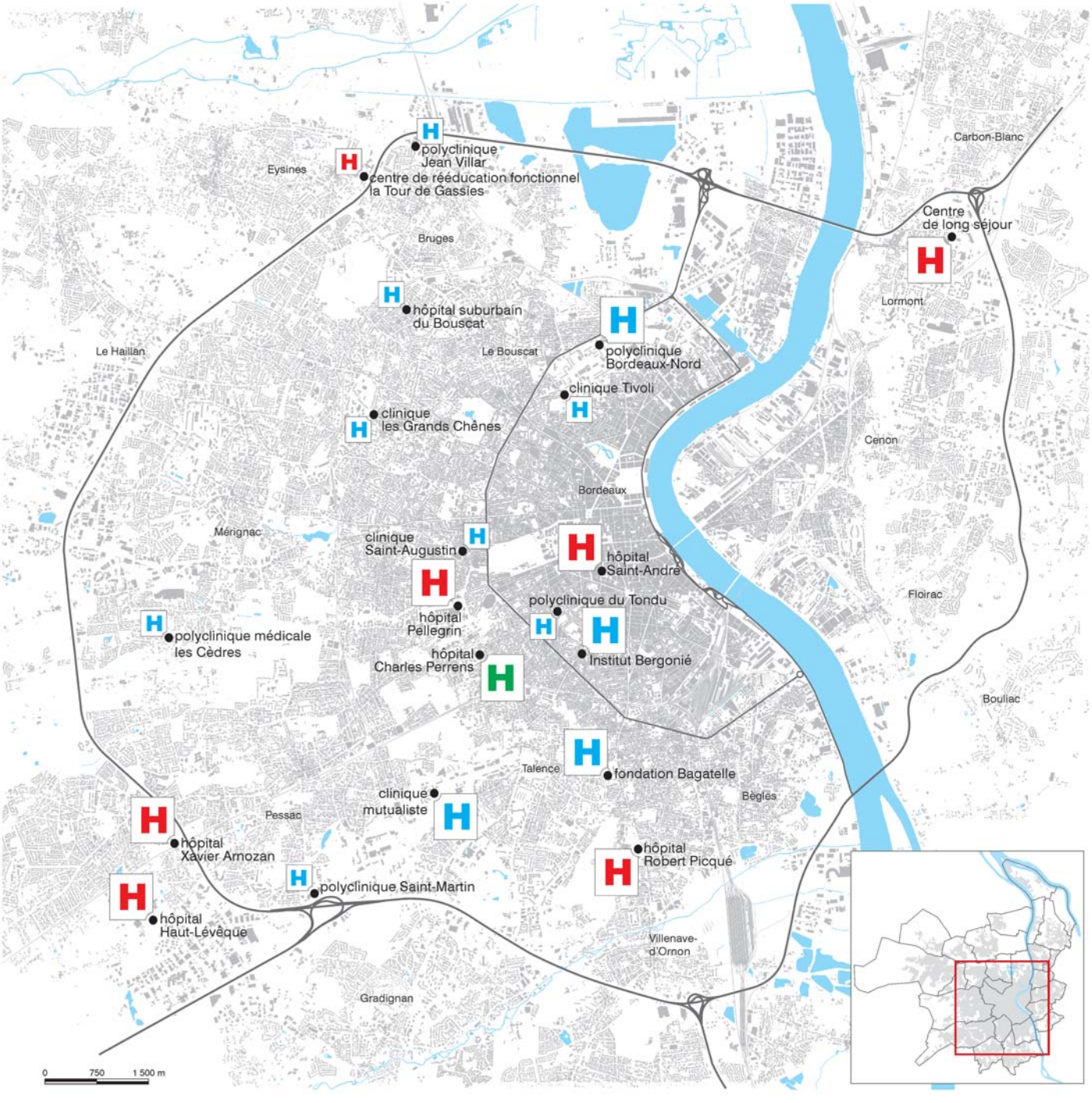
Les trois pôles publics dessinent une diagonale sud-ouest/nord-est. Géographiquement, l'offre est partiellement rééquilibrée par l'existence de nombreuses structures privées réparties dans l'agglomération, puis pour la plupart intra-rocade. Les secteurs périphériques restent peu équipés.

Pour sa part, le secteur privé offre 2 081 lits sur le territoire communautaire.
On relève une forte prédominance du secteur public en médecine, et du secteur privé pour les soins de suite (convalescence et réadaptation fonctionnelle).

Dans le schéma régional d'organisation sanitaire en Aquitaine réalisé en 1994, la DRASS fixe pour objectifs la compatibilité entre l'offre hospitalière et l'aménagement du territoire, et l'adaptation aux évolutions des technologies et des pratiques médicales (renforcement des plateaux techniques). La dimension régionale du pôle bordelais est confirmée. Les équipements de santé de l'agglomération bordelaise intéressent une aire géographique dépassant largement l'aire de l'agglomération, notamment la région urbaine englobant Arcachon et Libourne. Les établissements hospitaliers de la communauté urbaine de Bordeaux regroupent la moitié de l'équipement lourd installé dans la région aquitaine ; leur localisation doit rechercher la proximité des grands axes de circulation et la facilité d'accès.

La plupart des établissements publics et privés offrent des soins pluridisciplinaires à l'exception, pour le secteur public, du centre de réadaptation fonctionnelle de la Tour-de-Gassies et de l'hôpital spécialisé Charles-Perrens (psychiatrie), et pour le secteur privé, de la clinique de réadaptation fonctionnelle physique et sportive des Grands Chênes et de l'institut Bergonié, centre régional de la lutte contre le cancer.
Le nombre d'entrées a fortement augmenté ces 10 dernières années (+ 20 %), l'impact de cette progression sur l'offre est estompé par la diminution de la durée moyenne des séjours.

© Denys Carrère a'urba



établissements publics de plus de 200 lits

établissements privés de plus de 200 lits

centre hospitalier spécialisé

établissements publics de moins de 200 lits

établissements privés de moins de 200 lits

données provenant du ministère de la santé et de la solidarité
fond FTN © IGN – BDU © CUB
traitement a'urba

Trame verte urbaine

Les paysages urbains du cœur de l'agglomération

Globalement, c'est la nature des liaisons entre la production des marchandises et l'acheminement par les systèmes de transport qui rythme la dynamique du paysage urbain. A partir du noyau central pré-industriel, la ville manufacturière s'organise à proximité des dessertes ferroviaires, puis se rééquilibre d'une rive à l'autre avec le lancement du programme d'habitat des zones à urbaniser en priorité (ZUP) sur la rive droite. Mais le développement concomitant des activités productives autour de l'autoroute et de l'aéroport, conjugué à l'attraction jamais démentie exercée par les sites balnéaires de la côte atlantique, a dilaté l'espace urbain vers l'ouest, ouvrant ainsi des terrains propices aux anastomoses de la péri-urbanisation.
Schématiquement, les tissus urbains, du centre vers la périphérie, dessinent trois auréoles successives.
> Le secteur central de l'agglomération (Bordeaux) : c'est le noyau historique, c'est-à-dire le site central XVIII[e] siècle, les échoppes et les maisons de ville, où l'espace public, réduit à des rues étroites et à de petites places, acquiert une forte valeur.
> Les territoires des quartiers, fortement spécialisés (résidentiel et activités), qui se caractérisent par la fragmentation et l'hétérogénéité, ponctués d'une auréole de petits lieux centraux qui perpétuent les identités particulières de l'entourage bordelais. On y trouve aussi bien les secteurs d'habitat collectif de la rive droite, les isolats de la rive gauche (Grand Parc, Aubiers…), que l'arc en reconversion des rives du fleuve : Belcier, Bastide, Bacalan.
> Les territoires péri-centraux, distingués par l'existence de noyaux urbains (centre-bourg, hameaux…) au sein d'un environnement rural. La qualité du paysage péri-urbain, reposant sur l'équilibre harmonieux entre les secteurs bâtis et les espaces naturels, tend aujourd'hui à se dégrader à cause du phénomène du mitage et des contacts délicats avec les tissus d'activités liés aux différentes infrastructures de transport.

Les orientations du nouveau schéma directeur

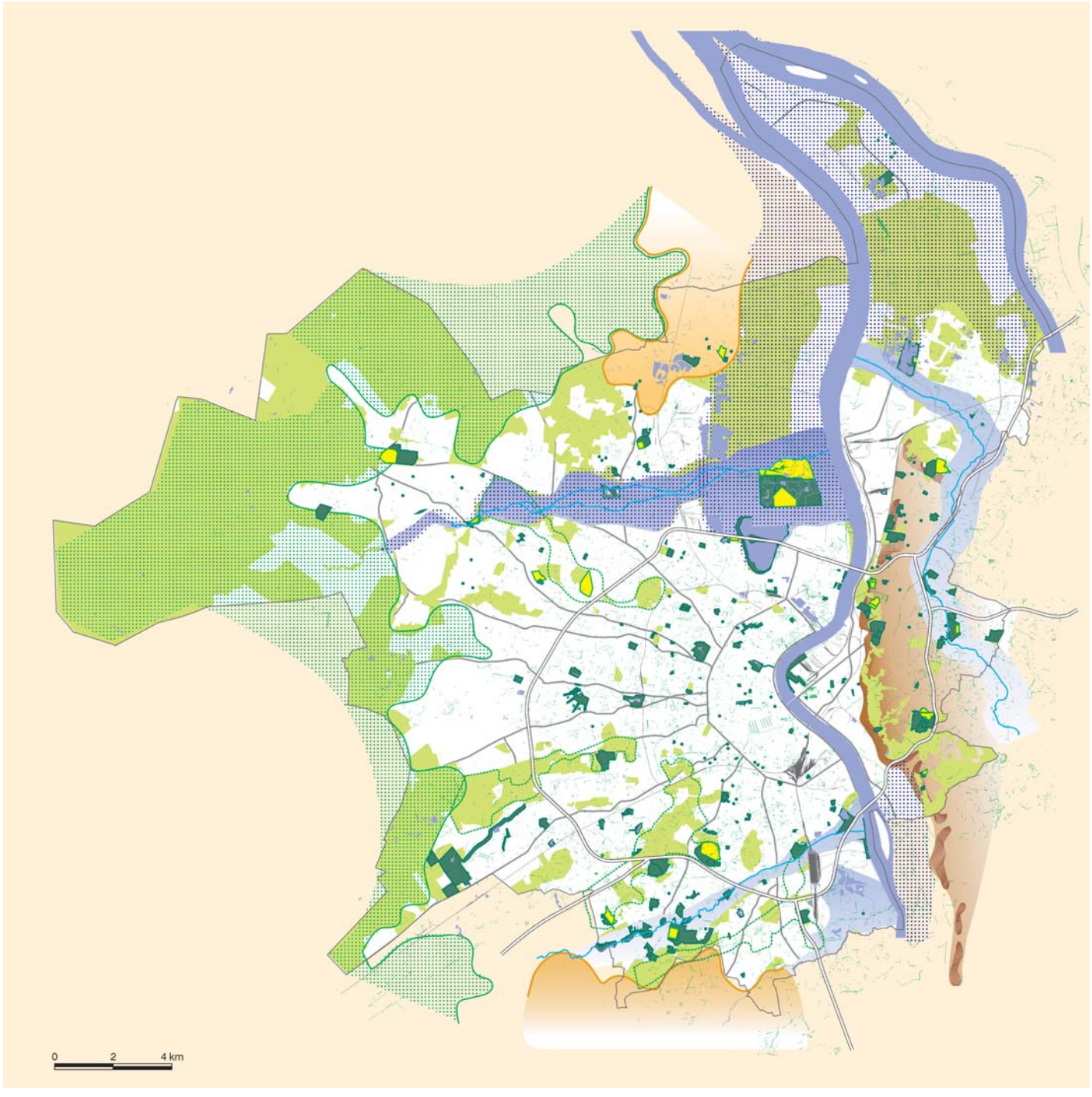
Les orientations du nouveau schéma directeur sur la dynamique paysagère mettent en valeur les points d'ancrage des grands paysages au cœur de l'agglomération : ce sont la trame verte, les vallées et fils de l'eau et les espaces naturels urbains qui sont des espaces préservés, pris dans l'agglomération, correspondant souvent à d'anciens domaines viticoles.
De nombreux espaces verts s'égrènent le long des cours d'eau traversant l'agglomération. Sur la rive gauche, ce sont la *jalle* de Blanquefort, les ruisseaux de l'Eau-Bourde, de l'Eau-Blanche, du Peugue ; sur la rive droite, on évoquera le Gua et ses affluents.

Ces sites remarquables sont identifiés dans les documents d'urbanisme réglementaires : ainsi, les espaces naturels et agricoles classés (NC et ND), qui correspondent eux-mêmes aux reliquats des anciennes coulées vertes du SDAU, de 1980, pénètrent profondément dans l'agglomération en traversant les tissus bâtis. Ces continuités naturelles sont néanmoins fragiles.
Ces éléments transversaux encadrent et émaillent les entités paysagères ; conjointement, ils constituent un cadre de référence pour le développement des actions à envisager sur le territoire de l'agglomération.

Ces emprises végétales s'enchaînent pour composer de vastes espaces de respiration. Du nord au sud, du centre vers la périphérie, se dessine une trame aux ramifications nombreuses, capable d'absorber, voire de doubler les sillons des grandes infrastructures de déplacement et d'offrir au citadin, grâce aux 186 espaces verts publics référencés sur la communauté urbaine de Bordeaux, un réseau alternatif, à la fois réticule spatial et maille sociale, qui puisse aider à la recomposition des secteurs urbanisés désarticulés, et permette, grâce à l'appréhension d'autres temporalités, l'invention de nouvelles pratiques urbaines.

Les enjeux de la constitution de la trame verte urbaine

Ils sont au nombre de quatre :
> valoriser les sites emblématiques de l'agglomération,
> préserver les espaces agricoles pour mieux cerner la limite d'agglomération,
> requalifier les entrées de ville et les voiries majeures,
> créer une trame verte à l'échelle de l'agglomération.
Au regard des diagnostics effectués, trois axes d'actions émergent d'ores et déjà en appui des politiques d'aménagement urbain déjà engagées :
> créer un véritable système de parcs publics, depuis les grands espaces naturels suburbains, jusqu'aux parcs et squares situés dans l'enceinte de la cité, en intégrant les réseaux de circulation douce, en s'interrogeant sur les effets de distance, sur la nécessité de créer des jalonnements, en recherchant la combinaison de réseaux ;
> parfaire et compléter l'armature végétale de l'espace public, en affinant le vocabulaire horticole. Cet objectif vise à améliorer le confort d'usage, à mieux équilibrer le partage des espaces, par la mise en œuvre durable d'un vocabulaire identitaire du paysage de l'espace public bordelais ;
> préserver et valoriser les espaces naturels, en confortant les occupations pérennes, en travaillant les contacts avec les tissus bâtis, en élargissant la perception du végétal au cœur des tissus urbanisés, en favorisant les principes de continuités vertes.



Les grands paysages
- vallées affluentes
- coteaux de l'Entre-Deux-Mers
- marais
- marges forestières
- marges viticoles

La trame verte urbaine
- anciennes coulées vertes (SDAU 1980)
- zones ND/NC
- espaces verts publics
- terrains de sport
- limite CUB
- réseau voirie

données provenant de l'a-urba
fond FTN © IGN – BDU © CUB
traitement a'urba

Grands établissements industriels et tertiaires

La carte qui suit présente la localisation des grands établissements de plus de 200 salariés.

Le constat en termes d'effectifs par établissement indique que la communauté urbaine de Bordeaux localise sur son territoire une quinzaine d'établissements de plus de 1 000 salariés, une vingtaine de 400 à 1 000 ainsi qu'une quarantaine de structures de moins de 400 emplois.

Pour une part non négligeable d'entre elles, leur répartition géographique est toujours fortement liée à la zone urbaine dense. En effet, la cartographie indique au moins 5 établissements de plus de 1 000 salariés et 7 de 400 à 1 000 dont l'implantation est à proximité immédiate du centre de Bordeaux.

Au-delà de ce premier pôle, deux autres lieux d'implantation privilégiée sont mis en évidence. Le plus important des deux concerne une zone qui, au vu de sa forme particulière, pourrait être dénommée le "croissant industriel" de Mérignac et Saint-Médard-en-Jalles, proche de l'aéroport, et regroupe une dizaine d'entreprises moyennes et grandes. Le second concerne le sud-ouest de la commune de Talence à proximité immédiate d'un grand échangeur autoroutier.

Bien évidemment, le secteur des activités tertiaires marchandes est le plus représenté parmi la centaine d'établissements analysés. Ce secteur concerne plus spécialement les entreprises regroupées dans les grandes concentrations commerciales de l'agglomération.

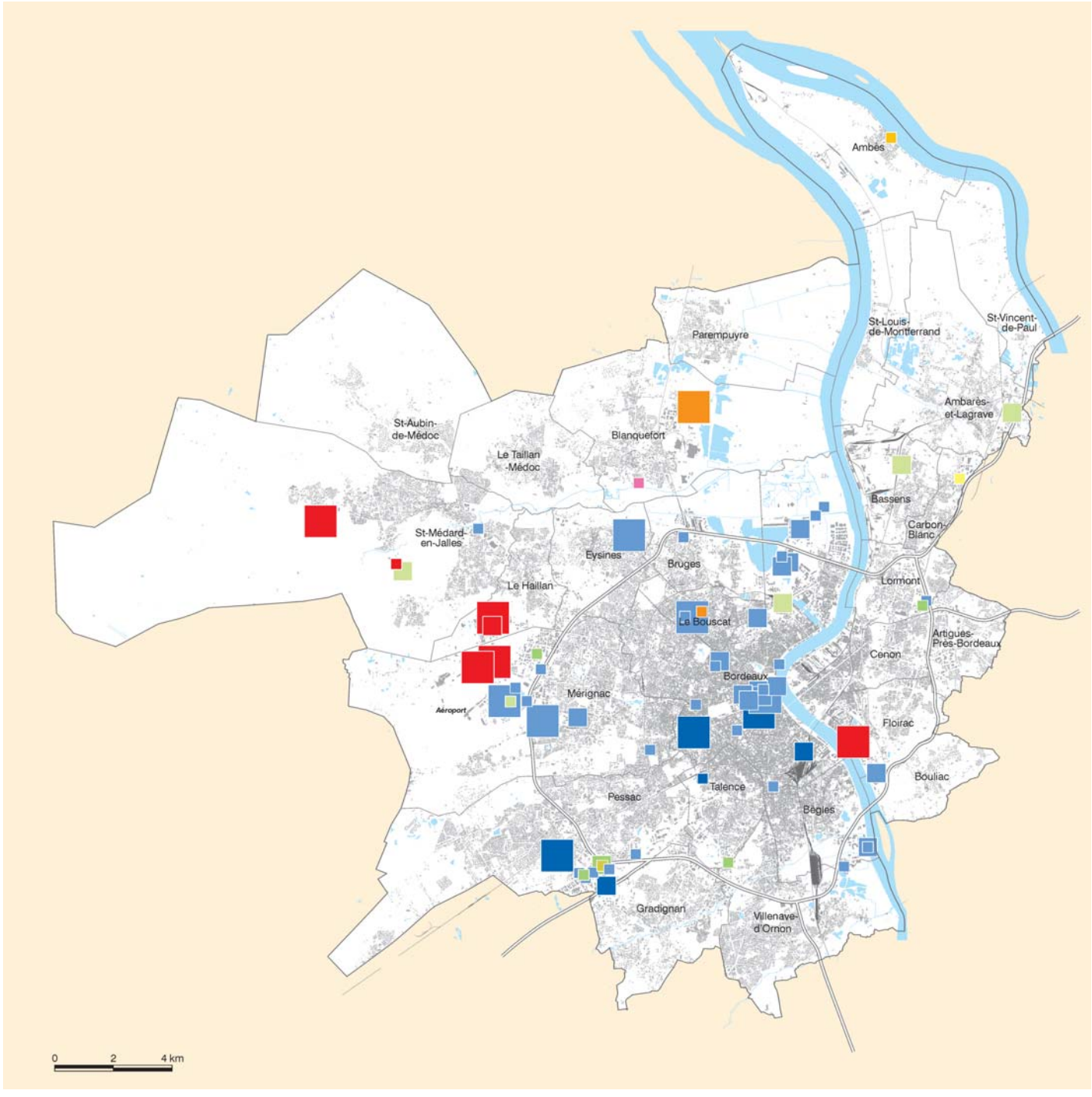
Néanmoins, les secteurs industriels – agro alimentaire, bois et papiers, mécanique et automobile – sont particulièrement nombreux dans l'agglomération de Bordeaux. Enfin, une mention spécifique doit être faite pour le secteur aéronautique qui regroupe une dizaine d'entreprises de grande taille et dont la relative discrétion liée à la nature de leurs activités peut occulter par moments leur importance considérable dans le tissu économique et social de l'agglomération.

Ces deux dernières considérations montrent bien le caractère industriel de l'agglomération bordelaise, même si celui-ci est encore peu connu à l'extérieur. En outre, les grandes implantations hospitalières et universitaires confirment son rôle métropolitain.

Parmi les multiples formes urbaines qu'a pu adopter le tissu économique et qu'il continue de développer, la faible densité que lui a offert le territoire de la métropole a sans doute constitué un facteur positif quant à son maintien à proximité de ses zones les plus centrales et/ou les plus peuplées. Comme le précise le diagnostic préalable du schéma directeur, cette particularité pose problème sous l'angle de l'efficacité des équipements et de la capacité de desserte de ces zones.

Cette localisation des activités économiques, relativement intégrée et proche des autres fonctions urbaines, trouve également une partie d'explication dans un pouvoir de décision d'ordre public pour un nombre important d'entre elles, qui a permis une certaine permanence de celles-ci et une moindre sensibilité aux vagues de délocalisations qu'ont connu d'autres agglomérations.

La qualité des formes urbaines mises en œuvre et leur intégration dans le tissu non bâti préexistant méritent d'être soulignées dans bon nombre de cas.



Secteurs d'activité

- agro/alimentaire
- bois-papier
- mécanique
- automobile
- aéronautique
- électrique-électronique
- chimie-plastique-caoutchouc
- habillement
- tertiaire marchand
- tertiaire non marchand

Effectif salariés

- 1 000 et plus
- 400 à 999
- 200 à 399

données provenant de l'INSEE © SIRENE 2001
fond FTN © IGN – BDU © CUB

Patrimoine architectural contemporain

Il a paru intéressant de montrer qu'en architecture et en urbanisme à Bordeaux, le XX[e] siècle a aussi laissé sa marque et construit un patrimoine de qualité, même si les périodes les plus brillantes et celles qui ont laissé leur empreinte la plus visible sont, de l'avis général, le XVIII[e] siècle, avec les intendants et les grands architectes classiques, puis le XIX[e] siècle, depuis la Restauration et, jusqu'à la fin de la III[e] République, où de nombreux bâtiments publics remarquables ont été construits, sans compter quelques grands percements et de nombreux logements.

L'après-Deuxième Guerre mondiale a suscité à Bordeaux, comme dans la plupart des capitales provinciales françaises, un développement considérable du bâti et de grandes opérations d'urbanisme volontaristes ou concertées. Certaines de ces opérations ou de ces ouvrages d'architecture sont particulièrement intéressants, novateurs ou originaux, même si tous ne constitueront pas un patrimoine de qualité.

Pour établir la carte du patrimoine contemporain, c'est-à-dire des ouvrages d'architecture et des opérations d'urbanisme réalisés entre 1945 et 1995, on a repris la liste du *guide d'architecture Bordeaux et agglomération 1945-1995*, édité par arc en rêve centre d'architecture, Confluences et le centre régional des lettres d'Aquitaine, en se limitant au territoire de la communauté urbaine de Bordeaux. Sur la carte, ont été localisés :

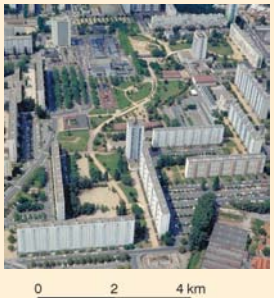
- 20 opérations de logements,
- 48 équipements publics,
- 22 ensembles de bureaux, locaux d'entreprises et centres commerciaux,
- 7 opérations d'urbanisme comprenant au moins 400 logements.

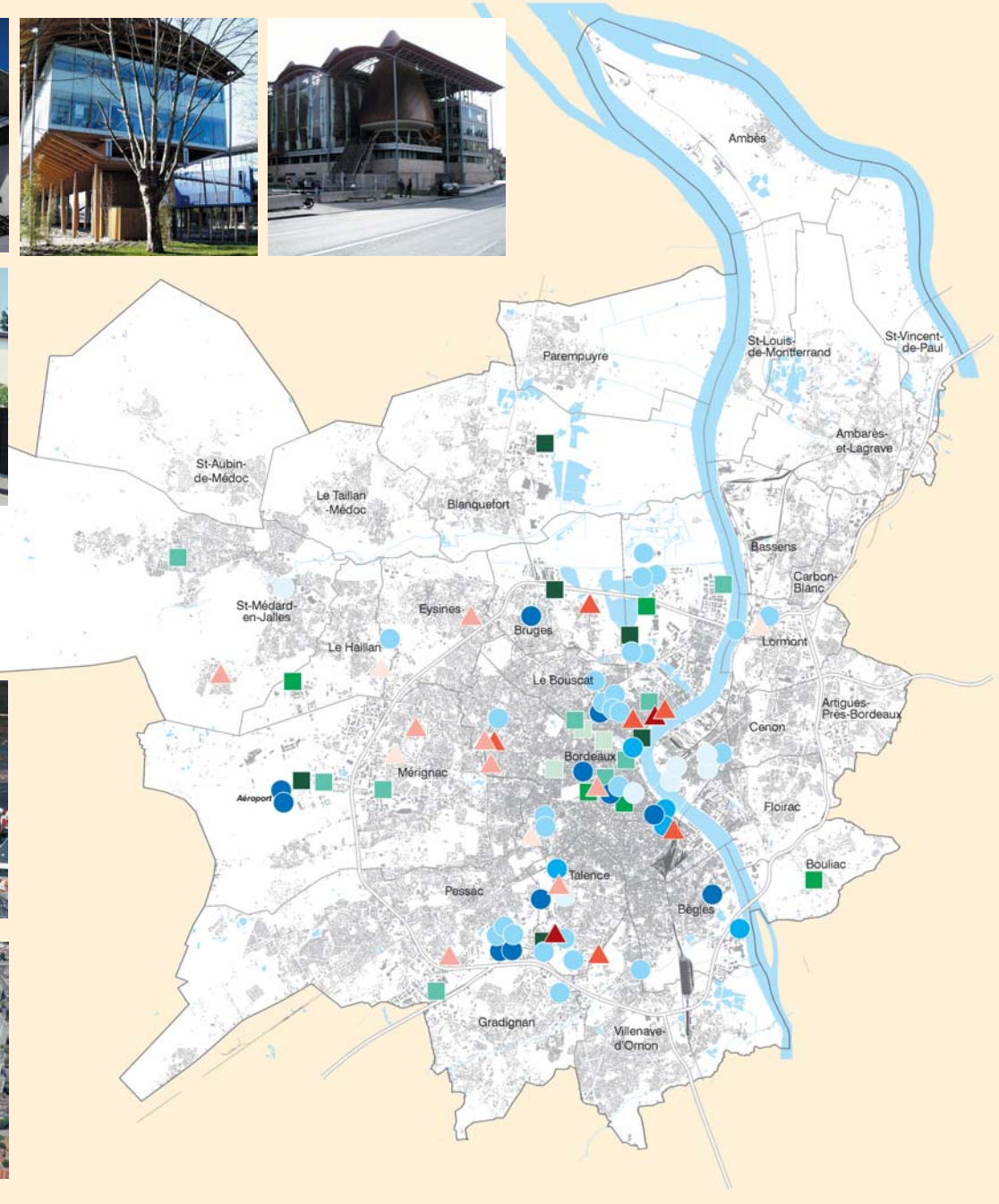
Des spécialistes considèrent qu'à Bordeaux, le renouveau en architecture s'est manifesté par le véritable défi que constitua, en 1954, la nouvelle caserne des pompiers à la Bastide, face à la mythique façade des quais, considérée comme une démonstration rigoureuse du fonctionnalisme architectural de l'époque.

A côté de nombreux exemples disséminés dans l'agglomération urbaine de Bordeaux, on peut avoir une idée de la variété des différentes tendances architecturales de ces dernières années en se promenant dans le grand domaine universitaire (250 ha) de Talence-Pessac, ou dans le quartier du Lac (160 ha).
On s'aperçoit que "l'architecture bordelaise contemporaine présente une image riche et nuancée, qu'elle témoigne d'une remarquable inventivité, même si elle porte l'empreinte, d'ailleurs souvent revendiquée, de l'influence des maîtres et des modèles en circulation en France et dans le monde".

Depuis l'après-guerre, on peut découper en quatre périodes, les cycles de production.
1945-1959 : cette première période est marquée par le démarrage des grandes opérations d'urbanisme (le Grand-Parc, Claveau, le Lac, la Benauge, le Domaine universitaire).
1960-1974 : c'est la période la plus prolixe dans les constructions, notamment pour les équipements, dont plus de la moitié ont été réalisés à cette époque (CHU, parc des Expositions, facultés, piscines, etc.) et pour le logement (hameau de Noailles).
1975-1989 : période peu dense en constructions remarquables, avec cependant quelques réalisations intéressantes sur les opérations d'habitat comme Villabois à Bruges ou la villa Morton à Bordeaux.
1990-2000 : la dernière période marque la reprise d'une architecture créatrice plus orientée vers les équipements (tribunal de grande instance, tour de contrôle et hall B de l'aéroport, lycée François-Magendie) et l'immobilier tertiaire (CTBA à Bordeaux nord, centre de formation de la CCIB au Lac, immeuble Marie-Brizard à Bruges).

© Paul Robin a'urba





Périodes de construction

logements	équipements	activités
1945 à 1959	1945 à 1959	1945 à 1959
1960 à 1974	1960 à 1974	1960 à 1974
1975 à 1989	1975 à 1989	1975 à 1989
1990 à 2001	1990 à 2001	1990 à 2001

données provenant du *guide d'architecture Bordeaux et agglomération 1945-1995*
fond FTN © IGN – BDU © CUB
traitement a'urba

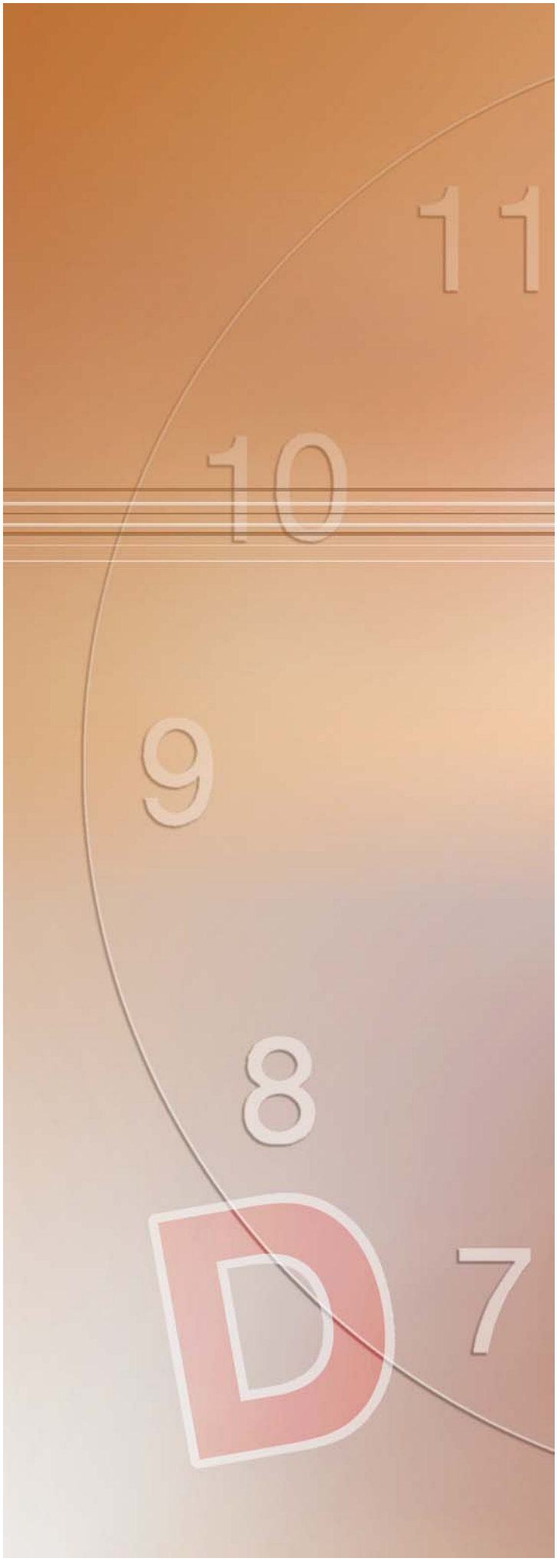
1 2 3

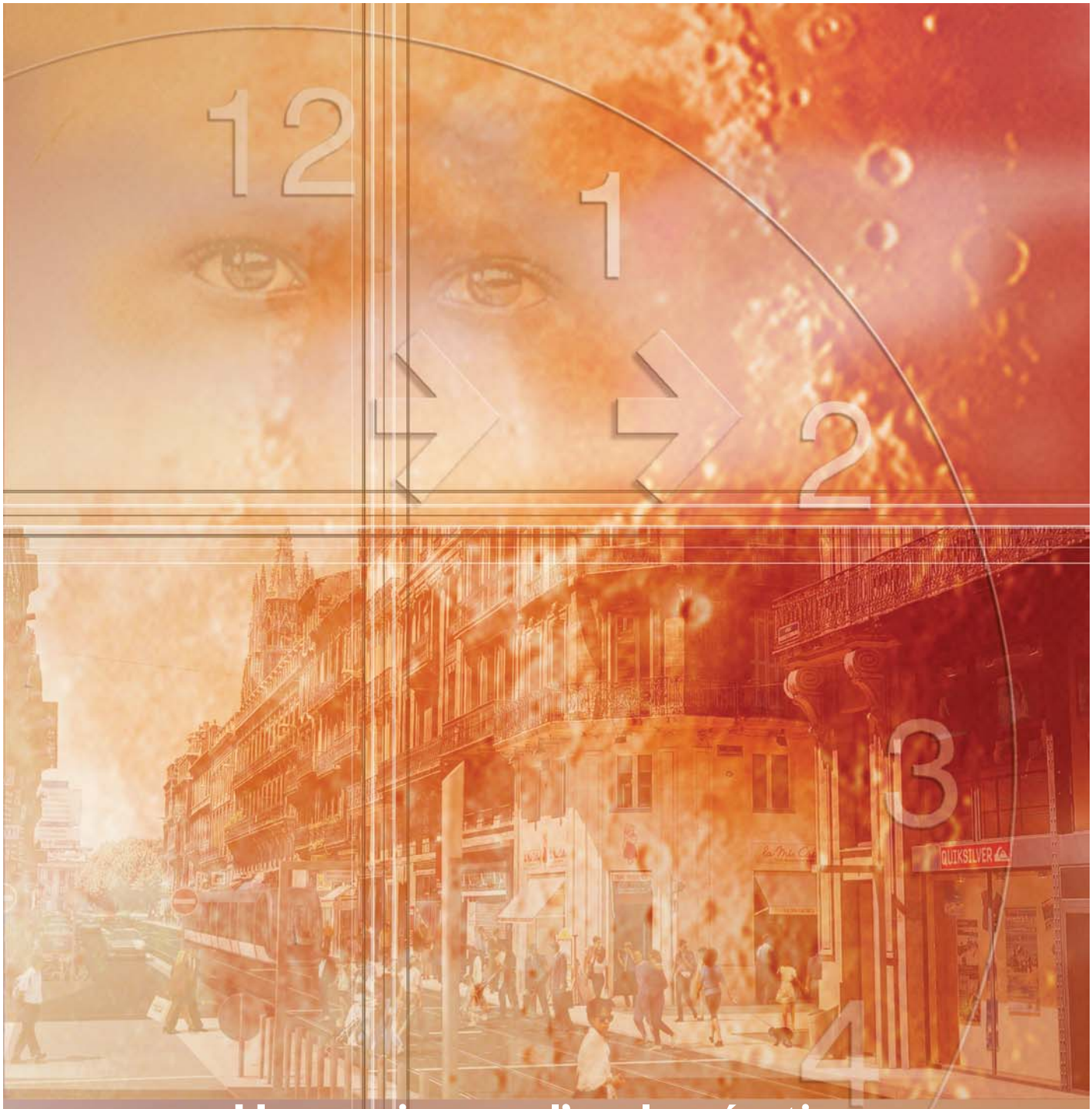
4 *1)* Lycée F. Magendie, Bordeaux © Paul Robin a'urba
2) CTBA, Bordeaux © Denys Carrère a'urba
3) TGI, Bordeaux © Denys Carrère a'urba

5 *4)* Hameau de Noailles, Talence © Paul Robin a'urba
5) Tour de contrôle, aéroport de Bordeaux-Mérignac © Denys Carrère a'urba

6 *6)* Cité du Grand-Parc, Bordeaux © Denys Carrère a'urba

Le dernier chapitre est consacré à l'avenir. Il a pour objectif de montrer l'état des projets au niveau de l'aire métropolitaine bordelaise, puis de la communauté urbaine de Bordeaux.
Le lecteur est invité à consulter quatre cartes de base du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise, adopté le 26 septembre 2001, présentant pour les 25 ans à venir, la stratégie et l'organisation urbaines, les grands pôles de développement économique, le schéma de déplacements et de transports, ainsi que la destination générale des sols. Cette dernière carte précise la localisation du bâti et son volume possible, mais également les protections, réglementations et actions qui permettront de préserver et même d'améliorer le cadre environnemental, que chacun ici reconnaît comme exceptionnel.
L'objectif de cette présentation simplifiée du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise est de faire prendre conscience, aux habitants de la région, des enjeux pour l'avenir, des atouts à valoriser, des handicaps à surmonter et des contraintes à respecter dans l'intérêt général.
Dans une deuxième partie, est présentée une carte situant les principaux projets de la communauté urbaine, en cohérence avec l'implantation du tramway et la réorganisation du système de transports : les projets urbains les plus significatifs situés au centre de Bordeaux, sur les quais de la Garonne – rive gauche et rive droite à la Bastide – aux centres de Pessac, Mérignac, Cenon, Lormont et Floirac, ainsi que sur le campus, renouvelleront profondément les quartiers concernés.





Un avenir pour l'agglomération

Organisation urbaine : les centralités

Le fort développement périphérique opéré sur l'agglomération bordelaise ces 30 dernières années pose certains problèmes :
> l'allongement des distances de déplacement domicile-travail de la plupart des habitants de l'aire métropolitaine a entraîné une augmentation exponentielle du trafic automobile ;
> l'urbanisation extensive suscite des problèmes de fonctionnement (surcoûts d'équipements en voirie et réseaux divers), des conflits d'usage plus ou moins exprimés mais qui s'accentuent (concurrence d'usage des sols avec des activités agricoles, surtout viticoles, ou économiques, la dégradation de certains paysages ou de certains sites écologiquement fragiles…) ;
> l'aire métropolitaine a perdu de sa cohérence urbaine originelle autour d'un centre emblématique, au profit d'un éparpillement, qui a "dilué" les potentielles synergies urbaines et économiques.

Compte tenu des coûts de gestion et des carences de cette organisation urbaine déstructurée et largement éclatée, les objectifs du schéma directeur en la matière sont doubles.

> Renforcer les centralités urbaines

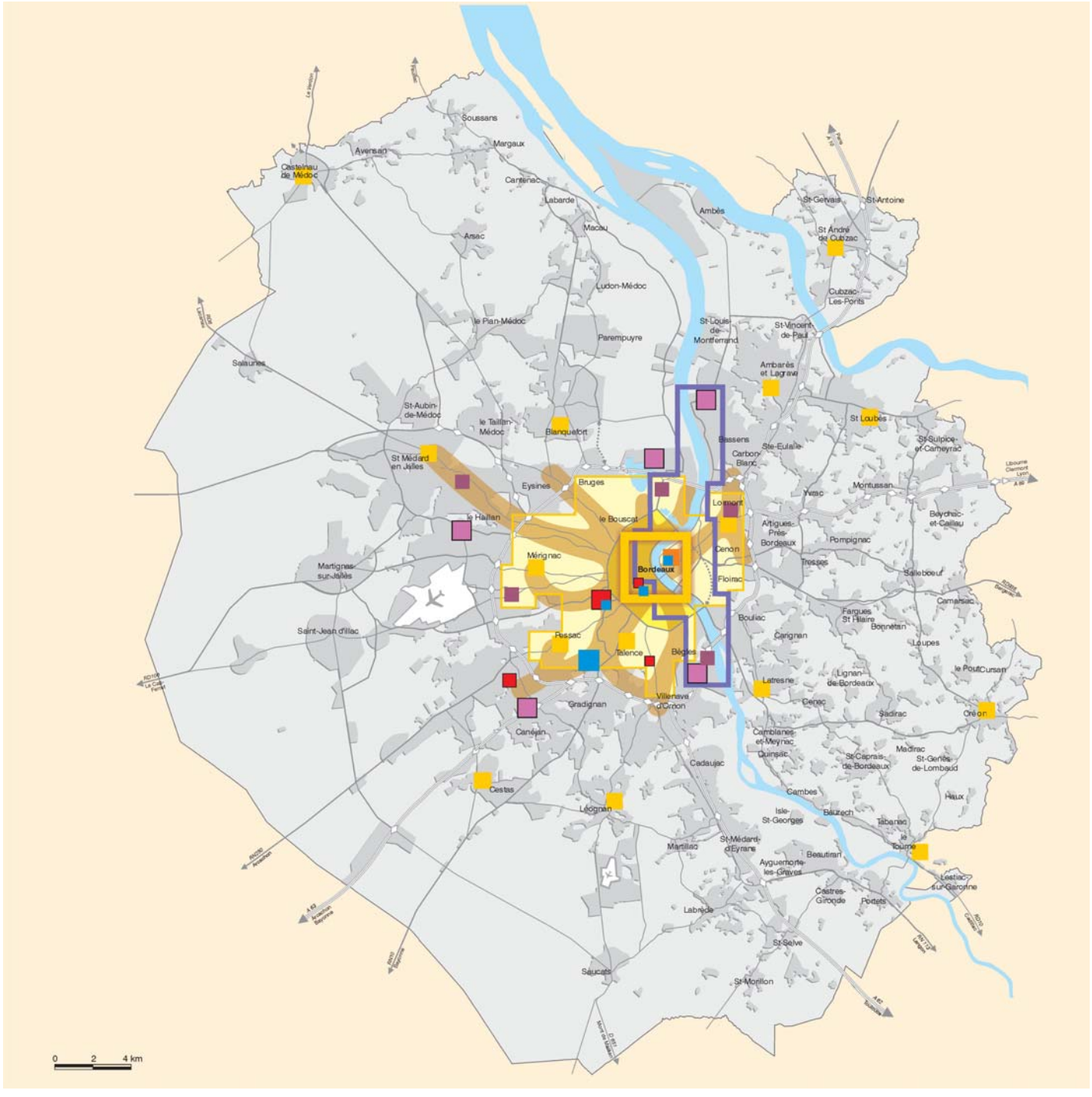
> "L'aire de resserrement des fonctions urbaines constituant le noyau central" de l'agglomération doit être renforcée, diversifiée et densifiée, en particulier le long des grandes "lignes de force d'organisation urbaine" dessinées par le futur réseau de tramway.
> Le centre de Bordeaux constitue le cœur de l'agglomération et recoupe "l'espace des fonctions majeures de centralité" de l'aire métropolitaine.
"Le projet urbain de la Bastide" (extension du centre) et les intentions de renouvellement urbain en cours d'étude sur Belcier et Bacalan constituent l'une des composantes majeures de la stratégie de redynamisation et de revalorisation du cœur de l'agglomération.
Le maintien de la prééminence de la ville centre passera parallèlement par la "confortation du centre ancien" en résorbant l'important contingent de logements vacants, en établissant les conditions d'un retour des familles et en régulant l'émigration périphérique des résidents et des actifs.
> Le reste du "noyau central" intra-rocade doit être densifié et diversifié afin de renforcer son poids économique et démographique et de bénéficier d'un meilleur amortissement des importants investissements publics passés ou à venir (VRD, tramway…).
L'objectif prioritaire dans le secteur consiste à :
- densifier et opérer une meilleure mixité urbaine en diversifiant certains quartiers monofonctionnels (Hauts-de-Garonne, campus universitaire, etc.). De la même manière, la politique d'implantation de services et équipements publics ou privés devra suivre cette même logique pour éviter la multiplication des zones spécialisées ;
- améliorer la qualité de vie des ménages urbains en optimisant notamment la présence des espaces naturels urbains ;
- développer prioritairement les corridors desservis par le tramway et futurs TCSP, y compris à un degré moindre sur les portions de lignes extérieures à la rocade vers le quadrant nord-ouest.

> Le développement urbain des secteurs périphériques de la communauté urbaine de Bordeaux et des territoires périurbains doit s'appuyer sur un réseau multipolaire organisé et structuré autour de "centres d'animation et d'échanges urbains à renforcer" notamment sur la rive droite.
Sur les communes périphériques, le schéma directeur retient les pôles suivants :
> pour la communauté urbaine de Bordeaux : Ambarès et Lagrave, Blanquefort et Saint-Médard-en-Jalles ;
> pour le périurbain : Castelnau-de-Médoc, Cestas, Créon, Latresne, Léognan, Saint-André-de-Cubzac et Saint-Loubès.

> Restructurer les centralités économiques, culturelles et de santé

Dans le cadre d'une organisation plus solidaire de l'agglomération et afin de limiter la croissance du nombre de déplacements, les grands pôles d'activités et de services devront faire l'objet d'une répartition équilibrée et maîtrisée.

A ce titre, le schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise fixe :
> des "pôles majeurs de développement économique et de commerces et services" (voir carte p.157),
> deux grands complexes hospitaliers : Pellegrin-Charles-Perrens, Saint-André, Xavier-Arnozan-Haut-Lévêque (CHU) et Robert-Picquet-Bagatelle,
> cinq pôles majeurs de commerces et services : Mérignac-Soleil, Bordeaux-Lac, Bègles-Rives d'Arcins, Hauts-de-Garonne et Saint-Médard-en-Jalles,
> trois pôles de vie universitaire à Talence-Pessac, à Bordeaux Carreire et à la Victoire, qui seront complétés par une implantation nouvelle à La Bastide.



espace des fonctions majeures de centralité

espace de développement du site de Garonne

centre ancien à conforter

projet urbain de la Bastide : extension du centre

aire de resserrement des fonctions urbaines constituant le noyau central

lignes de force de l'organisation urbaine

pôles majeurs de commerces et de services

centres d'animation et d'échanges urbains à renforcer

pôles de vie universitaire existants ou à créer

grands équipements hospitaliers

pôles majeurs de développement économique

données provenant du Sysdau, révision du SDAU, 2001
traitement a'urba

Pôles de développement et espaces économiques majeurs

Les objectifs du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise sont au nombre de cinq.

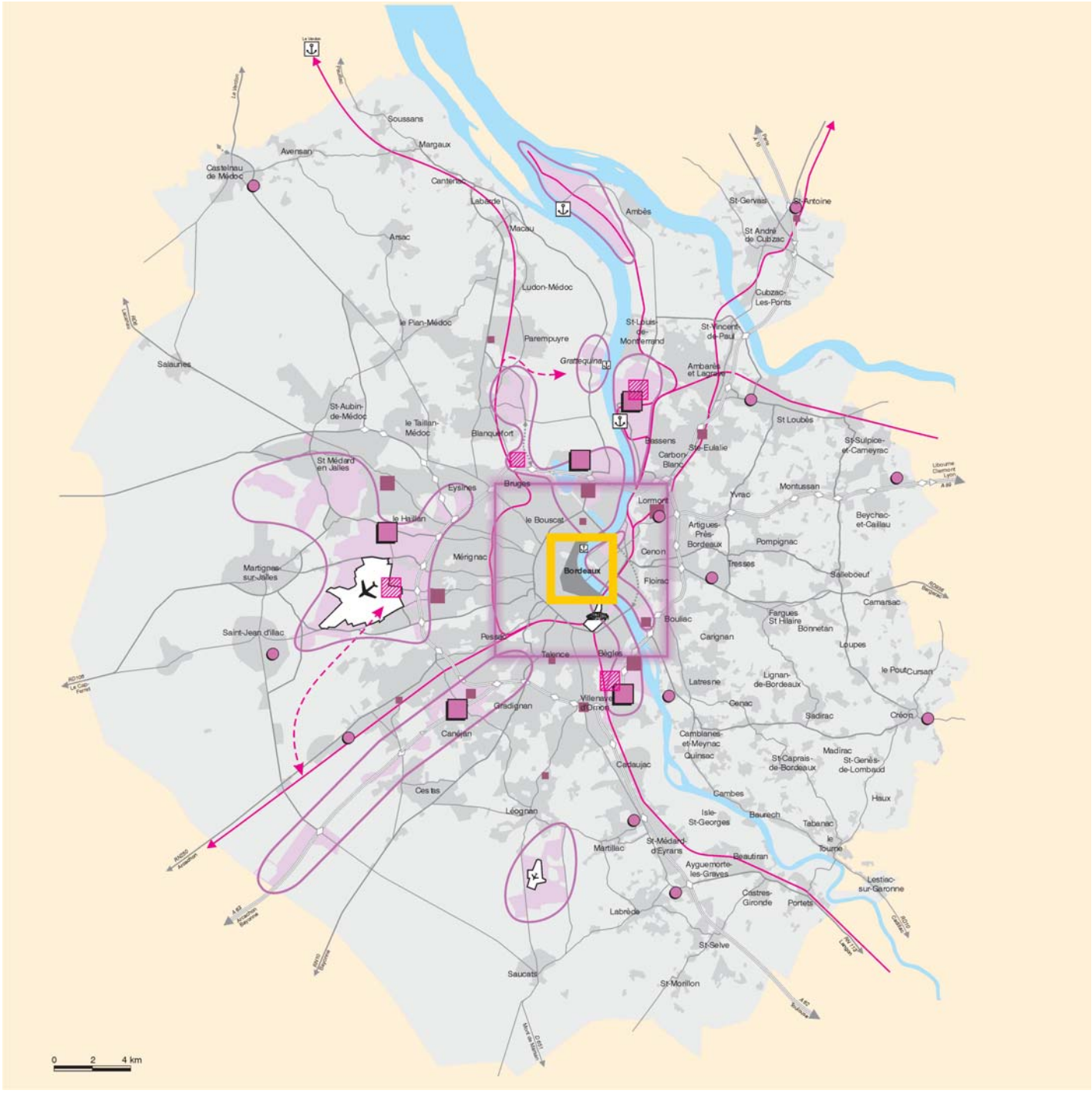
> Organiser de façon cohérente et solidaire le développement et la gestion des sites d'accueil économiques
L'établissement de la taxe professionnelle unique (TPU) sur la communauté urbaine de Bordeaux et dans certaines communautés de communes périurbaines, ainsi que la mise en place d'une structure de gestion unique devront *a priori* permettre de remettre à plat le système traditionnel d'offre foncière concurrentielle et de dispersion géographique des zones d'activité constaté au sein de la communauté urbaine.
A ce titre, parmi les objectifs fixés par le schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise approuvé le 26 septembre 2001, la politique d'équipement public devra prioritairement porter sur "six grands sites d'intérêt métropolitain".
Par ailleurs, les territoires périurbains disposeront "d'autres pôles de développement", contribuant au développement économique des territoires concernés, qui bénéficieront ainsi de pôles-relais pour leur population active.

> Etablir les conditions permettant de rendre les tissus urbains constitués plus attractifs, notamment dans les secteurs situés à l'intérieur de la rocade
La dévitalisation du centre de l'agglomération, qui peine d'autant plus à résister à la concurrence de la périphérie que son cœur historique, qui constitue "l'espace des fonctions majeures de centralités", est en partie inadapté (difficulté de circulation, inadéquation de l'offre en bureaux, etc.), est l'un des principaux enjeux économiques de l'agglomération.
Il convient, dans ce cadre, de mieux gérer le développement du tissu économique (en particulier les PME/PMI, l'artisanat…) en milieu urbain, par la mise en place d'actions publiques anticipatrices, telles que la programmation d'équipements publics, l'amélioration des accès par la réalisation d'infrastructures de transports urbains performants et la réorganisation du système de livraison des marchandises en ville ; de poursuivre les actions de reconquête des friches industrielles et portuaires, menées ou projetées dans "l'espace des fonctions majeurs de centralités".

> Harmoniser et rééquilibrer l'offre commerciale
Bordeaux, comme la plupart des grandes métropoles françaises, a connu une mutation profonde et progressive de sa structure commerciale depuis une quinzaine d'années, confirmant la forte emprise de la grande distribution, qui a privilégié son développement en périphérie, à proximité des grandes infrastructures de transport, affaiblissant ainsi le commerce de détail dans les centres villes.
Ainsi, l'organisation à venir d'une offre commerciale cohérente sur la métropole impose les actions suivantes.
> Equilibrer l'offre commerciale entre les différentes formes de distribution pour atteindre un niveau de service équilibré sur l'ensemble de l'aire métropolitaine.
Il conviendra dans ce cadre de tolérer le développement de certaines nouvelles grandes et moyennes surfaces (GMS) prioritairement dans les seuls secteurs géographiques présentant des déficits en termes de diversités, et de convaincre les édiles locaux de la nécessité de stabiliser les "pôles majeurs de commerces et de services".
> Donner la priorité aux centres-villes en renforçant plus particulièrement l'attractivité de l'hypercentre de Bordeaux et des principaux centres secondaires périphériques, en favorisant la diversification de l'offre commerciale (en particulier en matière culturelle et de hautes valeurs ajoutées).
> Renforcer et développer le commerce de proximité de manière à fixer les achats dans les quartiers et limiter une trop grande évasion vers les pôles établis en périphérie.

> Renforcer la fonction portuaire de l'agglomération
La charte de place portuaire vise à "rendre à chaque site portuaire son rôle de pôle d'entraînement économique régional et national", assurer à la France une ouverture économique internationale et prévoit pour Bordeaux :
> le renforcement de l'industrialisation par la mise en place d'une politique forte de prospection et d'accueil pour favoriser l'implantation d'activités industrielles et logistiques génératrices de trafic portuaire sur la presqu'île et, dans une moindre mesure et à plus long terme, sur Grattequina ;
> le développement de la filière portuaire en améliorant la compétitivité du passage portuaire et l'offre de service maritime (en particulier le feedering) au départ du port de Bordeaux.

> Renforcer le tourisme culturel urbain et développer les activités périurbaines de sports et loisirs
Si l'agglomération dispose de véritables atouts en matière de tourisme urbain et de tourisme vert, culturel et rural (vignobles, patrimoine architectural de l'Entre-Deux-Mers, etc.), le développement à venir de nouveaux concepts s'inscrit dans un souci de diversification de l'offre susceptible d'attirer de nouveaux prospects et de contribuer ainsi à l'essor économique de la région en relation avec le tourisme littoral.
L'aire métropolitaine souhaite ainsi se doter d'un réseau d'équipements à développer et conforter tels que les parcs à thème sur Pessac-Mérignac ; le sport et les loisirs sur la partie nord de Bordeaux-Lac (y compris les marais de Blanquefort) et autour du golf du Médoc ; les loisirs en relation avec la Garonne sur le secteur de la Plantation-Tartifume-île d'Arçins.



espace des fonctions majeures de centralité
pôle majeur de développement économique
site économique d'intérêt métropolitain
autre pôle de développement
pôle logistique structurant
pôle majeur de commerces et de services
grand pôle de commerces et de services
autre pôle de commerces et de services
plate-forme aéroportuaire
site portuaire

Réseau ferré permettant le transport des marchandises
existant
à créer
pôle de la gare St Jean

données provenant du Sysdau, révision du SDAU, 2001
traitement a'urba

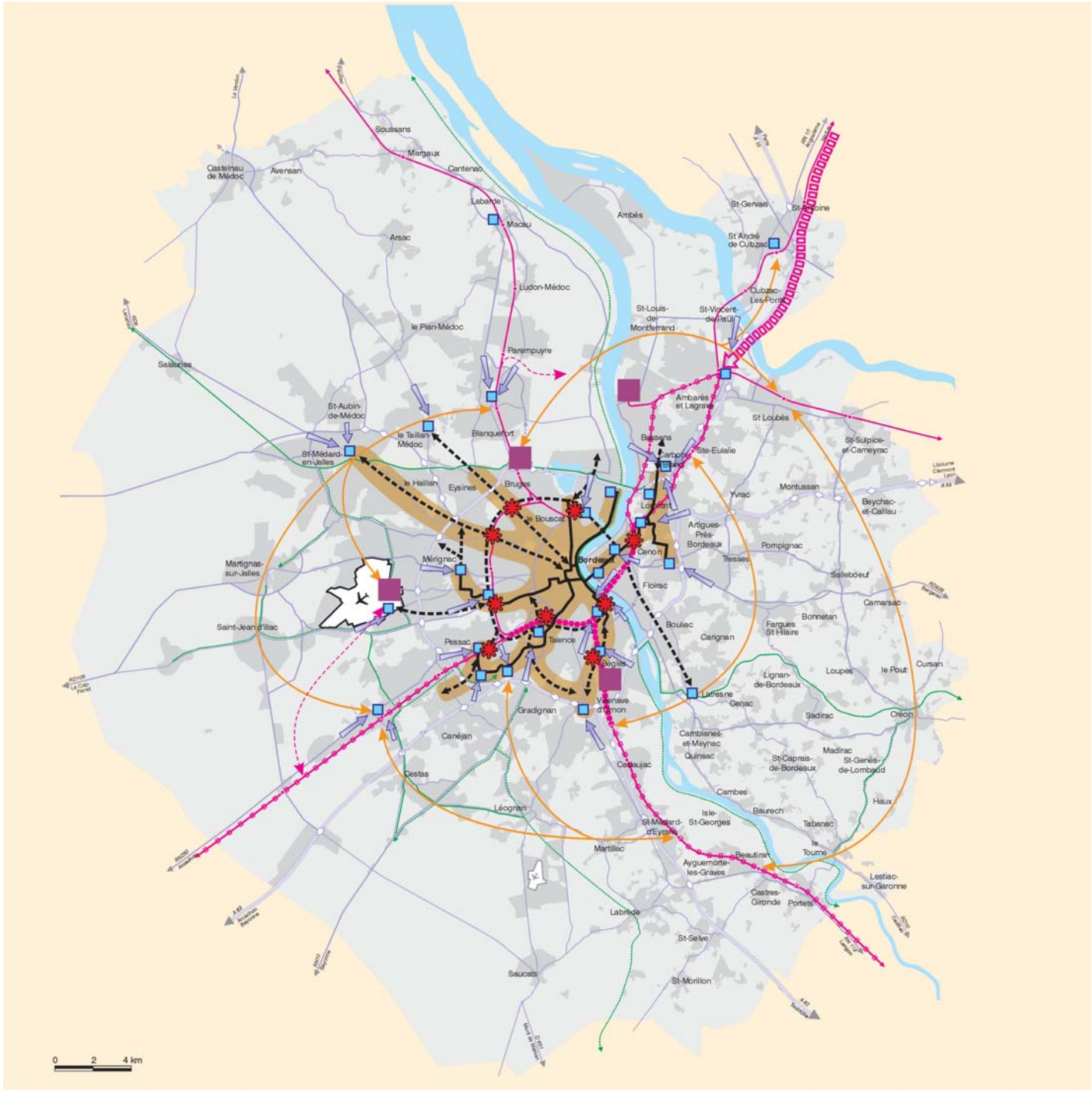
Transports collectifs et déplacements

Les 20 dernières années, marquées par l'accélération de l'expansion urbaine de l'agglomération, ont conduit à un système de déplacements basé sur l'utilisation prépondérante, voire exclusive, de la voiture particulière, au sein de certains territoires périphériques.
Face à cette demande croissante de déplacements automobiles, le réseau de voirie s'est développé, mais le système atteint aujourd'hui ses limites à l'heure de pointe. Parallèlement, les transports en commun ont joué un rôle de plus en plus faible, à la fois du fait de l'insuffisance de l'offre, de l'incapacité à suivre l'urbanisation dans des conditions de desserte satisfaisantes, mais aussi parce qu'ils ont progressivement été victimes de l'usage massif de l'automobile et de l'engorgement de la circulation qui en résulte. Enfin, c'est plus globalement sur le cadre de vie, l'environnement et la santé que cette prégnance de l'automobile a eu des retombées.
Aujourd'hui, la problématique des déplacements met en évidence trois exigences nécessaires pour un développement durable. Il s'agit :
> de participer, par une nouvelle gestion des déplacements, à une amélioration de l'environnement et du cadre de vie,
> d'augmenter la performance générale de l'offre de transports tous modes, pour participer à l'amélioration de l'économie globale du système,
> de participer à la construction d'une agglomération plus équitable en offrant des réponses spécifiques aux différents territoires et aux différentes catégories de population et, en particulier, aux personnes socialement défavorisées.
L'atteinte de ces objectifs passe en particulier par le développement d'une offre de transports en commun alternative complémentaire à l'automobile, fondée sur la mise en service par la communauté urbaine de Bordeaux d'un réseau de tramway, sur la réorganisation du réseau de bus qui y sera associé, ainsi que sur l'intégration du réseau ferré et du réseau de cars interurbains.
Il convient par ailleurs d'avoir une approche multimodale, c'est-à-dire d'organiser des complémentarités efficaces entre tous les modes de transports collectifs et individuels.

> Un réseau de transports collectifs urbains reconfiguré
En 2007, l'agglomération bordelaise sera dotée d'un réseau de tramway constitué de trois lignes :
> ligne A : entre les Hauts-de-Garonne et Mérignac-centre,
> ligne B : entre Pessac-centre et Bacalan-Claveau,
> ligne C : entre les Aubiers et Jean-Jacques Bosc.
A plus long terme, des extensions du réseau de transport en commun en site propre sont envisagées sur les trois lignes.
En relation avec la mise en place du réseau en site propre, la structure du réseau de bus urbain sera progressivement reconfigurée afin de le rendre complémentaire, notamment de périphérie à périphérie.

> Un réseau TER maillé sur la grande agglomération
Le réseau ferroviaire de Bordeaux est constitué d'une étoile à cinq branches ouvertes à l'exploitation voyageurs, raccordées à la ligne de ceinture et aboutissant à la gare de Bordeaux Saint-Jean.
Deux types d'améliorations sont envisagés :
> un cadencement de l'offre depuis Bordeaux vers Cestas-Gazinet, Langon, Libourne, Saint-André-de-Cubzac ou encore Macau,
> la mise en place de "TER Passe Bordeaux" : pour répondre à la demande de déplacements croissante de périphérie à périphérie, il s'agit d'offrir aux usagers des liaisons entre secteurs excentrés, sans changement de train à Bordeaux.
Ces projets nécessitent une augmentation des capacités du réseau ferroviaire entre Bordeaux Saint-Jean et la Médoquine, Cenon et vers Langon.

> Une connexion efficace entre les différents réseaux
La nouvelle configuration du réseau de transports collectifs urbains et l'amélioration des services ferroviaires, mais aussi l'évolution des logiques d'exploitation offrent l'opportunité d'une véritable articulation entre les deux réseaux.
A terme, neuf sites permettront une connexion entre réseau ferré et réseau de transports collectifs urbains. Il s'agit de Saint-Jean, Ravesies, Pessac-centre, Mérignac-Arlac, Talence et Bègles, Cenon-Thiers, Pins-Francs et route du Médoc.
Par ailleurs, il peut être envisagé la mise en place d'un véhicule ferroviaire hybride "tram-train" qui, grâce à l'interconnexion du réseau de tramway et du réseau ferré par la ligne de ceinture, permettrait d'éviter une rupture de charge aux usagers en provenance de la zone périurbaine et à destination du centre de l'agglomération.
Les lignes d'autocars du réseau départemental verront leurs itinéraires adaptés à l'approche du centre de l'agglomération afin d'offrir les conditions d'échanges les meilleures avec le réseau de tramway.
Des points d'échanges seront aménagés dans la mesure du possible dans les différents pôles intermodaux, ainsi que des parcs-relais destinés à accueillir voitures particulières et deux-roues.



voie et gare existante
principe de liaison ferrée

Réseau TGV

couloir TGV
élargissement de la plate-forme ferroviaire
renforcement de voie existante
réseau tramway 2007
axes de liaisons rapides futures (TCSP)
pôle d'échange ou d'interconnexion (Tram/Train/Bus/Cars)
flux de rabattement de bus et voiture particulière
mise en service de liaisons TC périphériques en 2ème couronne
site intermodal (échanges TC/VP) avec parc relais de stationnement
plate forme logistique
piste cyclable existante ou à créer

données provenant du Sysdau, révision du SDAU, 2001
traitement a'urba

Destination générale des sols

La carte de destination générale des sols du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise constitue la carte de synthèse des objectifs stratégiques retenus pour le développement de l'agglomération à l'horizon 2020 en matière d'organisation du territoire (principaux points de centralités, pôles de développement économique, protection de certaines zones naturelles, délimitation des risques naturels…), de transports et de déplacements, etc.
Cette carte est davantage fondée sur la notion de schéma que de plan. Elle distingue cinq grandes catégories de zones qui font l'objet de définitions spécifiques à l'adresse des futurs maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre des plans locaux d'urbanisme (PLU), des plans de déplacements urbains (PDU), des programmes locaux de l'habitat (PLH), etc.

> Les zones ouvertes à l'urbanisation

> La zone urbaine multifonctionnelle supportera l'essentiel de la croissance urbaine de l'aire métropolitaine, à savoir : l'habitat et les équipements urbains de sports et de loisirs ; les commerces et services, l'activité artisanale, les PME-PMI, etc., insérés dans le tissu résidentiel ou organisés en petites zones d'activités ; des espaces naturels interstitiels.
Cette zone multifonctionnelle devra parallèlement bénéficier :
- d'une organisation plus dense sur certains secteurs privilégiés identifiés à partir de critères de dessertes par TCSP lourd (tram, etc.), de potentialités de renouvellement urbain ou de confortation de certaines centralités,
- d'une politique spécifique d'aménagement de l'espace des fonctions majeures de centralité constitué par le cœur de l'agglomération – centre-ville de Bordeaux rive gauche et son prolongement rive droite – où sont concentrés l'essentiel des fonctions de commandement administratif et institutionnel, ainsi que certains grands équipements desservant l'ensemble de l'aire métropolitaine.

> Les sites exclusivement réservés au développement de l'activité économique sont des pôles majeurs de développement économique d'intérêt métropolitain et des zones d'activités périurbaines relais.

> Les espaces naturels urbains

Insérés dans la zone agglomérée, il s'agit d'espaces verts publics, privés, ornementaux, de loisirs, agro-viticoles, non constructibles, existants ou à réserver afin de constituer un environnement végétal de qualité dans les sites les plus denses.

> Les espaces naturels et ruraux

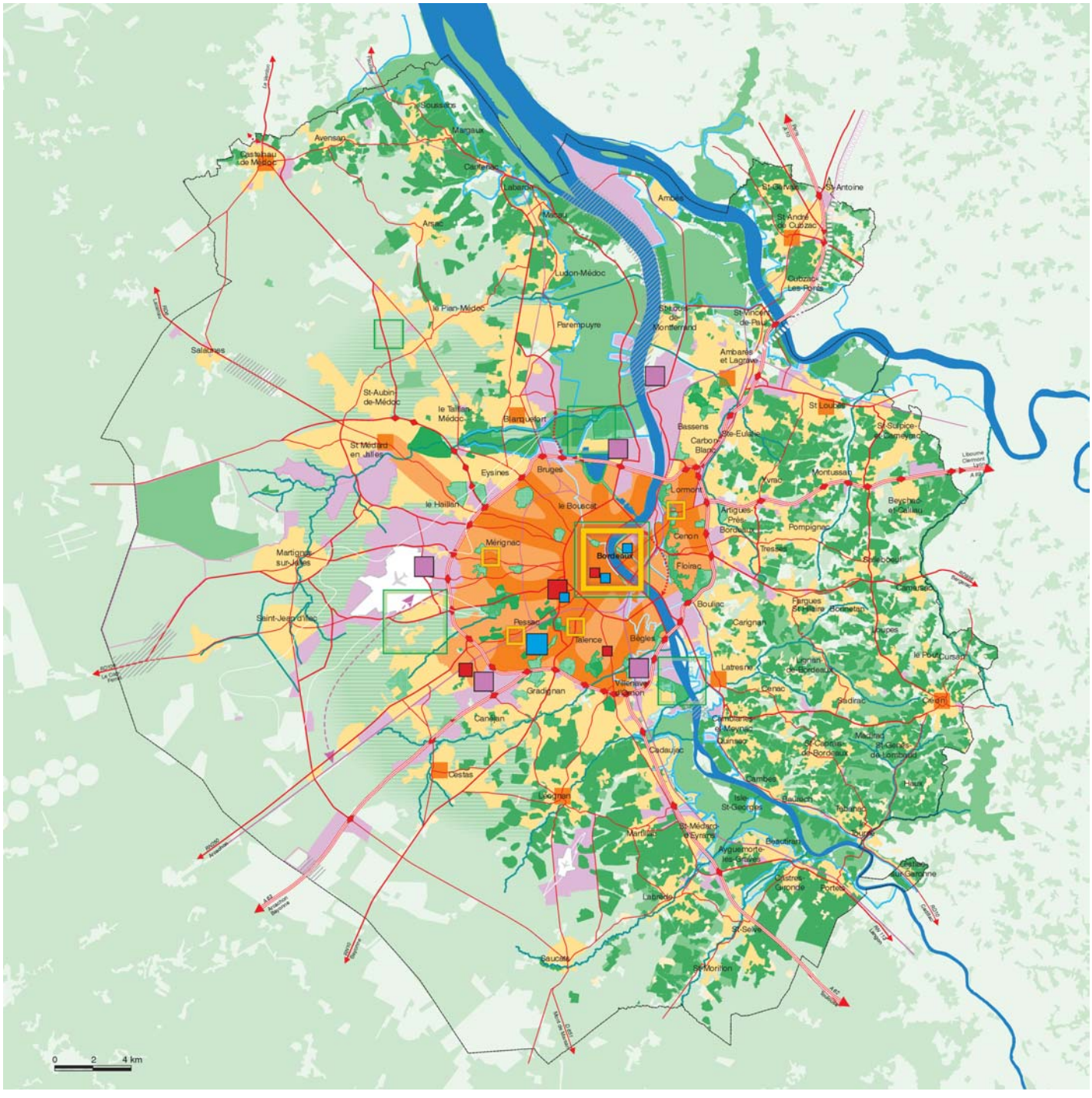
Les espaces naturels majeurs regroupent des zones strictement inconstructibles, réservées à des fins exclusives d'exploitation agricole, viticole ou maraîchère, aux réserves naturelles et aux zones de protection des sources.
Les espaces naturels à protéger pour des raisons économiques, environnementales ou paysagères restent partiellement aménageables (loisirs, etc.), mais leur préservation est prioritaire, compte tenu de leur usage actuel (zones AOC non intégrées dans les espaces naturels majeurs), de leurs potentialités ou de leurs caractéristiques environnementales (ZNIEFF) ou paysagères.
Les espaces naturels de discontinuité dessinent une large zone tampon sur les marges ouest de l'agglomération, à l'interface de la lisière urbaine et des espaces agro-sylvicoles.
Ces espaces non urbanisables (à l'exception d'équipements privés ou publics à usage sportif ou récréatif, qui ne menacent pas la cohérence paysagère et participent à une appropriation collective des lieux, et d'un développement marginal des quelques hameaux existants) constituent un "glacis" de protection qui doit contenir l'étalement urbain de cette partie de l'agglomération qui ne butte sur aucun obstacle naturel, à l'inverse du sud et du nord (vallées de l'Eau-Blanche et de la *jalle* de Blanquefort) ou de l'est (terroirs viticoles de l'Entre-Deux-Mers).
Les espaces agricoles, sylvicoles ou de forêt sont essentiellement composés d'espaces à usage agricole au sens large (culture, sylviculture, élevage, bois et forêts de feuillus participant à l'équilibre écologique des espaces concernés, etc.).
Les "fils de l'eau" recoupent les cours d'eaux ou petites rivières caractéristiques du système hydraulique de l'aire métropolitaine dont la préservation et l'aménagement représentent un objectif important en matière d'espace naturel, du fait du rôle à la fois paysager, écologique, ludique et touristique qu'ils revêtent.

> Les zones inondables

Elles correspondent à l'aléa imposé par l'Etat, qui a calculé le risque d'inondation de fréquence centennale de la Garonne et de la Dordogne, en prenant en considération les protections existantes.
La carte délimite les zones réservées aux champs d'expansion des crues et les zones dans lesquelles, compte tenu de l'urbanisation (habitat et activités) existante et de certains besoins impérieux de développement, il sera possible de mener des opérations d'urbanisation en respectant strictement les prescriptions des plans de prévention des risques d'inondations (PPRI) en cours d'établissement par les services de l'Etat.

> Les pôles touristiques de sports et de loisirs de niveau d'agglomération

Ils correspondent aux sites de projets identifiés tels que les parcs à thème (Pessac-Mérignac), le sport et les loisirs (partie nord de Bordeaux-Lac et autour du golf du Médoc) et les loisirs en relation avec la Garonne (secteur de la Plantation-Tartifume-île d'Arçins).



Le réseau d'infrastructures
- autoroute et rocade
- échangeur
- voie de liaison et de distribution
- voie locale
- liaisons à étudier
- zone de passage ou de franchissement possible
- voie ferrée
- voie ferrée à renforcer
- liaison ferrée à étudier
- liaison TGV
- aéroport, aérodrome, PEB

Les espaces ouverts à l'urbanisation
- zone urbaine multifonctionnelle dont lieu privilégié de densification et de renouvellement urbain
- site économique spécifique
- emprise relevant de la défense nationale
- zone urbaine et d'extension urbaine soumises au risque inondation en l'état actuel des protections
- hameau existant soumis au risque inondation en l'état actuel des protections

Les grands équipements
- espace des fonctions majeures de centralité
- pôle majeur de développement économique
- pôle de vie universitaire
- pôle hospitalier
- pôle touristique de sport et de loisir

Les espaces naturels
- espace naturel urbain
- espace naturel majeur
- espace naturel à protéger pour des raisons économiques, environnementales et paysagères
- espace naturel de discontinuité
- fil de l'eau
- champ d'expansion de crues

Les espaces ruraux
- espace agricole
- espace sylvicole ou espace de forêt

données provenant du Sysdau, révision du SDAU, 2001
traitement a'urba

Aménagements urbains et projet tramway (1)

Dès le lancement du projet de transports en commun en site propre sur la communauté urbaine de Bordeaux, l'exécutif communautaire a souhaité que le tramway soit appréhendé comme un véritable outil de projet urbain et que toutes les dispositions soient prises pour optimiser la capacité du projet à structurer la ville à venir.

Dans cet objectif, trois démarches complémentaires et simultanées ont été lancées par la communauté urbaine, maître d'ouvrage, chacune d'entre elles s'inscrivant dans une véritable logique de projet.

> Une première démarche sur le long terme vise à inscrire, dans les documents directeurs régissant l'avenir de l'agglomération, le principe de corridors structurants de densification et de qualité urbaine, véritable armature pour le développement urbain futur.

> Une deuxième démarche de projet urbain opérationnel faisant l'objet d'une politique de concours de maîtres d'œuvre permet, à travers une requalification globale des espaces publics traversés et attenants du tramway, d'introduire un vocabulaire et une image contemporaine de la ville.

> Une troisième démarche s'inscrivant à la fois dans le réglementaire et dans le pré-opérationnel permet de renouveler, par le biais de projets de quartier ou d'opérations d'aménagement sectorielles, le fonctionnement, le paysage et l'urbanisation des secteurs desservis par le tramway, avec la participation des communes concernées.

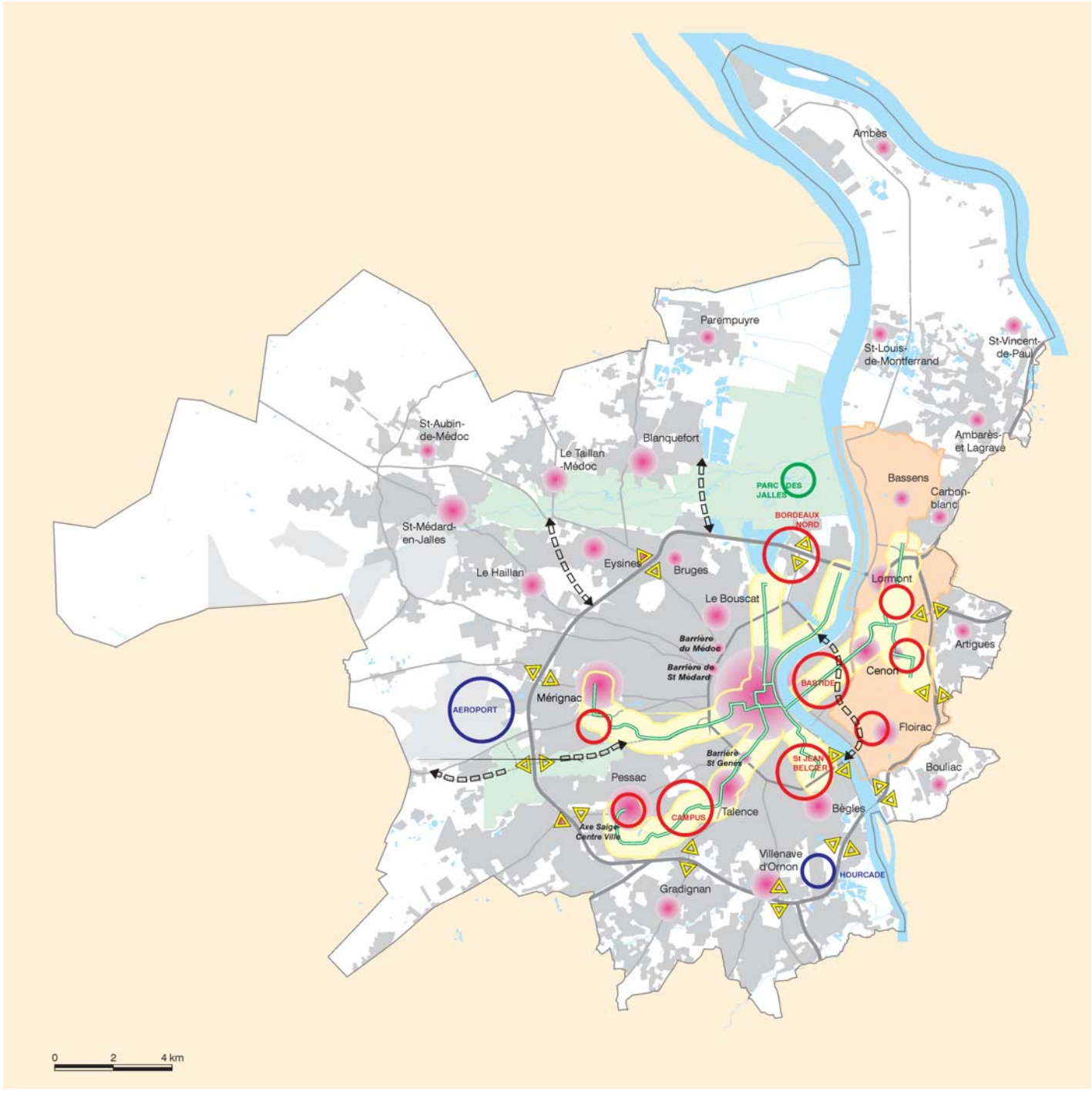
A travers ces trois démarches, se bâtit progressivement un projet urbain global, fondateur, pour l'agglomération de demain.

UNITEC, Pessac

maitre d'ouvrage : communauté urbaine de Bordeaux / aménagement urbain : Brochet-Lajus-Pueyo – Signes – Elisabeth de Portzamparc / matériel roulant : Absolut design – Lanoire & Courrian / image de synthèse : Axyz / photographie : Dominique Le Lann

place Pey-Berland, Bordeaux

maitre d'ouvrage : communauté urbaine de Bordeaux / aménagement urbain : Brochet-Lajus-Pueyo – Signes – Elisabeth de Portzamparc / aménagement place Pey-Berland : atelier King-Kong – Mangado – Seet secoba / matériel roulant : Absolut design – Lanoire & Courrian / image de synthèse : Axyz / photographie : Jean-Paul Boisseau



centralité

porte et entrée de ville

grand espace public urbain

corridor 500m et ligne tramway

site de projet

corridors réseau tramway 2006

grand projet de ville

unité urbaine

fond © IGN – BD-CARTO ® 1998 – a'urba ®

Aménagements urbains et projet tramway (2)

Avenue Roul, Talence

maitre d'ouvrage : communauté urbaine de Bordeaux / aménagement urbain : Brochet-Lajus-Pueyo – Signes – Elisabeth de Portzamparc / matériel roulant : Absolut design – Lanoire & Courrian / image de synthèse : artefacto / photographie : Dominique Le Lann

Avenue Thiers, Bordeaux

maitre d'ouvrage : communauté urbaine de Bordeaux / aménagement urbain : Fortier – Brochet-Lajus-Pueyo – Signes – Elisabeth de Portzamparc / matériel roulant : Absolut design – Lanoire & Courrian / image de synthèse : Axyz

Hangars 15 à 19, Bordeaux

maitre d'ouvrage : MAB-EIFFAGE / architectes : Claude Marty – Georges Maurios / image de synthèse : Axyz

ZAC des Chartrons, Bordeaux

maitre d'ouvrage : Domofrance / urbaniste aménageur : Alain Charrier / image de synthèse : Axyz / photographie : Jean-Paul Boisseau

1
2
3

1) Quatre pavillons, Cenon
maitre d'ouvrage : communauté urbaine de Bordeaux / aménagement urbain : Brochet-Lajus-Pueyo – Signes – Elisabeth de Portzamparc / matériel roulant : Absolut design – Lanoire & Courrian / image de synthèse : Axyz / photographie : Dominique Le Lann
2) Les quais, Bordeaux
maitre d'ouvrage : communauté urbaine de Bordeaux / paysagiste : Michel Corajoud
3) Avenue de la Libération, Lormont
maitre d'ouvrage : communauté urbaine de Bordeaux / aménagement urbain : Brochet-Lajus-Pueyo – Signes – Elisabeth de Portzamparc / matériel roulant : Absolut design – Lanoire & Courrian / image de synthèse : artefacto / photographie : Dominique Le Lann

REMERCIEMENTS

Ce projet partenarial a été mené par les équipes de l'a-urba et de l'INSEE, sous la direction de Francis Cuillier et de Michel Schrantz.

La conception et le pilotage de l'ouvrage ont été assurés particulièrement par Francis Cuillier, Robert Lucante et Paul Ahmed Michaux avec la collaboration de Dominique Becquart et Jean-Philippe Gautier, consultants.

La cartographie a été conçue et réalisée par :
Virginie Boillet, Thierry Bucau, Richard Cabrafiga, Catherine Cassou-Mounat, Olivier Chaput, Laurent Dadies, Madeleine Durand, Nicole Noël – a'urba ;
Jean-Philippe Gautier – ACTES, Bruxelles ;
Eric Amrane, Nadine Gonzalez – INSEE.

Les textes ont été rédigés par :
Jean-Claude Bernard, Valéry Brandela, Sylvain Charlier, Hervé Desbenoit, Valérie Diaz, Sylvie Escoffier, Robert Lucante, Sepp Rieffel, Jean-Baptiste Rigaudy, Vincent Schoenmakers – a'urba ;
Paul Ahmed Michaux, Guy Richard – INSEE ;
Pierre Delfaud – université Montesquieu Bordeaux IV ;
Maurice Goze – université Michel de Montaigne Bordeaux III ;
Dominique Becquart – consultant ;
Marie-Christine Bernard – MC2B.

La conception graphique et la publication assistée par ordinateur ont été réalisées par Catherine Cassou-Mounat et Olivier Chaput – a'urba, avec le conseil avisé de Franck Tallon – graphiste, Bordeaux.

Les graphiques ont été conçus et réalisés par Nicolas Georges – Ecole des beaux-arts de Bordeaux et Pierre Chignac – a'urba.

Le secrétariat de rédaction et la coordination de la fabrication ont été assurés par Nadine Gibault – a'urba.

Enfin, de nombreux collaborateurs de l'a-urba ont participé activement à ce projet depuis 3 ans, particulièrement, Annie Berthelot, Christine Dubart, Hélène Dumora, Xavier Grin, Christine Le Vagueresse, Joëlle Martineau, qu'ils en soient tous remerciés.

Cet atlas a pu être réalisé,

grâce aux partenaires institutionnels et financiers suivants :

le conseil régional d'Aquitaine, le conseil général de la Gironde, la communauté urbaine de Bordeaux et la ville de Bordeaux ;

François Audibert, président de la Caisse d'épargne Aquitaine-Nord ; Yves Bellec, directeur régional de la Caisse des dépôts et consignations ; Jean-Pierre Bonnet, directeur de la Connex ; Robert Ghilardi de Benedetti, directeur du B.R.A. bureau de développement Bordeaux-Gironde ; Jean-Marie Gout, directeur général du Gaz de Bordeaux et Denys Segond, directeur régional de Dexia crédit local.

et, grâce à l'aimable collaboration :
du centre d'étude technique de l'équipement du Sud-Ouest, conseil interprofessionnel des vins de Bordeaux, des établissements J.-E. Duffau, de l'Institut géographique national, de la délégation régionale du tourisme d'Aquitaine, de la direction départementale de l'équipement de la Gironde, de la direction régionale des affaires culturelles d'Aquitaine, de la direction régionale de l'agriculture et de la forêt d'Aquitaine, de la direction régionale de l'industrie d'Aquitaine, de la mission tramway de la communauté urbaine de Bordeaux, du port autonome de Bordeaux, du Sysdau.

Nos plus vifs et chaleureux remerciements vont à Alain Juppé, Vincent Feltesse, président de l'a-urba et à Philippe Le Picolot, directeur général des services de la communauté urbaine de Bordeaux et, à toutes celles et à tous ceux qui ont apporté leur concours à la réalisation de ce projet.

Achevé d'imprimer en décembre 2001
sur les presses de BLF photogravure SA
33 170 Gradignan

Dépôt légal : décembre 2001