

SYSDAU



SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise

projet d'aménagement et de développement durable

Proposition de sommaire détaillé des premières orientations du PADD

**Amendée à l'issue du bureau du SYSDAU du
23/09/2010, du bureau du SYSDAU du 07/10/2010 et du
comité syndical du 18 octobre 2010**

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

30/11/2010

provisoire

étape

définitif

Hangar G2 Bassin à flot n°1
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33

quai Armand Lalande
Fax : 33 (0)5 56 99 89 22

BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
e-mail contact@aurba.org

Article L.121-1

Les schémas de cohérence territoriale déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable :

1. L'équilibre entre :

- le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux, la mise en valeur des entrées de ville et le développement rural;
- l'utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- la sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;

2. La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs ;

3. La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Article L.122-1-3

Le projet d'aménagement et de développement durables fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques.

Préambule

Près de dix ans après l'approbation du schéma directeur, en 2001, de nombreux projets se sont concrétisés sur l'ensemble du territoire métropolitain, donnant réalité à une métamorphose urbaine active, rapide, inventive. Cette transformation évidente donne aujourd'hui la direction d'une nouvelle configuration d'un territoire organisé et équilibré, dans un assemblage de multiples pôles, pouvant contribuer chacun à la naissance d'une métropole d'Europe.

De vastes chantiers vont se concrétiser dans les prochaines années et poursuivre cette entreprise de régénération urbaine et d'émergence métropolitaine : les deux nouveaux franchissements Bacalan Bastide et Jean-Jacques Bosc, les lignes ferroviaires à grande vitesse, la troisième phase du tramway, les réaménagements de la rocade, les grandes opérations urbaines (l'arc de développement durable et les grands projets de l'écocité, Euratlantique, plaine rive droite et Bordeaux maritime, le grand projet des villes de Bassens, Cenon, Floirac et Lormont, le projet aggro campus, le programme national de requalification des quartiers anciens dégradés, etc.) les grands équipements (Aréna, grand stade, campus universitaire, pôle de La Prade, etc.), les grands sites économiques (Aéroparc, Bioparc, Euratlantique, Technopôle de Montesquieu, pôle d'excellence rural du Médoc, etc.), les grands parcs urbains d'envergure métropolitaine (parc des Jalles, coulée verte de Mérignac, vallée de l'Eau Blanche, parc de l'Eau Bourde, parc des Coteaux, vallée du Guat-Mort, vallée de la Pimpine, etc.).

L'ampleur de ces projets constitue une opportunité rare et montre que la dynamique engagée par l'aire métropolitaine porte aujourd'hui ses fruits.

Rien ne permet d'imaginer un ralentissement à court terme de cette dynamique de croissance et de transformation notable. A partir d'un capital d'identités diversifiées et de marqueurs forts qui forment le socle naturel, ce territoire a la possibilité de mettre en avant une qualité de vie et une qualité environnementale de haut niveau, qui constituent autant d'attracteurs métropolitains.

Pour autant, cette croissance urbaine va de pair avec une organisation territoriale optimisée, accueillante, performante, en harmonie avec la qualité de vie, équilibrée et axée sur les économies : économie des sols, des mobilités, des ressources.

Si l'aire métropolitaine, portée par cet essor d'attractivité, bénéficie d'une situation plutôt enviable, elle se trouve aujourd'hui à un tournant, un changement de cap. Parce que l'aire métropolitaine renoue avec une vitalité qui stimule initiatives et créativité, renforce la qualité de vie et de ville pour ses habitants et ses acteurs économiques, elle est invitée aujourd'hui à repréciser ses vecteurs locaux de développement, d'innovation, de recherche, d'équilibre.

L'importance des équilibres environnementaux rappelle combien les territoires naturels sont essentiels et fragiles en termes de ressources. Le fleuve, ses affluents et ses fils d'eau, les vallées, les coteaux, les milieux humides, la vaste forêt landaise, les vignes, le marais, apparaissent comme autant d'éléments essentiels à la biodiversité, à la santé, au bien-être et au confort urbain. Ils sont aussi les piliers pour qualifier le territoire et signer sa personnalité dans un rapport à la modernité.

Introduction

Un changement d'échelle

L'aire métropolitaine bordelaise ne constitue pas aujourd'hui véritablement une métropole, tant du point de vue spatial qu'économique. Sans hinterland, sans relais de villes de taille importante au niveau régional, l'aire urbaine bordelaise n'a pas la forme de l'archipel métropolitain qui caractérise les bassins d'emploi de niveau européen. Et son propre poids démographique reste insuffisant pour pallier la faiblesse de cette armature urbaine.

En outre, la structure de l'emploi n'apparaît pas favorable à une forte intégration dans l'économie globale. La part importante de l'économie résidentielle comme des emplois publics peut certes constituer un atout face à la crise. Il n'en demeure pas moins que le faible pourcentage des emplois dits « métropolitains » obère les capacités d'innovation du tissu entrepreneurial local et freine *de facto* les velléités européennes.

L'objectif démographique du SCoT « 1,2 million d'habitants pour faire métropole » vise, au-delà de l'aspect symbolique, un véritable saut quantitatif et qualitatif, qui permet de réduire les faiblesses. Et ce d'autant que les lignes ferroviaires à grande vitesse programmées vont non seulement rapprocher Bordeaux de Paris mais surtout étendre le réseau d'influence de l'aire métropolitaine de Bordeaux jusqu'au cercle des villes « à une demi-heure » et « à une heure », dont Toulouse. C'est aussi à la métrique LGV que se joueront les interdépendances croissantes entre Bordeaux et la péninsule ibérique.

Faire passer l'économie locale d'une notoriété traditionnelle à une attractivité européenne devient alors une ambition crédible. L'université de Bordeaux et son plan Campus, les pôles de compétitivité, joueront pour ce faire un rôle majeur.

La métropole bordelaise doit-elle inventer pour les prochaines décennies un modèle de développement inédit ? C'est en effet au moment où ses ambitions européennes s'affirment, que les défis environnementaux, issus des engagements internationaux de la France notamment s'imposent à ses territoires.

La population augmente en Gironde, comme dans les autres territoires littoraux, deux fois plus vite que la moyenne nationale, soit d'environ 1% par an. Pour que cette tendance lourde apparaisse comme une chance, il faut d'abord que la métropolisation émergente soit non seulement acceptée mais aussi valorisée. Il convient également que ces gains démographiques soient mis au service de projets territoriaux.

L'aire urbaine métropolitaine se doit de jouer aujourd'hui un rôle majeur en matière de structuration locale du développement et d'articulation avec les territoires avec lesquels elle entretient des relations d'interdépendance.

En concentrant emplois, services aux entreprises, enseignement supérieur et recherche mais aussi services et réseaux sociaux et culturels nécessaires à la qualité de vie des habitants et à la cohésion sociale, elle doit devenir un véritable lieu d'interaction entre les domaines économiques, sociaux et environnementaux.

Au-delà de la croissance démographique qui constitue un premier moteur pour son développement, elle doit pouvoir proposer de nombreux services à haute valeur ajoutée, développer ses capacités d'innovation, à la fois scientifiques et technologiques, entretenir ses « réseaux » locaux, nationaux, voire internationaux, offrir d'excellentes conditions d'accessibilité, d'accueil et d'hébergement, etc.

Faire métropole marque ainsi une certaine mutation territoriale structurelle qui bouscule la perception traditionnelle que l'on peut avoir des territoires, souvent vécus comme des lieux de concentration et de stocks dont l'addition des performances en ferait la richesse. Faire métropole signifie plus. Faire métropole ne se réduit pas à la dimension démographique mais doit son ampleur à la convergence de fonctions et de dynamiques stratégiques : fonctions organisationnelles, foyers de l'innovation, accessibilités aux réseaux de communication virtuels ou physiques, attractivité et poids culturels, etc. Faire métropole implique un espace de solidarité et de complémentarité.

Il s'agit de concrétiser les ambitions européennes de l'aire métropolitaine bordelaise, en tirant parti, entre autres, de son accessibilité aérienne et de l'effet grande vitesse ferroviaire. Ceci suppose de révéler les attracteurs métropolitains qui lui sont absolument nécessaires. Pour faire émerger ce nouveau statut, elle doit se donner la force d'un rayonnement culturel et universitaire et doit aussi se doter de grandes fonctions économiques directement créatives de valeur.

Esquisser la métropole bordelaise de demain suppose d'avoir une idée précise du contenu de la réalité métropolitaine actuelle et de tenir compte du mouvement d'intégration européenne et de l'internationalisation croissante de l'économie pour appréhender la place que Bordeaux peut tenir au sein de l'Europe.

L'échelle pertinente de la compétitivité de la capitale régionale s'appréhende alors désormais dans sa dimension régionale et transfrontalière. Ses liens avec les territoires voisins lui permettent de puiser son rayonnement et ses richesses dans son insertion aux réseaux de l'Eurorégion transpyrénéenne et dans la dynamique du système urbain européen dans son ensemble.

Une mise en réseau avec les territoires limitrophes

Trois axes de mise en réseau avec les territoires voisins dessinent une nouvelle cartographie au bénéfice de la construction métropolitaine

Un réseau des grandes villes du sud-ouest

L'évolution du système métropolitain bordelais au regard de l'effet grande vitesse ferroviaire permet d'imaginer une modification de la notion de bassins de vie et bassins d'emplois puisque les pôles considérés aujourd'hui comme externes à la région métropolitaine comme Angoulême, Agen, Mont-de-Marsan, deviendront partie prenante du système urbain bordelais, étant situés à partir de 2020 à moins d'une demi-heure de Bordeaux en train. Ainsi le concept d'un nouveau système métropolitain bordelais « grande vitesse » à une demi-heure de Bordeaux, couvrant le sud de la Charente, les Landes et le Lot-et-Garonne, forme un grand territoire sous influence bordelaise rassemblant près de 2 millions d'habitants aujourd'hui.

Créer de l'influence départementale et régionale positive est un des objectifs à mettre en évidence dans un processus de métropolisation. Ce qui oblige, pour offrir une nouvelle vision des réalités territoriales émergentes, de ne pas faire de l'agglomération la seule échelle à privilégier, mais d'apprécier, à plusieurs échelles, la formation de systèmes urbains, de réseaux urbains pouvant être générateurs de cohésion, de cohérence et de complémentarités (Pau, Mont de Marsan, Dax, Agen, Montauban, ...).

Un système métropolitain à partir des réseaux de ville : Bordeaux – Toulouse – Bilbao, trois capitales sur méandres de terres aquitaines, occitanes et ibériques

Les nouveaux liens que le raccourcissement des temps de transport est susceptible d'établir entre les grandes métropoles du Sud-ouest, Bordeaux, Toulouse, Bayonne San Sébastien, Bilbao, font imaginer que ces métropoles ont tout à gagner à travailler ensemble, à faire émerger leurs complémentarités et les synergies, à mettre en oeuvre et à bâtir un réseau d'échanges, de croisements, de coopérations, de connexions. Et cela sur fond d'un axe de développement métropolitain rassemblant la vallée industrielle aéronautique (Aérospace Valley), les universités et l'ouverture du seul espace européen ouvert à la fois sur l'Atlantique (Bordeaux et l'Aquitaine) et la Méditerranée (Toulouse et la Catalogne).

Un nouvel espace de cohérence économique : l'Eurorégion transpyrénéenne

Le troisième axe « Eurorégion » consiste à construire une culture commune entre les régions françaises, mais aussi espagnoles, donnant priorité à l'armature et à l'organisation du vaste territoire allant de la Catalogne à l'Aquitaine, Midi-Pyrénées, la Navarre, l'Aragon et le pays basque, Euzkadi, Rioja, concerné par la nouvelle offre ferroviaire à grande vitesse.

C'est l'effet du dernier maillon de la chaîne qui vient donner corps au fameux corridor atlantique en tant que couloir d'échange de niveau européen. La mise en service du « Y aquitain », permettant de relier le réseau espagnol à l'axe sud europe atlantique, concrétise la continuité d'un grand axe ferroviaire de transports de marchandises et de personnes mettant en lien l'ensemble de la péninsule ibérique, l'arc atlantique et le nord-est de l'europe. Cet axe va connaître une nouvelle offre ferroviaire sans précédent et apparaît comme voie alternative et complémentaire au sillon rhodanien qui accueille aujourd'hui la plus grande part du trafic nord-sud de l'ouest européen.

La mise en oeuvre de projets d'envergure européenne ou transnationale : autoroute ferroviaire, plate forme logistique basque, traversée des Pyrénées, cabotage maritime, contournement ferroviaire de Bordeaux, s'impose alors.

Un modèle de développement innovant et créatif

Bordeaux entretient des rapports ambigus avec la dimension : petite « grande ville », elle s'enorgueillit de sa plus large place d'Europe, de sa plus longue rue piétonne, de son plus grand département ! Inversant la proposition, elle se vit tout autant en métropole à taille humaine. Ces deux dimensions ne sont pas, de fait, incongrues. C'est plutôt à l'articulation des échelles qu'il convient de s'attacher.

Un fonctionnement à double échelle, entre dynamisme métropolitain et douceur locale

La qualité et la force d'une métropole s'évaluent à l'aune de son bassin d'emplois : diversité, accessibilité, fluidité, taille. Ainsi seule la métropole se trouve en mesure de garantir aux entrepreneurs comme aux salariés les débouchés économiques nécessaires. Le rapprochement entre le domicile et le travail garde toute sa pertinence pour certains types d'emplois. Pour autant, c'est à l'échelle métropolitaine que se déploient les enjeux de spécialisation économique (Aéroparc, Ecoparc, industries Seveso, tertiaire supérieur, Campus, technopole de Montesquieu, etc.) comme les questions logistiques.

En superposition de cette couche métropolitaine, les territoires de la quotidienneté non professionnelle (école, achats, loisirs, démarches...) ont toute latitude pour s'organiser dans la proximité : courtes distances de la marche ou du vélo en ville ; du vélo électrique ou de l'automobile « raisonnée » dans les tissus moins denses. Car ces bassins de vie seront, selon les cas, infra ou supracommunaux. La carte des centralités communales n'est sans doute pas la meilleure grille d'analyse. Les usages, existants et à promouvoir, structurent mieux que la hiérarchie des équipements cette échelle intermédiaire à conforter.

Promotion des commerces de proximité et des marchés forains, localisation des équipements sportifs et culturels, multiplication des espaces verts, aménagements de la carte scolaire, développement de l'agriculture de proximité, diffusion des services de l'économie présentielle, attention portée aux espaces collectifs, participent de cette nécessaire stratégie de maillage. Un maillage établi non sur un égalitarisme territorial aussi irréaliste qu'infondé mais sur la formalisation de complémentarités et d'interdépendances.

Ainsi, se dessine un fonctionnement à double échelle, dont chacune possède ses principes d'organisation. Au niveau local, mixité fonctionnelle et proximité ; au niveau métropolitain, spécialisation et mises en réseaux.

Une mobilité à trois vitesses

A budgets-temps-transport des ménages à peu près constants, ce sont les vitesses de déplacement qui formatent la taille des espaces urbains. Pour bien fonctionner, l'économie métropolitaine a besoin de transports rapides. Par sa concentration, la situation des emplois dans l'aire métropolitaine bordelaise autorise une massification des flux propice aux transports collectifs. Par le mode automobile ou par les transports collectifs (TER, tram-train, bus express), les vitesses « commerciales » sont de l'ordre de 30 à 60 km/h. Les espaces de proximité, pour leur part, fonctionnent à la vitesse du vélo, du tramway ou de l'automobile urbaine, soit 15 à 20 km/h. Les 4 km/h de la marche à pied scandent, pour leur part, les pratiques de voisinage.

Parce qu'ils sont le premier vecteur d'urbanité et qu'ils construisent l'espace public, la marche à pied et le vélo méritent une attention soutenue. Ces deux modes doivent prendre davantage de place

S'agissant des transports collectifs, il convient donc de bien différencier les territoires de cabotage, qui fonctionnent par la contiguïté, des liaisons supralocales qui organisent les mises en réseau et les échanges. Cela suppose une hiérarchisation du réseau. S'agissant de l'automobile, il convient de réguler les priorités – dans le temps et dans l'espace, par des mesures infrastructurelles et gestionnaires – entre trafic de transit, trafic local économique (déplacements domicile-travail, déplacements professionnels) et trafic local pour autres motifs.

La coexistence de ces mobilités multiples commande de porter une attention particulière aux lieux d'intermodalité, à la fois interfaces techniques (interconnexion) et « embrayeurs urbains » chargés d'articuler les échelles territoriales. Préserver la fameuse qualité de vie bordelaise tout en promouvant l'intensité métropolitaine, c'est trouver les bonnes manières de faire coexister lenteur et vitesse.

Par ailleurs, le souci de classement des utilités socio-économiques des diverses circulations doit prendre en compte le nouveau positionnement, à terme, de Bordeaux, dans les réseaux autoroutiers et ferroviaires nationaux et européens. La logique du grand Sud-Ouest ne peut se passer de schémas et de projets. L'évolution du fret Nord-Sud, ferré, routier ou maritime, a des incidences majeures sur l'économie des déplacements locaux et régionaux. Si le futur logistique de la région dépend principalement de politiques nationales ou européennes, il n'en convient pas moins de préserver l'avenir au regard des divers scénarios envisageables.

Une organisation et une gestion territoriales économes en ressources

Une condition indispensable pour faire métropole et un défi face aux changements climatiques

Profondément ancrée dans ses milieux naturels et ses paysages, l'aire métropolitaine bordelaise dispose d'un capital nature généreux mais qui réclame une attention toujours soutenue. La douceur des reliefs et du climat, la diversité des terroirs, l'abondance et la bonne qualité des ressources (eau, matériaux...) ont largement contribué à son développement économique et à son attractivité.

Conséquence de cette attractivité, la maîtrise du développement urbain est à poursuivre afin de ne pas remettre en cause le fonctionnement écologique, les capacités de régulation et le potentiel productif de ce territoire.

Épisodes climatiques extrêmes, élévation du niveau des eaux de l'estuaire, aggravation des étiages estivaux et augmentation de la salinité des eaux de l'estuaire sont parmi les conséquences déjà perceptibles des changements climatiques en cours sur le territoire. Les atteintes climatologiques portées à la sylviculture landaise par les deux tempêtes et à l'activité agricole (tempêtes, stress hydrique estival), l'aggravation des risques d'inondations et des feux de forêt, sont également susceptibles de remettre en question les équilibres et l'économie de ces espaces.

Les nappes profondes qui procurent l'intégralité de l'eau potable de l'aire métropolitaine sont aujourd'hui exposées à un risque de dégradation quantitative et qualitative. D'importants efforts d'économie d'eau et de mise en œuvre de ressources de substitution ont été engagés mais restent encore à réaliser afin de rétablir ces équilibres.

Le projet de développement et d'accueil doit donc aujourd'hui être pensé au regard des ressources disponibles et de leur vulnérabilité. La gestion économe et durable des ressources participe ainsi du projet de développement économique et démographique de l'aire métropolitaine bordelaise.

Sommaire

1 Faire métropole

Un changement d'échelle

- 1.1 Une ambition démographique au service d'un projet commun**
- 1.2 Un rayonnement économique, scientifique et culturel à l'échelle européenne**
- 1.3 Une accessibilité externe et des échanges performants**
- 1.4 Des coopérations territoriales à élargir et à diversifier**
- 1.5 Une métropole millionnaire au service de stratégies territoriales**

2 Faire une métropole autrement

Un modèle de développement innovant et créatif

Pourquoi « autrement » ?

Un triple parti d'aménagement

2.1. Une métropole économe en ressources, en énergies, en espaces

Pérenniser et compléter le patrimoine naturel, agricole et forestier de la métropole | Préserver et gérer durablement les ressources | Repenser les conditions de développement et de consommation des espaces | Optimiser l'investissement et l'effort d'aménagement du territoire

2.2. Une métropole à haut niveau de services

Construire autrement la ville, autour des nouveaux usages de la voiture et des modes alternatifs | Développer l'offre en matière d'équipements et de services | Développer une économie présentielle de qualité au bénéfice des bassins de vie | Equilibrer l'économie de la consommation et maintenir la diversité commerciale

2.3. Une métropole solidaire

Affirmer une véritable cohésion sociale des territoires | Assurer la protection des biens et des personnes | Assurer la complémentarité entre les différents bassins de vie et avec les territoires limitrophes

2.4. Une métropole ancrée sur ses paysages

Le paysage comme lieu de rencontre des paysages urbains et des géographies naturelles et agricoles | Rechercher une symbiose ville – nature | Organiser le développement urbain | Contribuer à la préservation de la biodiversité | Affirmer le rôle des agricultures au sein du projet

3 Faire des lieux de projets métropolitains

Des projets partagés

- 3.1. L'hypercentre métropolitain**
- 3.2. Le cœur d'agglomération**
- 3.3. Les centralités périphériques métropolitaines**

Qu'est-ce qu'une métropole ?

Une métropole est un pôle urbain qui :

- concentre une forte population
 - a des fonctions de commandement, dans des domaines économiques et financiers
 - influence l'organisation des activités industrielles et tertiaires
 - est à la tête d'un réseau urbain
 - a un pouvoir d'impulsion et d'organisation
 - concentre des emplois stratégiques
-

Qu'est-ce que la métropolisation ?

La métropolisation est un processus complexe aux multiples facettes par lequel la circulation facilitée des personnes, des marchandises, des biens, des richesses et des informations, s'accompagne d'une concentration d'échanges dans un nombre limité de pôles urbains connectés à des espaces sur lesquels ils ont une influence, tout en étant capable de s'insérer dans des réseaux internationaux grâce aux fonctions économiques, scientifiques, culturelles, et aux infrastructures. La métropolisation marque une véritable mutation territoriale structurelle qui bouscule la perception traditionnelle que l'on peut avoir des territoires, souvent vécus comme des lieux de concentration, de stocks dont l'addition des performances ferait la richesse d'un territoire.

FAIRE METROPOLE

Un changement d'échelle

Le projet porte l'idée d'une construction métropolitaine progressive et itérative, étape par étape, où chaque territoire se construit dans une nouvelle approche de relations entre l'urbain et le rural. La démarche, aujourd'hui envisagée, conduit à conjuguer valorisation des paysages, maintien de la biodiversité, préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, et prise en compte de la vulnérabilité du territoire au regard des risques naturels. Elle vise, à partir de la composante naturelle, à organiser de nouveaux agencements urbains et péri-urbains et contribue à la réappropriation des espaces naturels et agricoles pour structurer les territoires de demain.

Cette rupture portée dans ce projet d'aménagement et de développement durable s'exprime selon trois approches :

- faire métropole
- faire une métropole autrement
- faire des lieux de projets métropolitains,

« Faire métropole » revêt trois conditions essentielles : une grande masse, des connexions plus aisées et plus fortes, une organisation urbaine plus polycentrique.

Une grande masse

Parce que la croissance démographique ne se dément pas, il s'agit pour la future métropole d'atteindre une dimension suffisante, une taille critique, intéressante pour avoir des ambitions économiques fortes, en particulier pour attirer des emplois métropolitains et des fonctions stratégiques qui lui font peut-être défaut aujourd'hui. Cette grande masse offre également au territoire la possibilité de retrouver, voire d'accroître son poids relatif au sein du territoire girondin et au sein de l'aire régionale. Enfin, elle permet de rééquilibrer les dynamiques territoriales au profit de grands projets structurants et de nouvelles organisations urbaines et péri-urbaines.

Des connexions plus aisées et plus fortes

Le deuxième aspect important dans le processus de métropolisation est celui de l'organisation des flux pour que ce territoire soit mieux connecté avec son environnement proche et lointain. Cet objectif introduit l'idée d'échelles multiples. L'intégration de l'aire métropolitaine dans un nouveau réseau de lignes à grande vitesse lui permet cette connexion au monde, à un hinterland plus lointain, avec des liens et connexions plus aisés et plus forts. Cela lui permet d'élargir son bassin d'emplois potentiel et de concrétiser de nouvelles coopérations aptes à attirer des emplois métropolitains. Grande ville aux fonctions exceptionnelles, elle est aussi branchée sur l'économie globale.

Une organisation urbaine plus polycentrique

Le troisième facteur nécessaire pour former une métropole, est, du point de vue de la forme urbaine, de progressivement passer à un modèle d'organisation urbaine plus polycentrique. Par les transports et les télécommunications, la métropole s'affranchit du principe de continuités qui englobe l'espace urbain et l'agglomère pour passer à une morphologie polycentrique, faite de pleins autant que de vides, intégrant des coupures urbaines importantes et s'organisant en réseau.

Faire métropole c'est enfin placer la croissance urbaine au service de stratégies territoriales et de projets

La croissance démographique, acquise et souhaitée, que de nombreuses régions envient, est considérée ici, comme la principale ressource pour réorganiser le territoire, comme la matière première des futures politiques publiques locales. Placée au service de tous les territoires du SCoT, elle permet de faire évoluer les aménagements territoriaux, de réagencer les organisations urbaines actuelles.

Une ambition démographique au service d'un projet commun

Redonner du poids à l'aire métropolitaine au sein du département et de la région

Même si la population de l'aire métropolitaine bordelaise est en constante progression, son poids diminue progressivement dans la population régionale et la population girondine depuis 1999. En 2006, la population de l'aire métropolitaine représente 28% de la population régionale et 62% de la population départementale (contre 27,5 % et 63 % en 1999).

Cette évolution résume le phénomène d'étalement urbain qui s'est essentiellement développé hors du périmètre du SCoT depuis le début des années 2000. Malgré une attractivité constante, elle traduit une certaine difficulté des territoires du SYSDAU, de la CUB et du cœur de la métropole à accueillir et à retenir les populations, et révèle une insuffisante offre de logements à des conditions abordables aux jeunes ménages des classes moyennes qui partent s'installer de plus en plus loin. La poursuite de ce mouvement fragiliserait le cœur de la métropole dans de multiples dimensions : perte du dynamisme induit par les populations plus jeunes et les nouveaux résidents, sous utilisation des équipements existants, dilution des flux de déplacements, gaspillages fonciers. Cette évolution a aussi des coûts sociaux, supportés pour l'essentiel par les populations modestes.

Face à ce constat, le SCoT affiche un renversement des tendances, afin de redonner du poids à l'aire métropolitaine, notamment au cœur de l'agglomération, au sein du département et de la région.

Tendre vers 1,2 million d'habitants à l'horizon 2030 pour faire métropole

Dans ce contexte et en rupture avec le scénario « fil de l'eau », l'ambition démographique affichée est de tendre vers 1,2 million d'habitants d'ici 2030. Il s'agit donc de développer une politique volontariste d'accueil de population afin de conforter le dynamisme démographique du cœur de la métropole et de contribuer au renforcement de l'efficacité métropolitaine par une meilleure utilisation des équipements centraux. Cette politique suppose un relèvement significatif des objectifs de production de logements et doit s'accompagner de mesures volontaristes en termes de densité, intensification urbaine, stratégie foncière, stratégie de localisation des équipements et services, etc.

330 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030 pour régénérer les territoires

Parallèlement à ce changement d'échelle, la croissance démographique constitue une ressource pour régénérer les territoires et réorganiser l'espace. Les nouveaux logements, emplois, services et équipements liés ne sont pas à localiser ni agencer « au fil de l'eau ». Ils doivent être la matière première des politiques publiques d'aménagement.

Cette ressource doit pouvoir bénéficier à l'ensemble des territoires du SCoT pour développer une métropole « à la carte ». Elle doit être l'occasion de diversifier les offres urbaines et promouvoir la qualité en tout point du territoire et permettre d'inventer des lieux de projets, dans la CUB comme hors CUB.

Néanmoins, elle doit faire l'objet de stratégies volontaristes, différenciées et complémentaires dans chacun des territoires de l'aire métropolitaine bordelaise permettant de proposer une organisation globale harmonieuse et cohérente, en favorisant prioritairement le développement des territoires urbains déjà structurés en matière de diversité et de mixité urbaine. Tout en soutenant pleinement une maîtrise de l'étalement urbain et une gestion économe de l'espace, ces stratégies permettront parallèlement d'assurer la viabilité des espaces agricoles, la pérennité des sites naturels et l'efficacité de l'offre en équipements et services.

Ces stratégies se déclinent selon trois grands territoires qui se détachent de toute limite administrative ou institutionnelle :

- l'hypercentre métropolitain,
- le coeur d'agglomération,
- les territoires périphériques.

Complémentaires dans la réussite du projet, ces territoires affichent pour chacun des objectifs différenciés et des orientations de développement qui leur sont propres.

+ 100 000 habitants dans l'hypercentre métropolitain

Cet objectif ambitieux en termes d'accueil de population est permis par les disponibilités foncières encore présentes et a une triple vocation : poursuivre la revitalisation du centre ancien, accompagner l'opération Euratlantique et développer la rive droite pour conforter le changement d'échelle permis par la construction de deux nouveaux franchissements de la Garonne (Bacalan-Bastide et Jean-Jacques Bosc). Il participe ainsi à la promotion d'une centralité d'agglomération d'échelle métropolitaine ancrée sur le fleuve accessible, lisible et rayonnante à différentes échelles de territoire (agglomération, départementale, régionale, grand sud-ouest, etc), centralité qui fédère l'ensemble des territoires.

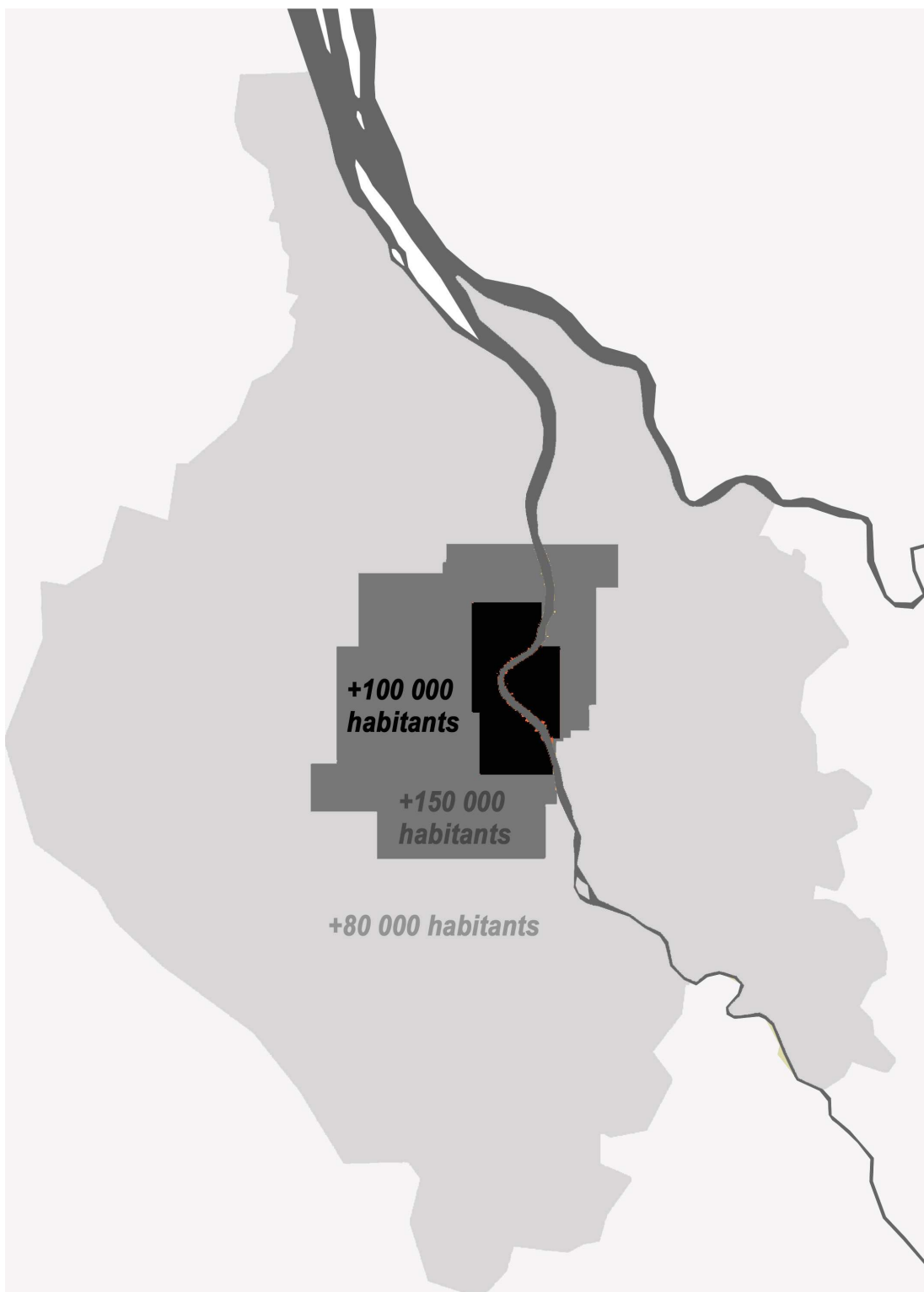
+ 150 000 habitants dans le cœur d'agglomération

Pour le cœur d'agglomération, il s'agit là de stopper la réduction du poids relatif de l'agglomération au sein du département, et permettre à un nombre croissant d'habitants d'accéder plus facilement aux emplois et aux aménités urbaines centrales. Il s'agit, ce faisant, avec l'accueil d'une large part des ambitions démographiques, de rentabiliser les investissements effectués ou programmés et de pouvoir améliorer davantage le système de déplacements métropolitain, en particulier le réseau de tramway en partie saturé. Les importantes surfaces de friches de natures diverses autorisent à la fois l'intensification urbaine et la valorisation des trames vertes et bleues. Renforcer la dynamique urbaine du cœur d'agglomération au service d'un territoire polarisé, performant et apaisé participe ainsi pleinement aux objectifs de recentrage clairement affichés dans l'aire métropolitaine bordelaise.

+ 80 000 habitants dans les territoires périphériques

Dans ce cadre, il s'agit pour les territoires périphériques métropolitains de répondre à la fois aux besoins de développement de l'aire métropolitaine bordelaise et aux attentes des habitants actuels ou futurs du secteur tout en garantissant et en préservant la qualité et la diversité de leur environnement naturel mais aussi de mettre en réseau l'ensemble des territoires périphériques.

Les 80 000 habitants supplémentaires prévus pour les vingt prochaines années s'inscrivent dans un objectif de maîtrise et de structuration du développement des territoires périphériques. Ils doivent ainsi être mobilisés au profit d'une organisation « raisonnée » des agencements péri-urbains, par un renforcement des polarités et des continuités.



Un rayonnement économique, scientifique et culturel à l'échelle européenne

Faire de la métropole bordelaise l'un des piliers de l'Eurorégion

Afin de conserver leur compétitivité productive, les pays développés doivent nécessairement être générateurs d'innovation technologique. Car innovation et savoir-faire sont les moyens les plus solides pour rester dans la course mondiale. Le contexte de révolution technologique émergent (explosion du numérique, nouveaux matériaux, renouvellement des modèles énergétiques, etc.) fait appel à la haute-technologie, donc aux industries de pointe, mais ne doit pas négliger les formes plus classiques d'industries modernisées. Car ces deux activités, complémentaires, sont les maillons indispensables à un système industriel performant. S'ajoute à elles l'ensemble des services liés nécessaires pour générer un cœur productif indispensable à la vitalité et au dynamisme d'une société.

Cette nécessité d'innover, d'être toujours plus créatif, doit trouver une déclinaison à l'échelle des métropoles et de leurs territoires car ils constituent les vecteurs les plus pertinents pour renforcer ce cœur productif et structurer une industrie de pointe. Les métropoles jouent alors le rôle de creuset, de point de rencontre où les idées se mélangent, se croisent et se développent. Les pôles de compétitivité sont des exemples significatifs puisque, s'appuyant sur une base territoriale, ils favorisent le décloisonnement et la mise en réseau des acteurs d'une même filière pour générer un dynamisme économique et productive positive.

L'environnement métropolitain bordelais est en capacité de créer des synergies entre les acteurs et ainsi de faciliter l'innovation. Parce qu'elle atteint une certaine masse critique, la métropole est apte à offrir aux entreprises les ressources dont elles ont besoin pour être compétitives et innovantes.

Renforcer la métropolisation est donc un élément déterminant pour le développement d'une économie productive performante. Dès lors, la métropole bordelaise jouera pleinement son rôle de locomotive pour son hinterland et se posera comme tête de réseau des villes régionales. Cet hinterland reste aujourd'hui à construire. Demain, les projets de LGV mettront Agen, Mont-de-Marsan et Angoulême en proximité immédiate de l'agglomération. C'est d'abord avec ces agglomérations et avec Toulouse qu'il faudra bâtir un réseau de villes pour une meilleure structuration économique de notre territoire.

Maintenir la concentration des emplois pour offrir une visibilité au bassin d'emplois

Même si elle a eu tendance à reculer ces dernières années, la polarisation de l'emploi restera plus forte que dans la plupart des métropoles françaises. Rappelons que c'est une force. En effet, la polarisation des emplois offre des potentialités importantes de mutualisation des équipements et de desserte des principaux lieux d'emplois. C'est aussi un élément primordial pour faire métropole.

Le maintien de cette polarisation semble souhaitable, même si une économie pré-sentielle de qualité doit se démultiplier et des pôles économiques d'équilibres doivent se développer au bénéfice des centralités et des bassins de vie périphériques. Et cela, pour en faire de véritables pôles de vie privilégiant la proximité.

Etablir les conditions favorables pour une attractivité renforcée des entreprises et des salariés

Renouveler et densifier les zones d'activités existantes

Les grands projets en cours en matière économique (Euratlantique, Aéroparc, Eco-parc, Bioparc, Technopôle de Montesquieu, Cité de la photonique, etc.) vont modifier l'armature économique de l'agglomération. Cette nouvelle donne aura nécessairement un impact sur l'offre existante. Même si l'arrivée de nouvelles activités est projetée, il y aura également des transferts d'activités au sein même de l'agglomération. Les sites existants risquent donc d'être mis en concurrence. Afin de maintenir une certaine compétitivité des parcs d'activités existants, il est nécessaire de les adapter aux nouvelles exigences des entreprises et des salariés. Cette « remise à niveau » passe notamment par :

- l'amélioration de leur desserte en transport en commun ;
- une réflexion paysagère et environnementale ;
- l'implantation et/ou le développement de services aux personnes sur place.

Construire une stratégie foncière à long terme afin d'éviter les mouvements spéculatifs sur le foncier

L'anticipation des besoins futurs en matière de foncier économique est primordiale. Être prêt à accueillir des activités lorsque l'opportunité se présente est essentiel. La constitution de réserves foncières ciblées semble donc indispensable pour répondre aux besoins des entreprises et pour agir sur leur localisation. Une organisation performante de l'appareil productif nécessite donc une plus grande maîtrise foncière.

Valoriser la notoriété internationale de Bordeaux au profit d'une attractivité économique plus grande

Même si l'image autour du vin reste un atout, il n'en reste pas moins que les retombées économiques pour le territoire pourraient être plus fortes si l'on se servait de cette notoriété pour communiquer sur les autres atouts productifs de la métropole bordelaise, aujourd'hui méconnus. Ce glissement progressif vers une image plus complexe et plus conforme à la réalité du territoire nécessite une stratégie de marketing territorial forte. Promouvoir les grands projets, afficher la capacité d'innover, semblent indispensables pour donner un nouveau souffle à la métropole et mettre en avant son potentiel économique.

Soutenir le projet stratégique du grand port maritime de Bordeaux

« Porteur d'une ambition de développement équilibré, conciliant les enjeux économiques, environnementaux et sociaux », le projet de développement du port adopté en 2009 s'articule selon trois axes stratégiques :

- poursuivre le développement des trafics maritimes et optimiser l'outil portuaire ;
- porter un développement et un aménagement durable du Domaine Portuaire ;
- renouveler la gouvernance et le dispositif de pilotage

Afin de soutenir ce projet, le SCoT peut intervenir sur plusieurs points :

- mettre en place les conditions pour poursuivre les efforts en faveur de l'accessibilité ferroviaire des sites portuaires ;
- mener une réflexion conjointe sur l'aménagement du Domaine portuaire pour une meilleure intégration urbaine ;
- faciliter l'implantation d'activités sur les sites portuaires.

Renforcer la compétitivité de la métropole par l'innovation en valorisant la recherche et le développement (R&D)

Renforcer les fonctions métropolitaines

Les fonctions dites métropolitaines, définies par l'INSEE, illustrent le rayonnement des grandes villes, leur dynamisme, leur capacité à « peser » dans l'échiquier international. Elles sont aussi vectrices d'image. La présence de cadres des fonctions métropolitaines¹ est donc un élément majeur pour l'attractivité économique d'une ville. Parmi les cadres et les chefs d'entreprise de dix salariés et plus, l'INSEE retient les emplois appartenant aux secteurs suivants : la conception-recherche, les prestations intellectuelles, le commerce inter-entreprises, la gestion, les loisirs et la culture.

Dans le réseau des grandes villes de plus en plus créatrices et attractives, l'aire métropolitaine bordelaise doit maintenir, voire renforcer sa place, en développant en particulier les fonctions de conception-recherche qui lui font le plus défaut aujourd'hui et en soutenant les activités à fort potentiel d'innovation pour rattraper le niveau des autres métropoles régionales.

Améliorer les liens entre la recherche et les industries

L'université de Bordeaux est un atout majeur pour l'agglomération bordelaise et le département. La constitution du PRES (Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur) et le Plan Campus permettront dans les années à venir de donner une plus grande visibilité au Campus. Toutefois, monde économique et monde universitaire demeurent encore trop peu perméables et l'excellence de la recherche et du système de formation ont du mal à trouver écho dans la sphère économique et inversement. Afin d'accroître les retombées économiques, l'agglomération doit aider à l'émergence de start-up. Les structures de transfert de technologies comme les pépinières d'entreprises innovantes, les incubateurs, les cellules de valorisation, doivent être appuyées et renforcées pour améliorer le lien entre recherche et économie. Par ailleurs, l'agglomération doit communiquer sur ses savoir-faire locaux et sur ses formations d'excellence afin de renforcer son attractivité.

¹ Cadres ou chefs d'entreprises de dix salariés ou plus des fonctions conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion et culture-loisirs. Cette notion remplace celle d'emplois métropolitains supérieurs auparavant utilisée à l'INSEE.

Soutenir les filières ayant des effets d'entraînement sur le reste de l'économie

Aujourd'hui, trois filières économiques sont labellisées « pôles de compétitivité » dans l'agglomération : Xylofutur, dont le cœur de l'outil productif est basé dans le sud des Landes mais qui est très ancré localement pour la recherche, la Route des Lasers, autour du CEA (Centre d'Essais Atomiques) du Barp, de Pessac et de Talence, et Aerospace Valley, à cheval sur Midi-Pyrénées et Aquitaine.

Les pôles de compétitivité représentent une opportunité importante pour la métropole car ils facilitent la lecture des atouts productifs à l'échelle nationale, voire mondiale. Le SCoT doit mettre en œuvre les conditions favorables à un ancrage territorial de ces filières. Il doit leur offrir des sites d'activités dédiés et de haute qualité ainsi qu'une bonne visibilité.

D'autres filières génèrent des effets d'entraînement sur l'ensemble de l'économie. Ces filières stratégiques, pour des raisons souvent très différentes, doivent faire l'objet d'une concentration des moyens. Soutenir leur développement contribuera à l'essor de l'ensemble de l'économie. On peut citer les secteurs suivants :

- la chimie, essentiellement localisée sur la presqu'île d'Ambès, est un secteur qui génère d'importantes recettes pour les collectivités locales. L'enjeu majeur pour cette filière est de réussir sa conversion vers la chimie verte, source de débouchés dans l'avenir ;
- la santé, qui sera le premier poste de dépenses de demain. Le secteur de la santé est une source d'effets d'entraînement importante pour de nombreuses technologies. C'est aussi une source d'emplois qualifiés et non qualifiés nécessaires au fonctionnement d'un système économique ;
- le secteur de l'économie créative bien peu porteur d'emplois en volume est également stratégique. En participant à l'ambiance d'une ville, à sa réputation, c'est un élément qui permet d'attirer cadres et jeunes actifs ;
- les éco-technologies, plus qu'un secteur en tant que tel, elles sont essentielles pour aller vers une nouvelle façon de vivre et de produire. Le renouvellement des modèles énergétiques est sans doute l'enjeu fondamental. Ces technologies qui demain se diffuseront à l'ensemble des secteurs d'activités doivent être soutenues.

Accentuer l'attractivité de l'agglomération en matière de grands équipements d'intérêt métropolitain

Rechercher la complémentarité à l'échelle de l'Eurorégion

L'évolution du système urbain bordelais liée à la grande vitesse ferroviaire passe par une mise en réseau des grandes villes du Sud-Ouest. Dans cette optique, les grands équipements d'intérêt métropolitains doivent se placer en complémentarité les uns des autres. Une réflexion à l'échelle régionale doit être menée.

Développer l'événementiel et les grandes manifestations culturelles

Force est de constater que l'aire métropolitaine bordelaise sous-exploite sa capacité à fédérer autour de grands événements. Malgré l'existence de grandes manifestations (Fête du vin, Novart, Evento, etc.), cette offre reste insuffisante. Les atouts culturels de la métropole sont pourtant nombreux. Renforcer la promotion culturelle et fédérer autour de grands événements sont des axes d'amélioration pour le rayonnement de la métropole.

Renforcer la lisibilité de l'offre en équipement par la mise en réseau des acteurs

L'offre culturelle est souvent qualifiée de confidentielle. Peu identifiable, elle est souvent dédiée à un petit nombre d'individus. Les acteurs sont pourtant nombreux et la qualité de l'offre reconnue. Bâtir une stratégie en matière d'offre culture à l'échelle de l'agglomération semble indispensable.

Développer une politique touristique et culturelle intégrée aux territoires

Si l'attrait touristique et la notoriété de Bordeaux n'est plus à démontrer dans une région qui occupe la cinquième place touristique française, le tourisme ne se présente pas aujourd'hui comme un secteur moteur de l'activité économique. L'enjeu est de renforcer le rayonnement de l'aire métropolitaine bordelaise vers l'extérieur, vis-à-vis de l'Europe, pour la positionner comme une région culturelle de rang européen, à partir d'un formidable potentiel touristique diversifié (tourisme fluvial, tourisme de nature, tourisme culturel, tourisme viticole, tourisme d'affaires, itinérance touristique thématique (route des vins, parcours de randonnées, patrimoine religieux...), écotourisme, tourisme patrimonial, etc.) et ce en complémentarité de l'offre régionale et départementale.

Conforter l'itinérance comme support de pratiques touristiques

L'itinérance comme principe des pratiques touristiques, inclue la notion de déplacement, de traversée. Elle permet de sortir du principe de tourisme de séjour ou de villégiature et rejoint l'idée de voyage. A la fois encadrée et spontanée, elle se base sur les qualités intrinsèques du territoire sans réclamer d'infrastructures lourdes et permet de générer un réseau entre les différents parcours, reliant les sites et favorisant l'implantation d'équipements ou activités touristiques.

Ainsi, la mise en réseau des parcours devient un enjeu fort pour créer sur le territoire un maillage de balades touristiques, déterminant ainsi les besoins en termes d'équipement et d'activités touristiques. L'intérêt est ici de constituer autour de ces parcours une offre cohérente et complète à l'échelle du territoire.

L'itinérance impliquant un changement régulier de lieu, la localisation de l'hébergement est déterminante pour ponctuer le territoire de structures d'hébergement adaptées sachant que les capacités d'accueil du territoire, au départ plus faibles que sur les grands territoires touristiques, sont aujourd'hui concentrées sur l'agglomération et la ville de Bordeaux.

Affirmer le rôle fédérateur de Bordeaux - Port de la Lune

Si le territoire suit une logique d'itinéraire touristique, Bordeaux reste le point de convergence des différents itinéraires et tourisms (fluvial, culturel, viticole). Sa notoriété, son association au vin et au patrimoine culturel, le classement UNESCO du site « Bordeaux – Port de la Lune », lui permettent de prétendre à un positionnement touristique européen.

Bordeaux doit devenir le produit d'appel phare de l'aire urbaine en développant une offre basée sur la découverte de son patrimoine et sur la création d'équipements culturels « européens ».

Bordeaux doit également être en mesure de poursuivre sa politique événementielle et renforcer son positionnement culturel sur l'art urbain, pour créer une plus forte diversité touristique.

En parallèle, le tourisme d'affaire doit représenter un axe important du développement touristique. La notoriété bordelaise, doublée de la présence d'infrastructures métropolitaines (aéroport, gare, palais des congrès, parc des exposition, centres hôteliers de Bordeaux et de Mérignac, etc.), offre les conditions pour développer un tel marché avec une capacité d'accueil adaptée.

Réinvestir le lien avec le fleuve

Dans cette approche, le fleuve doit constituer un lien entre les différents parcours et territoires touristiques : un lien Nord-Sud permettant de traverser le territoire par un système de navettes fluviales jalonné d'escales et l'utilisation possible des chemins de halage, un lien Est-Ouest pour connecter les deux rives et permettre la continuité des itinéraires touristiques et favoriser la complémentarité des différents modes de transports.

Le fleuve peut également devenir un support de projets important :

- sur les fleuves et l'estuaire, en développant activités et équipements sur le chapelet d'îles existantes, à l'image des activités proposées sur l'île ou l'île d'Arcins
- le long des fleuves et de l'estuaire, en créant un système de liaisons douces, ponctué d'équipements, d'aires de baignade, de ports et haltes nautiques accueillant une activité fluviale de découverte et pédagogique en lien avec les qualités écologiques intrinsèques de ces espaces.

Le positionnement et le renforcement des haltes nautiques doivent être mis en lien avec l'environnement « terrestre ». Ce système de halte doit permettre à un voyageur de pouvoir profiter d'une escale pour découvrir, une ville, un site, un paysage.... Des connections sont donc à créer entre les parcours terrestres et les parcours fluviaux.

Une accessibilité externe et des échanges performants

Une accessibilité externe facilitée

Dans un contexte de forte croissance urbaine et économique, il est indispensable d'améliorer l'accessibilité à l'aire métropolitaine bordelaise pour renforcer son dynamisme et accompagner et soutenir le développement économique. En facilitant la circulation et l'accès à son territoire des personnes, des marchandises, des biens, des richesses et des informations, l'aire métropolitaine bordelaise permet ainsi son insertion dans les grands réseaux de flux à l'échelle européenne, nationale et régionale.

Pour cela deux types d'objectifs sont à privilégier. D'une part, le développement de certains axes structurants. Dans cette optique, la nouvelle ligne de grande vitesse qui reliera Bordeaux à Paris (2h), Toulouse (1h) et Bilbao (1h30) jouera un rôle essentiel; elle transformera les rapports entre territoires, créera de nouvelles relations de complémentarité entre villes, élargira les bassins d'emploi... Mais d'autres liaisons doivent aussi être développées, notamment pour répondre à la croissance du trafic de marchandises. D'autre part, la création ou le renforcement des pôles, nœuds d'accès aux réseaux, qui peuvent avoir des fonctions diverses : intermodalité, échange, stockage, transformation, etc..

Améliorer l'accessibilité des voyageurs et des marchandises par la voie ferrée

La création de la nouvelle ligne de TGV permettra une bonne accessibilité en train à la métropole bordelaise depuis des territoires aujourd'hui éloignés. Elle devra s'accompagner d'un bon niveau de service pour les voyageurs, sur le réseau de TER qui assure une desserte du territoire métropolitain plus fine et plus cadencée que la ligne de TGV (plus de stations).

Préserver les capacités de développement des liaisons internationales de l'aéroport

Dans l'objectif de promouvoir l'attraction de l'agglomération bordelaise comme destination touristique et comme centre d'affaires, le rôle de l'aéroport en tant que « hub » international devrait être réaffirmé. Le repositionnement vers l'international est également justifié par l'arrivée de la nouvelle ligne TGV qui réduira à terme le nombre de voyageurs en avion depuis Bordeaux vers certaines destinations nationales.

Dans cette optique, le nouveau terminal de l'aéroport dédié aux compagnies low coast « Billy » permettra de développer les liaisons avec des villes européennes actuellement non desservies de façon directe, notamment des villes de taille moyenne.

Anticiper la perspective d'une part importante du report modal des marchandises de la route vers le fer ou le maritime

La perspective du report modal d'une partie du trafic des marchandises de la route vers le fer ou le maritime nécessite la déclinaison d'une stratégie globale de localisation de plateformes logistiques de transfert, en lien avec le développement économique afin d'anticiper au mieux cette évolution. Dans ce cadre, une place au cabotage maritime et au transport fluvial doit être donnée pour imaginer la Garonne comme voie de fret. Enfin, le recours à un contournement ferroviaire pour répondre à la croissance du trafic de marchandises doit être envisagé.

Faciliter l'accès depuis l'extérieur aux lieux d'activités et d'emplois

La localisation des emplois et des activités économiques impose inéluctablement de décongestionner la rocade du trafic de transit, notamment pour les marchandises.

Parallèlement, de nouvelles formes de gestion du trafic et de la voirie seront à envisager (voies réservées à certains types de véhicules, voies exclusives à certains moments de la journée, etc.) pour faciliter l'accès aux zones d'emplois.

Plus spécifiquement, la bonne desserte en transports collectifs des grands pôles d'activités et emplois depuis l'aéroport et la gare Saint-Jean doit être assurée.

Améliorer l'accessibilité au sein de la métropole des grands pôles de transport : aéroport, gare Saint Jean et divers sites du port

L'accessibilité en transports collectifs depuis l'ensemble de l'agglomération à l'aéroport et à la gare, et entre ces deux équipements doit être améliorée.

Pour les sites du port, la création de nouvelles liaisons ferroviaires est encouragée pour les acheminements des marchandises par voie ferrée (à réfléchir dans le cadre plus large du développement stratégique du port).

Bâtir une « armature logistique » au regard du nouveau positionnement de la métropole à l'échelle européenne

Cet objectif passe à la fois par la hiérarchisation des implantations logistiques (plateformes ou centrales d'achats) en pensant à leurs localisations et leurs fonctions spécifiques et par une bonne desserte ferroviaire des plateformes logistiques et des installations portuaires.

Un système de déplacements performant au sein de l'aire métropolitaine bordelaise

Au vu des ambitions démographiques affichées, le système de déplacements dans l'aire métropolitaine doit être optimisé dans sa globalité afin d'absorber les déplacements supplémentaires engendrés mais aussi de répondre aux nouvelles demandes en matières de déplacements, demandes aujourd'hui de plus en plus complexes. Une stratégie globale des déplacements doit ainsi être mise en place en lien avec le projet soutenu qui vise à faciliter les déplacements et réduire la place de l'automobile au bénéfice de modes alternatifs à toutes les échelles (transports collectifs, modes doux, etc.).

Deux principes doivent guider les politiques publiques en matière de déplacement :

- une meilleure cohérence urbanisme/ transport ;
- un report modal sur les modes alternatifs à la voiture particulière : transports collectifs, modes doux, covoiturage, etc.

Mieux définir les fonctions du réseau de voirie existant

La redéfinition des fonctions du réseau de voirie interroge directement la complémentarité des différents réseaux entre eux et les rôles que chacun doit jouer.

Dans la perspective d'optimiser les investissements sur le réseau routier au bénéfice d'une réduction des déplacements métropolitains automobiles et d'organiser le report modal sur les modes alternatifs à la voiture particulière, il s'agit d'assurer la lisibilité des itinéraires, de limiter les créations de voirie et d'optimiser l'efficacité des infrastructures existantes par de nouvelles mesures d'exploitation : sites propres transports collectifs, voies dédiées au co-voiturage, exploitation différenciée de la voirie dans le temps, etc.

Poursuivre et développer la stratégie de développement des transports collectifs à l'échelle de l'aire métropolitaine bordelaise

Une stratégie de développement des transports collectifs partagée par les trois AOT concernées ² doit être mise en place à l'horizon 2025/2030 de façon à conforter les polarités ou centralités et favoriser la complémentarité des différents transports collectifs. Elle doit répondre aux spécificités du fonctionnement territorial girondin avec une métropole, deux agglomérations importantes, celle du bassin d'Arcachon et celle du Libournais et une multitude de centralités ou de systèmes urbains plus ou moins autonomes.

Cette stratégie doit satisfaire les divers « modèles » d'organisation de la demande de déplacements qui coexistent dans lesquels les déplacements de proximité, les déplacements urbains et périurbains et les déplacements interurbains peuvent se superposer, sur certains territoires, ou se distinguer sur d'autres territoires.

² Autorités organisatrices des transports : Conseil Régional / Conseil Général / CUB

Elle doit aussi s'articuler avec les stratégies de développement urbain : localisation des habitats et zones d'emplois à proximité des réseaux de transports, densification, mixité des activités, etc.

Il s'agit ainsi de :

- définir les grands axes de déplacements à développer en transports en commun à l'horizon 2030 au regard de la situation actuelle, des différentes perspectives d'évolution et des réflexions engagées (Schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains de la CUB, Livre blanc du Conseil Général de la Gironde),
- définir les priorités de desserte ainsi que les modes à privilégier sur chacun de ces axes (bus à haut niveau de service, tramway, TER),
- améliorer l'intermodalité entre les divers réseaux de transports collectifs (Bus, tramway, TER, TransGironde) au service de l'ensemble des usagers girondins,
- organiser la mobilité à plus petite échelle, en particulier au sein des bassins de vie situés en dehors du coeur d'agglomération.

Promouvoir et faciliter les modes doux sur l'ensemble du territoire

Même si cette alternative apparaît parfois comme difficile sur certains territoires, elle reste néanmoins crédible sur l'ensemble de l'aire métropolitaine, notamment pour les déplacements de proximité ou en complément d'autres modes de déplacements, si elle s'accompagne de mesures volontaristes adaptées à chaque échelle du territoire. Elle implique notamment un partage de la voirie moins favorable à l'automobile, un développement des réseaux cyclables et une amélioration des accès et du stationnement des vélos dans les gares et les pôles d'échange.

Des coopérations territoriales à élargir et à diversifier

Travailler entre différents territoires du SCoT sur les thématiques transversales à l'instar des déplacements, des équilibres entre espaces urbains et espaces naturels, densités et intensités urbaines, etc. conduit à l'émergence d'une nouvelle gouvernance pour la préparation du SCoT, puis sa mise en œuvre.

Les questions aujourd'hui soulevées par le développement durable et la métropolisation supposent des projets ne ressortissant ni des modes d'intervention communautaires, ni des seules politiques municipales. Cette intercommunalité de projet nécessite des dispositifs institutionnels ad hoc, à géométrie variable.

Ces dispositifs de gouvernance à inventer ou à développer sont importants parce qu'ils permettent de :

- composer d'une part avec les temporalités de l'action, d'autre part avec la gestion de l'« inter-territorialité »,
- tenir compte des notions de mutabilité voire de réversibilité des aménagements et des agencements urbains et péri-urbains,
- différencier les actions mises en œuvre pour le court terme et celles concernant les politiques de long terme, autrement dit, gérer la transition,
- saisir les opportunités tout en les inscrivant dans des orientations d'aménagement pérennes.

Organiser la coopération entre les territoires

- Mettre en place des coopérations territoriales rassemblant l'ensemble des partenaires concernés et pouvant mettre en œuvre les politiques proposées et définies dans le SCoT
- Mettre en place des modalités d'élaboration et de concertation qui soient fondées sur la géographie des paysages et des usages et permettent de traiter convenablement de sujets, tels que le traitement des franges de la zone agglomérée ou les déplacements radiaux.

Construire une nouvelle gouvernance fondée sur la contractualisation, condition de réussite du projet

A une autre échelle, celle de l'inter-SCoT griondin ou de l'intra-SCoT, la contractualisation entre maîtres d'ouvrage permet un respect mutuel des objectifs respectifs des uns et des autres, soit par convergence, soit par compromis et compensation. Elle autorise aussi à appréhender des problèmes communs mieux pris en compte à grande échelle (gestion de l'eau, risques naturels, économie de la consommation, tourisme, etc.) et à qualifier les interdépendances entre territoires.

La contractualisation trouve aussi son intérêt, s'agissant du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise, entre la CUB et les communes hors CUB, et les intercommunalités hors CUB, entre les communes intra-CUB dès lors qu'il y a meilleure appréhension des interdépendances entre les territoires, tant à l'échelle métropolitaine que dans la géographie des proximités de bassins de vie intégrant des communes intra et extra CUB.

- Développer, en collaboration avec le syndicat mixte du SCoT, au-delà de l'application réglementaire, des politiques contractuelles avec l'ensemble des partenaires concernés sur des enjeux clés qui le justifient, notamment entre la CUB et les communautés de communes voisines
- Mieux associer les territoires extérieurs au SCoT pour traiter les enjeux aux échelles appropriées et développer l'inter-SCoT en lien avec le Conseil général de la Gironde.

Favoriser une politique partenariale diversifiée et élargie

- Construire une coopération métropolitaine à grande échelle, celle du bassin de Garonne, entre Bordeaux et Toulouse, du point de vue de la robustesse économique, de la recherche et du développement d'excellence, de l'aménagement du territoire.

Une métropole millionnaire au service de stratégies territoriales

Des stratégies territoriales qui conjuguent croissance et qualité de vie

Considérant que la croissance démographique, qu'elle relève du tendanciel ou du projet politique, est bien là aujourd'hui, et qu'elle le sera encore dans les années à venir, il est intéressant d'imaginer qu'elle soit mise au service de stratégies territoriales qui fondent le projet d'aménagement et de développement durable de la métropole. Elle offre cette précieuse ressource nécessaire pour donner de la matière aux projets, faire évoluer les organisations territoriales dans le sens d'un renforcement des polarités urbaines et des mises en continuités naturelles d'espaces paysagers, agricoles et forestiers.

Placer l'ambition de construction d'une métropole millionnaire au service de stratégies territoriales se traduit concrètement dans la façon de mieux articuler démarche de planification et logique de projet. Parce que cette croissance, véritable matière première des politiques publiques à mettre en oeuvre, permet à la fois d'intégrer dans l'exercice de planification les projets déjà programmés, mais aussi, d'impulser de nouveaux projets structurants à partir de ce que l'on peut qualifier de planification territoriale stratégique.

Au travers de ces projets, déclinés sur l'ensemble du territoire, s'établira naturellement le lien qui permet de réconcilier l'urbanisme d'exception et l'urbanisme du quotidien. De ce point de vue, les territoires de projet sont partout. Ils ne sont pas l'exclusivité des centres, mais sont bien présents dans tous les espaces de l'aire métropolitaine. Ainsi, cette croissance, intimement liée à l'attractivité et à l'image de la métropole, peut être mise au profit de l'ensemble des territoires métropolitains. Elle se concrétise alors, sur toutes les parties du territoire, par des lieux de projets métropolitains. Attachés aux spécificités territoriales et aux particularités locales, ces lieux peuvent avoir un effet d'exemplarité, particulièrement du point de vue des objectifs nationaux du Grenelle de l'environnement.

L'hypercentre métropolitain : insuffler une nouvelle attractivité par la concrétisation et le prolongement de projets fondateurs devient une priorité.

Sur l'hypercentre métropolitain, grâce à la réalisation de projets fondateurs, des deux franchissements, de l'arc de développement durable, du projet phare d'Euratlantique, les espaces urbains sur les deux rives autour du fleuve ont vocation d'accueil privilégié des fonctions urbaines métropolitaines, des équipements structurants, des emplois et des populations. Espace de valorisation du patrimoine d'aujourd'hui et de construction du patrimoine de demain, l'hypercentre a vocation à devenir une nouvelle centralité pour l'aire métropolitaine.

Le coeur d'agglomération : intensifier les dynamiques urbaines et économiques

Le coeur d'agglomération qui englobe les espaces agglomérés des deux cotés de la rocade, considérant la rocade non pas comme une limite mais bien comme un espace qui a vocation à constituer un territoire polarisé, dynamique, performant et apaisé. Lieux privilégiés de la mixité et de la diversité urbaine, de l'intensification urbaine, ces tissus portent des vies locales fortes au sein de quartiers agréables à vivre, bien desservis par les transports collectifs et bien équipés en services urbains.

La stratégie territoriale qui se dessine sur ce territoire est de renforcer ces vies locales et ces vies de quartiers métropolitains, rentabiliser les investissements publics lourds réalisés autour des transports collectifs, en optimisant le foncier mutable et le vaste gisement foncier, notamment autour du projet de la CUB « 50000 logements nouveaux autour des axes de transports publics »³. Il s'agit également de faire vivre la centralité de la rocade à partir d'un projet structurant, en contrepoint à l'hypercentre d'agglomération, sur la partie de la rocade qui devient le lieu privilégié d'accueil des emplois et des habitants sur le principe de « ville active » porteur de mixité des fonctions. Et cela, à partir de la mise en relation et en complémentarité des grands projets structurants pour le coeur d'agglomération : le pôle économique d'Euratlantique, le plan campus, les parcs technologiques, l'aéroport, Aéroparc, pour un dynamisme renouvelé.

Les territoires périphériques : conforter les centralités urbaines participant pleinement à la construction métropolitaine

Sur les territoires périphériques, les stratégies territoriales sont inévitablement différentes. Pour autant, dans la CUB comme hors CUB, la « périphérie » peut et doit devenir lieu de projet, inventant une nouvelle urbanité, par l'attention portée aux infrastructures et aux repères comme organisateurs de la discontinuité et de l'hétérogénéité qui affectent les territoires de la grande échelle mais aussi aux démarches paysagères comme vecteurs d'articulation entre espaces construits et espaces ouverts. Avec des moyens certes différents de ceux utilisés dans la ville composée, la qualité urbaine est une ambition majeure pour faire métropole.

3 Appel à projets dont le fil rouge est de « construire autrement la ville autour du transport dans des sites nouveaux » et qui interroge la stratégie générale du projet de territoire, à l'orée de l'entrée de l'agglomération dans un nouveau cycle de son développement : quelle priorité pour quels projet ?, par rapport à quelle vision globale ? Cette consultation aborde la question des méthodes et des processus de fabrication de la ville, allant de la conception des projets, à leur montage et à leur mise en oeuvre.

Dans les espaces plus proches du coeur d'agglomération, il s'agit de mettre en continuités les espaces naturels et agricoles, non pas pour former une limite, mais bien pour abriter dans son épaisseur des centralités périphériques renforcées. La continuité verte formée par ces espaces naturels, au delà de son intérêt à fabriquer une certaine densité de paysages de nature et d'espaces agricoles et forestiers de proximité, permet à ces centralités de se mettre en réseau, de se placer en complémentarité et de contribuer à une meilleure qualité de vie. A l'échelle du fonctionnement local, le renforcement des pratiques de proximités et le développement des services du quotidien se conjuguent à la réduction des déplacements en voiture et l'augmentation des déplacements de courte distance. Sur l'échelle métropolitaine, l'émergence d'une couronne de centralités périphériques métropolitaines permet d'organiser le rabattement des espaces de la grande périphérie sur le réseau métropolitain de transports collectifs. On le voit, la stratégie territoriale est ici double : organiser la continuité verte, former à partir de cette dernière un espace privilégié de projets de ces centralités, en s'appuyant sur la diversité et la qualité des paysages comme supports de projets.

Pour les bassins de vie périphériques, plus lointains pour leur part, aux qualités de vie et aux qualités paysagères très particulières, il s'agit de les préserver et les valoriser. Les priorités s'expriment sur le renforcement de la ville de proximité, l'organisation d'un accès plus proche aux services du quotidien, qui se concrétisent de manière différente dans ces territoires, à l'échelle de bassins de vie intercommunaux organisés sur des centralités relais, et en s'appuyant sur des paysages de caractère pour préserver une douceur de vie locale.

FAIRE UNE METROPOLE AUTREMENT

**Un modèle de développement innovant et
créatif**

Pourquoi « autrement » ?

Dans l'idée du « autrement », plusieurs aspects se conjuguent pour former progressivement les bases d'un parti d'aménagement territorial singulier, à la fois, fort, dense, porteur d'identité, intégrateur, solidaire, prometteur de créativité et d'innovation.

« Autrement » du point de vue d'une certaine vision du développement pour « faire société »

La métropolisation pour être efficace dans son processus à la fois spatial, économique et social doit avant tout s'organiser en réseau et s'affranchir du principe de contiguïté qui « agglomère » l'espace urbain. En prenant appui sur la fertilité de son territoire pour produire de l'innovation, la future métropole doit aussi jouer sur la diversification qui lui permet, par le croisement par hasard, des interactions spatiales, des richesses et des intensités d'échanges. Enfin, pour éviter fragmentation et exclusion, pour « faire société », pour faire une métropole facile à vivre, pratique, confortable, sans stress, douce, sûre, la voie de la mutualisation (services en co-partage, mutualisation d'équipements collectifs porteurs de mixité, usages partagés des services urbains,...) et le développement de nouvelles formes de cohésion sociale et de citoyenneté ayant à voir avec l'équité territoriale et la mixité des usages constituent les principes qui fonde une métropole généreuse.

« Autrement par le haut niveau de services » à l'aune de la sobriété, de la solidarité et de la vulnérabilité

Une métropole « inclusive » se doit de créer de la cohésion territoriale, de proposer l'accès aux services, à tout, pour tous, partout... Elle doit procurer les mêmes facilités à tous les métropolitains, les mêmes accessibilités aux emplois, aux services, à l'éducation et à la culture, aux loisirs, à la nature, à la santé, etc. En cela, la métropole doit se montrer généreuse. Pour autant, cette offre urbaine généreuse, ce « haut niveau de services » pour tous ne peut se concrétiser partout de la même manière, et ce pour plusieurs raisons.

Face au changement climatique et à la raréfaction tant des ressources publiques que des ressources naturelles (énergies fossiles, espace, eau), l'obligation d'adopter une certaine sobriété conduit à faire de la mutualisation un principe essentiel de la gestion urbaine qui devient, dès lors, presque une évidence. Il s'agit alors de trouver un compromis entre l'accès de tous, à tous les services, partout et un double respect de contraintes d'économie de ressources naturelles et de réduction des budgets publics, dans un souci de rentabilisation des investissements.

Une des réponses se trouve dans la densité que le territoire saura nouer dans ses réseaux, dans la qualité de ses interactions territoriales qui génèrent coopérations, échanges, innovations, dans l'inventivité des conceptions territoriales qui autorisent un usage plus partagé des espaces et des équipements.

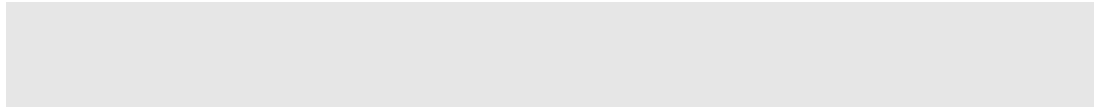
« Autrement » en raison de nouvelles exigences des textes législatifs

Le SCoT de l'aire métropolitaine reconnu au plan national en tant que « SCoT Grenelle » s'inscrit dans le cadre tracé par les lois « Grenelle » qui sont porteuses d'un changement dans l'approche du développement des territoires et qui visent directement à :

- la réduction des secteurs de vulnérabilité aux risques naturels et technologiques
- la prise en compte des préoccupations liées au réchauffement climatique et à la question énergétique, notamment dans l'articulation des politiques d'urbanisme et des politiques de déplacements
- l'attention particulière apportée à la préservation de la biodiversité, au maintien et à la restauration des continuités écologiques
- la réduction de la consommation des espaces naturels et agricoles dont le corollaire est la densification des tissus urbains

« Autrement » par les spécificités du territoire

Un triple parti d'aménagement



Une polarisation et une mise en réseau de centralités à double échelle, entre dynamisme métropolitain et douceur locale

Des corridors d'intensité urbaine autour des transports collectifs pour un haut niveau de services

Une charpente paysagère socle du projet d'aménagement métropolitain

Une métropole économe en ressources, en énergies, en espaces

Une organisation et une gestion territoriales économes :

- sobriétés énergétiques et foncière
- gestion durable des ressources dans l'anticipation du changement climatique
- nouvelles solidarités d'équilibres

L'urbanisation s'est effectuée en France en considérant l'espace rural comme une réserve pour l'extension des villes. Ce postulat s'avère aujourd'hui obsolète. La lutte contre le gaspillage n'obéit pas aux seules injonctions écologiques. C'est aussi une manière de renouveler les modes de faire du « vivre ensemble ».

Sobriétés énergétique et foncière

La France plus que d'autres pays européens, la Gironde plus que d'autres départements français, ont vécu leur urbanisation de ces dernières décennies sur le postulat d'une énergie fossile et d'un sol abondants. Ces ressources, aujourd'hui, se font rares. Un développement urbain mal contrôlé aboutit à une consommation d'espace mettant à mal le stock d'espaces naturels, forestiers et agricoles. Combiné à la fragmentation, cet étalement crée une dépendance automobile aux conséquences multipliées par l'allongement des distances.

Les objectifs démographiques du SCoT participent de cette quête de sobriété foncière de deux manières : par les capacités de densification et d'intensification urbaine dans les corridors des transports collectifs en site propre ; par la mobilisation des importants gisements fonciers de ces territoires, tant dans les friches (militaires, portuaires, industrielles...) que dans des espaces dont l'actuelle mono-fonctionnalité peut être remise en question (zones commerciales, campus...). Ces urbanisations nouvelles doivent également intégrer la captation des énergies renouvelables présentes sur le terrain.

De manière générale et à l'instar des pratiques des toutes dernières années, la surconsommation foncière doit être réduite par une conception renouvelée de l'ordonnement des espaces urbains, bourgs et villages. Une trame viaire adaptée aux modes de déplacements alternatifs à la voiture, des choix de localisation d'équipements collectifs en continuité de l'urbanisation existante, une programmation restrictive des réseaux d'assainissement, la promotion des services numériques, sont aptes à rendre plus « soutenables » le fonctionnement de ces espaces (y compris par la réduction des émissions de gaz à effet de serre).

C'est en effet autant dans la gestion de l'existant que dans la conception du futur que se joue la concrétisation de la ville durable. En particulier, la limitation de l'usage de la voiture passe certes par la poursuite des efforts de transfert modal mais aussi par des usages automobiles rationalisés : accroissement du taux d'occupation des véhicules et réduction des distances parcourues.

La sobriété foncière est le parent de la sobriété énergétique. La rationalisation de la consommation d'espace permet de limiter l'étalement urbain, donc les déplacements motorisés et de donner ainsi plus de crédibilité aux offres alternatives que sont à la fois les transports en commun et les modes doux. La réduction des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire constitue un enjeu important du projet, dans le secteur des transports naturellement, mais aussi dans le secteur du bâtiments. Là aussi, l'émergence de formes urbaines plus compactes permet de limiter les besoins en énergie et de valoriser les gisements locaux en énergies renouvelables.

Une gestion durable des ressources dans l'anticipation du changement climatique

Le projet démographique doit être pensé au regard des ressources nécessaires aux populations qui seront accueillies sur le territoire. L'enjeu de la ressource en eau potable est à cet égard de première importance compte tenu des objectifs de réduction des prélèvements dans les nappes profondes imposés par le SAGE « Nappes profondes ». Les effets attendus du changement climatique (envasement et augmentation de la salinité de l'estuaire notamment) ont en outre un effet amplificateur sur la tension entre offre et demande en eau potable, dans la mesure où la dégradation de la qualité des eaux estuariennes pourrait rendre caduques les stratégies de report vers des ressources en eau superficielle (utilisation des eaux de la Garonne pour les besoins en eau industrielle sur la presqu'île d'Ambès ou pour les besoins en eau potable).

Gérer durablement les ressources, c'est aussi arbitrer entre les vocations des espaces non construits : production agricole, production sylvicole, bois-énergie, centrales photovoltaïques au sol... Là encore, le changement climatique est à prendre en considération, pouvant impacter fortement « l'économie » de ces espaces : tempêtes et stress hydrique estival pour la forêt de pins, évolution des cépages et stress hydrique estival pour le vignoble bordelais.

De nouvelles solidarités d'équilibres

A l'opposé de la vision autarcique d'une écocité agrégeant des quartiers autosuffisants, la métropole durable invente de nouvelles solidarités. D'abord en équilibrant les différents flux (énergie, eau), à l'instar des grands réseaux techniques du 19^{ème} siècle mais à une échelle plus locale. Ensuite en élaborant un pacte inédit entre l'urbain et le rural. Enfin, en faisant de la mutualisation un principe fondamental du fonctionnement des espaces et équipements.

L'agglomération bordelaise a, ces dernières décennies, pris ses « aises ». L'espace est aujourd'hui un luxe. Pour continuer à pouvoir en profiter, il faut accepter de le partager. L'idée d'intensification rejoint cette volonté de « rentabilisation » des investissements publics par la multiplication et la diversification des usages. Au volet spatial de l'intensification (compacité), il convient en effet d'ajouter l'intensification temporelle. Ce faisant, la ségrégation socio-spatiale recule, par une mixité renforcée des pratiques. Les solidarités métropolitaines favorisent la ville pour tous.

Pérenniser et compléter le patrimoine naturel, agricole et forestier de l'aire métropolitaine

Conforter et enrichir la stratégie volontariste de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers engagée en 2001

- Protéger les espaces naturels remarquables (espaces naturels majeurs, espaces naturels à protéger, etc.)
- Intégrer la notion de biodiversité et de valeur écologique dans les choix de protection des espaces
- Prendre en compte les services environnementaux rendus par les espaces, notamment la gestion des risques, la protection de la ressource en eau, l'épuration des eaux, puits de carbone, etc. dans les choix de protection et porter dans ce sens une attention particulière à la protection, voire à la remise en état du réseau hydrographique
- Intégrer la dimension économique dans les modalités de protection des espaces agricoles et sylvicoles

Préserver les continuités écologiques à toutes les échelles pertinentes par la constitution d'un véritable réseau d'espaces naturels, agricoles et sylvicoles sur l'ensemble du territoire métropolitain

Substituer la notion de discontinuité urbaine par celle de continuité naturelle

Articuler protection et valorisation des espaces naturels, agricoles et forestiers

Dans un but d'amélioration de la qualité des réservoirs biologiques pour les espèces en danger, la protection des milieux naturels, notamment les zones humides, mais aussi une amélioration de la qualité de vie, l'intégration des itinéraires et lieux de découverte et d'activités de loisirs.

Préserver et gérer durablement les ressources

Le territoire du Sysdau représente environ 60% des volumes prélevés dans les nappes profondes. L'importance de ces prélèvements et de leur concentration sur l'agglomération bordelaise sont à l'origine d'une dépression de la nappe Eocène et du dénoyage de la nappe Oligocène au sud et à l'ouest de l'agglomération. Pour éviter une dégradation irréversible de cette ressource souterraine, le SAGE « Nappes profondes » impose, en l'absence de solutions de substitution, des objectifs de réduction des prélèvements dans les nappes et secteurs déficitaires, dont l'atteinte est une condition indispensable à la mise en oeuvre du projet de développement de l'aire métropolitaine bordelaise.

Par ailleurs, l'extrême sensibilité des milieux aquatiques (étiages sévères des cours d'eau secondaires, faible réceptivité du milieu estuarien,...) et l'objectif d'atteinte du bon état des masses d'eau impose également des efforts accrus en matière de réduction des pollutions et de préservation des milieux aquatiques et des zones humides.

Satisfaire les besoins actuels et futurs en eau potable tout en réduisant la pression des prélèvements sur les ressources souterraines déficitaires

Afin de respecter les VMPO (Volume Maximum Prélevable Objectif), la satisfaction des besoins nouveaux et d'une partie des besoins existants devra se faire :

- par une optimisation des usages : amélioration de la performance des réseaux, recours à des ressources alternatives pour les usages qui le permettent et dans un contexte économique acceptable, optimisation des usages publics
- à partir de ressources non concernées par le SAGE ou visées par le SAGE et classées comme non déficitaires.

Coordonner / conditionner le développement urbain avec les capacités des systèmes d'épuration.

Préserver la fonctionnalité des zones humides et des têtes de bassin versant

- Préservation des zones humides (en compatibilité avec le SAGE Estuaire) sans porter atteinte aux activités viticoles et agricoles
- Protection des périmètre de protection des captages
- Prise en compte des têtes de bassin versant : chevelu, ...

Limiter l'imperméabilisation des sols et maîtriser les ruissellements

- Privilégier la mise en œuvre de techniques alternatives pour la gestion des eaux de ruissellements

Valoriser les potentialités agronomiques des sols

- Adapter les occupations et usages du sols agricoles à la qualité des terres (fragilité de certains secteurs tourbeux, bonnes potentialités des fonds de vallées,...)

Maintenir le principe de protection du potentiel viticole métropolitain (terroirs AOC) initié dans le schéma directeur de 2001

Favoriser une utilisation économe et rationnelle des matériaux de construction afin de préserver les ressources et de limiter les importations de matériaux

- Economiser , recycler
- Valoriser le sous-sol en dehors des AOC
- Construction bois

Valoriser les gisements en énergies renouvelables sur le territoire

- Valoriser les gisements localisés (puits géothermiques, calories contenues dans les réseaux d'assainissement, unités d'incinération des déchets...) et les gisements diffus (énergie solaire, géothermie superficielle...)

Promouvoir la production d'électricité verte dans le respect de la trame verte et bleue

- Valoriser le potentiel de création de centrales photovoltaïques au sol en prenant en considération la qualité agronomique des sols, les corridors écologiques et les qualités paysagères des sites d'implantation

Repenser les conditions de développement et de consommation des espaces

Maîtriser et poursuivre la réduction de la consommation foncière

- Privilégier la recomposition de la ville sur elle-même
- Renforcer les structures urbaines existantes, en particulier autour des centres villes ou centres bourgs
- Satisfaire les besoins d'urbanisations nouvelles dans une enveloppe urbaine limitée et dans la continuité des urbanisations existantes d'une manière coordonnée et organisée
- Afficher des objectifs de densité dans les extensions urbaines futures
- Développer une politique foncière à l'échelle du territoire et coordonner les outils

Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) par l'articulation urbanisme/transport/énergie sur les secteurs de projet

- Assurer et renforcer le lien entre urbanisation et offre de transports en commun et favoriser le report modal des déplacements de proximité vers la marche à pied et le vélo sur l'ensemble du territoire
- Opérer une densification préférentielle à proximité des gisements localisés en énergies renouvelables et récupérables
- Encourager les déplacements de courtes distances

Promouvoir une architecture responsable et la réhabilitation thermique du parc existant sur l'ensemble du territoire

- Encourager le développement de la haute et très haute performance énergétique dans la construction neuve
- Favoriser des opérations de rénovation thermique du bâti résidentiel et économique

Optimiser l'investissement et l'effort d'aménagement du territoire

Organiser une urbanisation plus économe, basée sur l'optimisation des infrastructures et équipements existants

Augmenter le nombre d'habitants, d'emplois et d'usagers dans les aires d'influence des transports collectifs

Valoriser les infrastructures lourdes de transport collectif

- Opérer une densification conséquente autour du tramway et du réseau structurant (gares)
- Conditionner la réalisation d'infrastructures nouvelles au lancement d'opérations d'aménagement aux objectifs ambitieux en termes de logements et d'emplois
- Accompagner la réalisation de ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique d'un projet urbain d'envergure autour de l'opération Bordeaux Euratlantique

Développer des mesures d'accompagnement dans les territoires en interaction forte avec ce nouveau centre d'agglomération (compléments de programmes ne pouvant être accueillis dans le périmètre, par exemple en matière de logements).

Veiller à une bonne interaction entre ces nouvelles dessertes, l'aéroport et les différentes installations portuaires (actuelles et futures).

Valoriser les espaces bien desservis par le réseau autoroutier, par le réseau ferré de fret, et les espaces portuaires

Utilisation réservée aux activités nécessitant un branchement à ces réseaux

Densification significative

Amélioration des liaisons avec les territoires proches pouvant accueillir les fonctions complémentaires

Une métropole à haut niveau de services

La construction d'une métropole « à haut niveau de services » et la fabrication de territoires plus accessibles, plus économes et plus attractifs supposent d'élargir l'ambition d'une cohérence entre développement urbain et réseaux de transports collectifs, conduite jusqu'alors.

Dès les années 2000, la mise en cohérence de la planification urbaine avec le développement du réseau de transports collectifs lourd et la construction d'un système de transports au service d'un projet d'urbanisme sont affirmées avec force dans le Schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise.

Ainsi, le Schéma Directeur entendait maîtriser la dispersion urbaine et l'utilisation massive de l'automobile (l'une entraînant l'autre et réciproquement) en associant une politique de développement urbain durable et une politique de déplacements pertinente. Il proposait une nouvelle gestion des déplacements qui repose sur deux principes forts à savoir :

Maîtriser le développement urbain et revoir son organisation.

Il s'agit de concentrer les équipements, services et commerces autour des centralités et des axes lourds de transports collectifs. Cela revient donc à limiter l'étalement urbain en restructurant ou en densifiant les zones urbanisées, structurer le développement autour des pôles de transports en commun, renforcer le niveau de services offerts par les centres-villes afin de minimiser les besoins de déplacements.

Favoriser le report modal ou la multimodalité

Il s'agit d'offrir une véritable alternative à l'usage de la voiture particulière en développant les transports collectifs et les modes de proximité mais aussi en assurant les conditions d'une complémentarité entre les différents modes de déplacements. Il s'agit donc de développer une offre de transports collectifs alternative à la voiture particulière, promouvoir et faciliter les déplacements de proximité et redéfinir la politique de stationnement.

Si cette stratégie de cohérence urbanisme/transport a eu de réels effets en terme de recentrage, de renouvellement urbain, d'attractivité et de nouvelle offre urbaine, de restructuration des centres et de reconquête des espaces publics, avec le succès que l'on connaît quant au changement d'image et au regain d'aménité urbaine, il est nécessaire aujourd'hui d'en élargir la portée et l'ambition.

Le niveau de réussite sur le renforcement du coeur d'agglomération et des centralités périphériques est notable ces dernières années, mais, pour autant, les politiques de régulation de la croissance urbaine n'ont pas eu l'effet escompté sur la maîtrise de l'étalement urbain en dehors des limites du SCoT, lequel continue à se manifester sur des territoires de plus en plus lointains selon des formes de plus en plus dispersées.

En effet, au moment où l'aire métropolitaine aborde un nouveau cycle de croissance et où de grandes ambitions sont exprimées pour le territoire, dans un contexte de raréfaction des capacités financières des collectivités locales, le SCoT détermine les conditions d'une optimisation des infrastructures et équipements existants et d'une construction d'une métropole plus accessible, plus économique, et plus attractive.

Construire autrement la ville, autour des nouveaux usages de la voiture et des modes alternatifs

Poursuivre et développer la stratégie visant à réduire la place de l'automobile au bénéfice de modes alternatifs à toutes les échelles (transports collectifs, modes doux, etc.) à partir d'une lecture du réseau de déplacements selon une double logique :

- une logique de desserte d'agglomération pour répondre à des demandes de déplacements « métropolitaines »
- une logique de desserte de bassins de vie pour répondre à des demandes de proximité

Une logique d'agglomération qui bénéficie ici de la polarisation de l'agglomération et de la volonté politique de conforter l'hypercentre métropolitain

Une logique de proximité qui vise à proposer à l'échelle des territoires des modes de déplacements alternatifs

Améliorer la desserte en transports collectifs des zones d'emplois, équipements métropolitains et hypercentre

Définir une stratégie de développement des transports collectifs depuis les territoires périphériques

- Mettre en place, depuis la périphérie, des axes de transports collectifs performants en terme de fréquence, temps de parcours, accessibilité, etc. ne desservant pas l'ensemble des territoires mais s'appuyant sur des centralités relais stratégiques et offrant sur certains parcours des dessertes express attractives (quelques points d'arrêts ciblés)
- Compléter ce réseau par des dessertes de cabotage pour les usagers captifs
- Réaliser des parcs de rabattement au sein des centralités relais identifiés et autour des gares
- Aménager, sur certains tronçons des itinéraires et en entrée d'agglomération, des sites propres de manière à « s'affranchir » de la congestion et renforcer ainsi l'attractivité du nouveau réseau
- Assurer des connexions efficaces avec le réseau central

Le tout inscrit dans un réseau périurbain métropolitain intégré qui reste à constituer et dont les limites se situent parfois au delà du périmètre du SCoT (cf livre blanc du Conseil Général de la Gironde)

Compléter le réseau existant dans le cœur d'agglomération

- Compléter le maillage par la réalisation des maillons manquants nécessaires
- Développer les maillages transversaux permettant de faciliter les déplacements de périphérie à périphérie, optimiser la diffusion des flux de périphérie au sein de la zone agglomérée (offrir un éventail de destinations possibles) et ainsi ne pas charger davantage le réseau existant

Articuler le développement urbain des territoires aux choix réalisés en matière de desserte en transports collectifs

Promouvoir un développement/renouvellement urbain organisé autour du réseau métropolitain ainsi développé et des centralités relais desservies à terme

Développer une politique de stationnement qui pénalise l'utilisation de la voiture et favorise le report modal de la voiture vers les transports collectifs ou la « multi-occupation » des voitures (parcs de rabattement, parcs de co-voiturage, normes de stationnement...)

Promouvoir et faciliter les déplacements de proximité à l'échelle des territoires

- Offrir des dessertes spécifiques répondant aux nombreuses demandes de déplacements internes aux bassins de vie en usant de l'ensemble des possibilités d'exploitation des lignes de transports collectifs (lignes régulières, de marché, à la demande...) organisées autour des centralités relais (pour accompagner la polarisation) et en rabattement sur le réseau d'agglomération
- Développer des réseaux de déplacements doux organisés autour des centralités relais (jusqu'à 4 kilomètres) pour les déplacements du quotidien : identifier un maillage de voirie de courte distance, connecté au réseau armature TC et assurer le confort, la sécurité, la convivialité et la continuité des itinéraires afin promouvoir l'usage des modes doux
- Développer une politique de stationnement favorisant l'usage des modes doux

Développer l'offre en matière d'équipements et services

Organiser le territoire urbain selon une structuration forte habitat / équipements / services et commerces

Développer une politique d'implantation des équipements publics ou privés, services et commerces dans les centres et quartiers existants pour favoriser les liens de proximité et éviter la création de zone monofonctionnelle

Développer le potentiel de loisirs et de tourisme de proximité

- Penser le développement touristique également à partir du tourisme de proximité et de l'offre de loisirs pour permettre aux habitants de l'aire métropolitaine bordelaise de bénéficier et de s'approprier les différents équipements qui borderont le fleuve par exemple.
- Sortir d'une logique purement touristique (qui n'a pour but que d'attirer une population extérieure au territoire) dans la programmation d'équipements culturelles et ludiques.
- Offrir des itinéraires et des lieux de promenades et de loisirs desservant l'ensemble des quartiers
- Créer un réseau d'équipements verts s'appuyant sur la trame des espaces naturels, agricoles et forestiers développant notamment une offre de loisirs

Conforter un maillage de pôles santé sur l'ensemble du territoire (CHU - Bordeaux Nord – Lormont – etc.)

Développer les services liés au vieillissement de la population

Développer un réseau de plateformes urbaines pour la distribution

Développer une économie présentielle de qualité au bénéfice des bassins de vie

L'économie présentielle doit elle aussi être prise en compte. C'est un régulateur essentiel des tensions territoriales. La redistribution des territoires métropolitains vers les territoires périphériques est le corollaire indispensable pour un projet économique socialement et politiquement soutenable.

Ces redistributions sont en partie publiques (revenus de transferts, fiscalité ...) et sont fonctions des choix politiques, tant nationaux que locaux. L'autre partie appartient à la sphère privée et se compose des dépenses effectuées dans un territoire par la population qu'elle soit résidente ou de passage.

Bien entendu, il ne s'agit pas d'enfermer les espaces périphériques dans une fonction restreinte de lieu de consommation. Cependant au regard des dynamiques économiques actuelles, ces espaces seront moins compétitifs que les métropoles pour accueillir des activités appartenant à une économie internationalisée.

Mettre en réseau des sites économiques et des lieux de vie

Améliorer la desserte en TC des principaux lieux d'emplois

La concentration des emplois en cœur d'agglomération doit s'accompagner d'une accessibilité accrue depuis les polarités résidentielles, afin d'offrir un accès à tous au bassin d'emploi.

Faire de l'économie résidentielle un moteur essentiel pour l'agglomération

Garantir un niveau de services et d'équipement satisfaisant dans l'ensemble des centralités du territoire

Construire des lieux de vie agréables et attractifs pour répondre à l'ambition démographique.

Encourager la professionnalisation des métiers de services à la personne pour un accueil de qualité

Le vieillissement de la population sera source d'une demande toujours plus importante en matière de soins à la personnes et de services. La métropole doit être en mesure d'offrir des services de qualité. D'une part, pour avoir une offre compétitive et d'autre part pour améliorer la qualité des emplois.

Équilibrer l'économie de la consommation et maintenir la diversité commerciale

Intégrer l'armature commerciale dans l'armature globale du SCoT et dans le processus de fabrication de la ville

- Maîtriser et encadrer le développement de l'appareil commercial
- Stopper les créations de nouvelles polarités commerciales majeures ex-nihilo
- Réguler les polarités existantes par des mesures adaptées à chaque typologie d'espaces
- Recentrer le commerce dans les cœurs de ville : canaliser le développement commercial pour en faire un vecteur d'attractivité, autour des centralités constitutives de l'armature urbaine.

Orienter le développement commercial en fonction de l'évolution démographique et des besoins des habitants

Façonner un réseau commercial de centralités, de proximités et de diversités, au plus près des besoins des habitants et des consommateurs

- Rééquilibrer le maillage commercial en faveur des centralités urbaines de proximité
- Organiser l'offre commerciale en fonction du développement démographique et des besoins des habitants
- Diversifier le tissu commercial en accord avec les évolutions démographiques et les attentes des consommateurs
- Intégrer les nouveaux modes de consommer et les nouvelles logiques commerciales des enseignes
- Concevoir des équipements commerciaux à taille humaine
- Rechercher densité et compacité dans les nouvelles constructions commerciales
- Disposer d'un maillage d'espaces commerciaux intégrés aux centralités
- Privilégier l'agrandissement des pôles existants dans une logique de densification (bâtiments à étages, parking en silo,...) et de mixité fonctionnelle
- Favoriser une offre de proximité (commerce indépendant, commerce de détail, marchés de plein air,...)

Adapter l'appareil commercial aux différents contextes territoriaux

- Affirmer le rayonnement commercial de l'hypercentre métropolitain
- Restructurer les espaces commerciaux métropolitains de Bordeaux Lac, Mérignac Soleil et Rives d'Arcins
- Contenir les grandes concentrations commerciales et stabiliser les emprises des grands pôles périphériques
- Faire évoluer les centres commerciaux monofonctionnels autour de la rocade vers de nouveaux quartiers urbains mixtes mêlant services, bureaux, équipements, activités de loisirs, logements, dans le sens de la création de véritables morceaux de ville ou de « portes métropolitaines »
- Conforter les espaces commerciaux autour des centralités relais identifiées sur les territoires périphériques
- Développer un maillage de « quotidienneté » autour des centres bourgs, des centralités de quartiers, des pôles intermodaux et quartiers de gare, et des principaux pôles d'emplois

Composer des lieux commerciaux durables

- Généraliser le respect des exigences de qualité urbaine durable
- Concevoir des sites commerciaux d'utilité écologique et autour d'une démarche qualitative sur les aspects architecturaux et paysagers pour tendre vers de réels lieux de vie
- Permettre aux pôles commerciaux de se renouveler et d'évoluer dans le temps

Une métropole solidaire

Affirmer une véritable cohésion sociale des territoires

Mettre en œuvre une politique de l'habitat concertée au bénéfice de l'ensemble de la population

Alors que, dans la période récente, l'insuffisance de la production et le renchérissement du prix des logements ont poussé les ménages hors de l'agglomération, l'ambition démographique doit se traduire dans une nouvelle offre urbaine adaptée. L'une de ses composantes principales est la production d'un volume de logements suffisant pour permettre cet accueil, qui doit être en lien avec la stratégie d'implantation des équipements publics ou privés, des transports, des services et commerces. La nouvelle offre urbaine doit pouvoir répondre, au sein du même bassin de vie, aux fortes évolutions de la demande, qui se diversifie selon les différentes étapes de la vie.

Permettre des parcours résidentiels choisis au sein de l'aire métropolitaine

Permettre la fluidité des parcours résidentiels signifie de développer une gamme de logements diversifiée, attractive et abordable à tous les niveaux de territoire et à toutes les catégories de population. Même si l'ensemble de la gamme de logements doit être développée (locatif public et privé, accession sociale, accession), l'effort doit être porté sur le logement locatif social, aujourd'hui absent de certaines communes et maillon essentiel des parcours résidentiels. Il convient en effet de veiller à une diversification du parc dans les secteurs présentant une trop forte homogénéité de formes et de statuts. L'accent est mis en particulier sur l'accueil des jeunes ménages dont la majorité est aujourd'hui financièrement exclue de certains territoires de l'aire métropolitaine bordelaise.

Outre la production de logements neufs, l'autre moyen à mobiliser est la reconquête des centres et quartiers anciens, par une remise sur le marché après revalorisation de leurs logements vacants.

Assurer une solidarité envers toutes les catégories de personnes et de ménages

Les évolutions sociales (allongement de l'espérance de vie, augmentation de la précarité, montée de l'exclusion, fragmentation sociale) obligent les territoires à repenser leur organisation en offrant plus de solidarité et de cohésion. Solidarité entre l'agglomération urbaine et son bassin de vie, solidarité inter-générationnelle, cohésion entre les quartiers, l'agglomération doit faire preuve de créativité afin de répondre aux besoins d'une population diversifiée grâce à une nouvelle offre en logements qui ne laisse personne de côté.

Le vieillissement de la population est une évolution inévitable de nos sociétés et du territoire du SCoT. Cela pose la question de la solidarité intergénérationnelle et de la cohésion des liens sociaux, entre une population vieillissante, de plus en plus nombreuse, et une population jeune, en proportion moindre. Il faut de surcroît veiller à produire une offre nouvelle répondant aux normes d'accessibilité des personnes handicapées, tant à l'échelle du logement que de son environnement, qui doit présenter tous les critères d'accessibilité, en particulier la voirie, l'accès aux équipements et commerces, les transports publics, etc.

Outre l'accueil des jeunes ménages, qui est essentiel pour le projet de l'agglomération, il convient de produire une offre adaptée en faveur des étudiants et des jeunes (jeunes travailleurs, jeunes en formation, jeunes en insertion), en recherchant une complémentarité dans les publics accueillis et dans le souci d'une desserte et une accessibilité optimale. De même, l'accueil des populations les plus vulnérable doit être pris en considération, dans le sens d'une meilleure équité territoriale, tout en devant lui aussi se concentrer préférentiellement à proximité des réseaux de transport en commun et des services et équipements.

Enfin, il faut prévoir des aires d'accueil pour les gens du voyage réparties sur l'ensemble du territoire, sans oublier des terrains de grand passage nécessaires aux grands rassemblements ponctuels.

Améliorer les conditions de vie par la requalification du parc existant

Parallèlement à la production d'une offre nouvelle, le parc existant doit continuer de voir sa qualité améliorée par :

- la lutte contre l'insalubrité, l'indécence ou le mal-logement et la mise aux normes du parc déqualifié, avec une attention particulière sur la réduction de la précarité énergétique et la mise à niveau thermique du parc ancien ;
- la poursuite de la requalification des grands quartiers d'habitat social avec l'objectif d'une diversification de l'offre urbaine dans ces quartiers conjugée au maintien d'un parc économiquement abordable. Toute démolition doit être compensée par la création d'une offre nouvelle abordable dans une logique de solidarité d'agglomération.

Le parc dégradé étant souvent occupé par des ménages à faibles ressources, le processus d'amélioration doit s'effectuer en évitant les phénomènes d'éviction des populations vulnérables au-delà des limites de l'agglomération ou, a contrario, de concentration dans les secteurs les plus dégradés.

Assurer la protection des biens et des personnes

Gérer en amont les risques et nuisances

Depuis longtemps, la stratégie de développement de la métropole a été définie en considérant que les éventuels problèmes de nuisances et de risques nécessaires pouvaient être traités par des solutions techniques, à des coûts qui pouvaient être supportés par l'aménagement. Ce contexte évolue. Il s'agit notamment de la réévaluation des risques naturels et technologiques, de la sensibilisation croissante des populations aux nuisances et des contraintes économiques croissantes. La mise en œuvre de politiques globales de développement durable invite à traiter en amont ces sujets.

Fixer les conditions de mise en œuvre d'un programme de lutte contre les inondations assurant la protection des biens et des personnes

Indiquer les orientations d'évolution de l'occupation dans les périmètres de risques industriels ou de fortes nuisances induites par les infrastructures.

Ces orientations doivent permettre de consolider les sites capables d'accueillir des industries à risques, indispensables pour soutenir le tissu industriel métropolitain, ou des grandes infrastructures, en écartant les zones d'habitat de ces périmètres pour plus de « précaution » et de qualité de vie.

Réduire l'exposition des populations au risque feux de forêt

- Assurer une gestion globale du massif afin d'éviter les risques
- Ne pas considérer le massif de production comme un lieu libre de parcours des populations

Anticiper les épisodes caniculaires

Intégrer dans les opérations d'aménagement des dispositifs permettant de compenser la hausse attendue des températures en vue de lutter contre les « îlots de chaleur urbains »

Assurer la complémentarité entre les différents bassins de vie et avec les territoires limitrophes

Assurer la solidarité territoriale à l'échelle du SCoT

Assurer l'articulation avec les territoires limitrophes

Une métropole ancrée sur ses paysages

Le paysage comme lieu de rencontre des paysages urbains et des géographies naturelles et agricoles

Faire participer les espaces naturels, agricoles et forestiers protégés à l'organisation du développement urbain

Les espaces ouverts protégés du territoire de l'aire métropolitaine le sont à différents titres : valeur écologique (Natura 2000...), valeur économique (terroirs viticoles...), risque (PPRI, périmètres SEVESO...) A leur protection correspond une réglementation (limitative) de la construction. Ils constituent ainsi un vaste territoire ouvert, plus ou moins soustrait à l'urbanisation. S'ils participent à l'organisation du développement urbain ce n'est pas leur vocation première.

La charpente paysagère a au contraire pour objectif de répondre à des questions d'organisation de l'espace. C'est un ensemble d'espaces dessiné comme pourrait l'être une infrastructure. Elle est effectivement constituée d'espaces ouverts, mais leur statut de protection importe peu. C'est avant tout la situation ou la nature géographique de l'espace qui en fait un élément de valeur. Et c'est en regard de cet élément que l'on va définir "les pleins et les vides", alors intimement articulés et imbriqués, et leur mode de développement.

Reconnaître, qualifier et valoriser les espaces composant cette charpente en s'appuyant sur les éléments fondateurs des territoires

- les fleuves, les vallées de la Dordogne et de la Garonne
- les affluents dits "fils de l'eau" dans le schéma directeur en vigueur qui sillonnent la plus grande partie du territoire (Esteys, Jalles et cours d'eau).
- les espaces agricoles et forestiers
- etc.

Rechercher une symbiose ville – nature

Organiser le développement urbain

Mettre cette charpente naturelle au service du projet et au service de la ville

En complément des mesures de préservation « traditionnelles », la charpente paysagère vise à une structuration du territoire dans son ensemble (urbain et non urbain) et, partant de là, à l'organisation de son urbanisation.

Il s'agit bien de qualifier l'urbanisation en s'appuyant sur la géographie et les paysages qui y sont liés. Faire avec et non contre, sortir de l'opposition ville-nature pour tenter une valorisation réciproque (ce qui sous-entend que l'on se préoccupe de la beauté des paysages construits).

La ville s'organise ainsi en fonction d'espaces ouverts qui sont « son paysage », son cadre de vie et qui participent de son identité. Sur le littoral la promotion est faite d'une vue imprenable sur la mer... la vue doit devenir tout aussi imprenable sur le paysage ! (sachant que l'on se limite ici à une perception visuelle et statique du paysage...).

Une charpente au service des espaces construits - Une charpente au service des projets territoriaux – rapport ville / nature

- usages
- préservation du cadre de vie
- constitution de la ville autour et avec la nature

Contribuer à la préservation de la biodiversité

Charpente paysagère et Trame Verte et Bleue sont deux réseaux d'espaces ouverts intimement liés. Leur élaboration est réalisée de manière concomitante.

En jouant sur la mise en relation d'espaces ouverts, depuis les vastes espaces naturels et agricoles jusqu'aux espaces de nature de proximité, la charpente paysagère crée ou conforte des continuités. La situation et la qualité géographiques des espaces détermineront l'équilibre entre valeur écologique et valeur d'usage.

Affirmer le rôle des agricultures au sein du projet

Préserver le potentiel des grandes cultures métropolitaines

- Maintenir le principe de protection fort du potentiel viticole métropolitain (terroirs AOC) initié dans le schéma directeur de 2001
- Préserver globalement le potentiel sylvicole local
- Maintenir une agriculture compétitive au plan international : agriculture légumière, céréalière, cultures fourragères

Impulser une agriculture de proximité autour d'une trame d'espaces agricoles péri-urbains et urbains

- Maintenir, soutenir et dynamiser l'agriculture urbaine et périurbaine à destination des marchés locaux et régionaux :
 - Favoriser le développement d'une agriculture urbaine et périurbaine de qualité, participant à une stratégie de réduction de l'impact écologique et de sécurisation de l'approvisionnement de la métropole (stratégie de gestion du « grenier » métropolitain : productions, importations, gestion des flux, etc.).
 - Adopter des pratiques agricoles harmonieuses afin de tenir compte de la fragilité de certains milieux
- Organiser des lieux de distribution de proximité et des circuits-courts
- Coordonner les outils d'action et de portage fonciers

FAIRE DES LIEUX DE PROJETS METROPOLITAINS

Des projets partagés

Faire des lieux de projets métropolitains, c'est donner une nouvelle dimension stratégique aux projets d'aménagement, par l'organisation et la valorisation de leurs complémentarités au service de l'ensemble des territoires de la métropole. Un rayonnement amplifié et une attractivité accrue de la métropole bordelaise passent nécessairement par la mise en oeuvre de projets garantissant la performance, recherchant la qualité du cadre de vie et prenant appui sur la diversité des territoires.

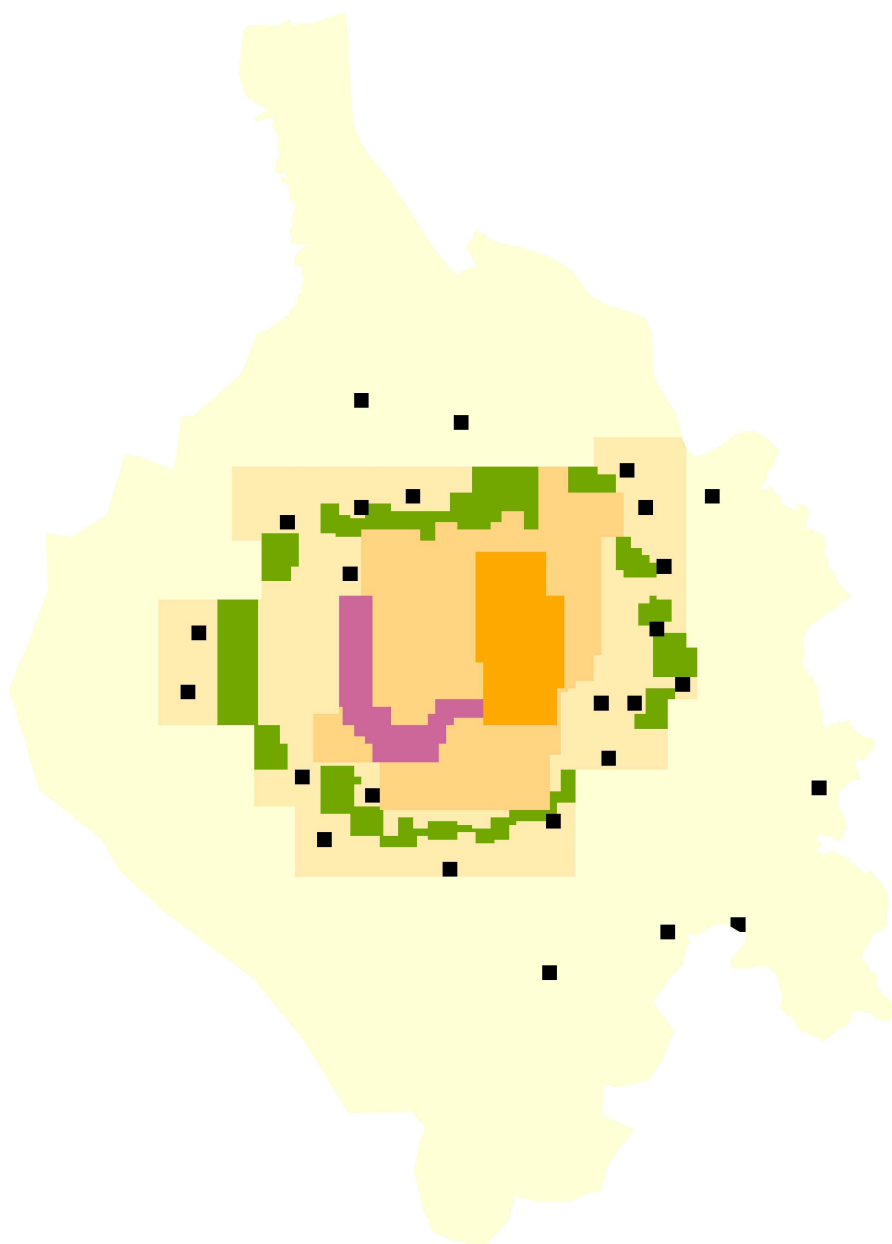
Dans cette optique, il s'agit pour la métropole bordelaise de :

- donner un nouveau souffle aux attracteurs métropolitains ;
- de conforter et de mettre en réseau les parties du territoire les mieux équipées ;
- de renforcer l'attrait des territoires capables pour l'accueil des populations et des activités.

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

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

- **L'hypercentre métropolitain** : une nouvelle attractivité par la concrétisation de projets fondateurs
- **Le cœur d'agglomération** : une dynamique urbaine au service d'un territoire polarisé, performant et apaisé
- **Les centralités périphériques métropolitaines** : une mise en réseau autour de continuités vertes d'espaces naturels et agricoles



Une nouvelle dimension stratégique

Promouvoir une centralité d'agglomération d'échelle métropolitaine ancrée sur le fleuve, accessible, lisible et rayonnante à différentes échelles de territoire : agglomération, départementale, régionale, grand sud-ouest, etc., centralité qui fédère l'ensemble des territoires.

> Insuffler une nouvelle attractivité de l'hypercentre métropolitain par la concrétisation et le prolongement de projets fondateurs devient une priorité.

> Conforter les parties du territoire les mieux équipées que représentent les principaux pôles urbains du coeur d'agglomération.

Polarisation du développement qui devrait contribuer fortement à réduire la consommation d'espaces naturels et agricoles qui sont désormais considérés comme patrimoine inaliénable et par conséquent à préserver à long terme. Parce que les anciens modes de développement, générateurs de faible densité, mitage et étalement urbain, conduisaient à considérer les espaces naturels et agricoles comme autant de réserves foncières en attente d'un aménagement urbain, la priorité se fixe désormais sur la réduction de la consommation foncière.

Polarisation qui concerne l'habitat, l'emploi, mais aussi tous les équipements et services à la population

> Conforter les centralités urbaines périphériques participant pleinement à la construction métropolitaine

Cela suppose non seulement d'accroître leurs capacités d'accueil et d'adapter l'existant, mais aussi de rendre les nouvelles opérations publiques « capables » de renforcer les qualités et l'attrait de ces centralités indispensables à la constitution d'une armature métropolitaine.

Priorité aux investissements financiers, opérationnels et humains dans les milieux urbains existants ou à renouveler, dans les parties centrales, au détriment de leurs extensions périphériques.



L'hypercentre métropolitain

Insuffler une nouvelle attractivité de l'hypercentre métropolitain par la concrétisation et le prolongement de projets fondateurs

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

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

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

> L'hypercentre comme lieu de convergences

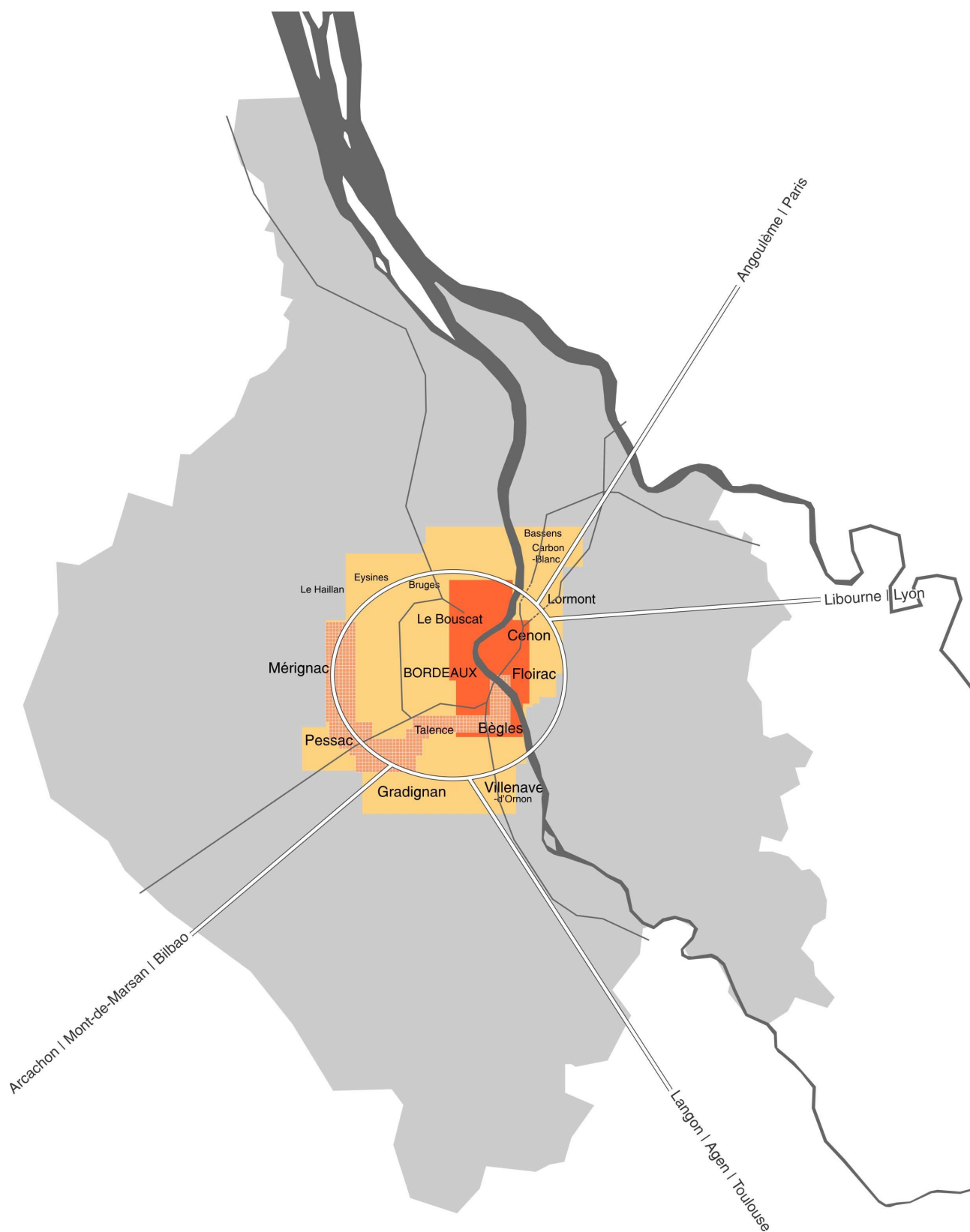
- Lieu de concentration des fonctions urbaines métropolitaines
- Accueil privilégié des populations (renouvellement urbain et intensification urbaine)
- Accueil des équipements structurants d'envergure métropolitaine
- Desserte optimale des transports collectifs

> Le fleuve, fil conducteur du développement à venir

- Le fleuve, épine dorsale d'un véritable projet d'agglomération
- Poursuite de la reconquête des friches
- Prise en compte de la vulnérabilité des espaces dans l'aménagement de ses rives

> Des aménagements, reflets de l'image de marque de l'ensemble de la métropole

- Complémentarité dans la programmation des projets
- De bonnes interfaces de projet à assurer (spatiale et programmatique)
- Lieu de valorisation du patrimoine d'aujourd'hui et de construction du patrimoine de demain
- Consolidation et renforcement de la trame paysagère – mise en réseau – affirmation et valorisation par les usages de la présence de la nature dans l'urbain



Le coeur d'agglomération

Dynamiser le cœur d'agglomération

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

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

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

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

> D'une logique de zone à une logique de quartiers

- Lieu privilégié de l'expression de la mixité et de la diversité urbaine : habitat, activités, équipements cohabitent et interagissent au sein d'un espace commun et accessible (desserte des zones d'emplois – liaisons de périphérie à périphérie)
- Accueil privilégié des populations (renouvellement urbain et intensification urbaine)
- Valorisation des espaces urbains dans le but de constituer un réseau de quartiers et non la juxtaposition de zones mono-fonctionnelles

> Un territoire performant et apaisé

- Lieux d'intensification et de valorisation privilégiés :
 - > le long des corridors de transports collectifs: en fonction de la performance de la desserte
 - > en frange des espaces naturels : parc des Jalles – etc.
 - > dans les secteurs « sous-exploités »
- Préservation de la qualité de vie et offre urbaine « dense »

> Des processus innovants de valorisation des tissus

- Processus de revalorisation urbaine autour de la rocade : valorisation des vitrines sur l'infrastructure et aménagement des marges de manœuvre ultérieures
- Définition de nouveaux sites de projet en lien avec les nouvelles modalités de desserte (zones d'activités en particulier au travers de la « ville active »)
- S'appuyer sur l'effet structurant de la charpente paysagère

Les centralités périphériques métropolitaines

Conforter les centralités urbaines périphériques autour d'une armature paysagère structurante

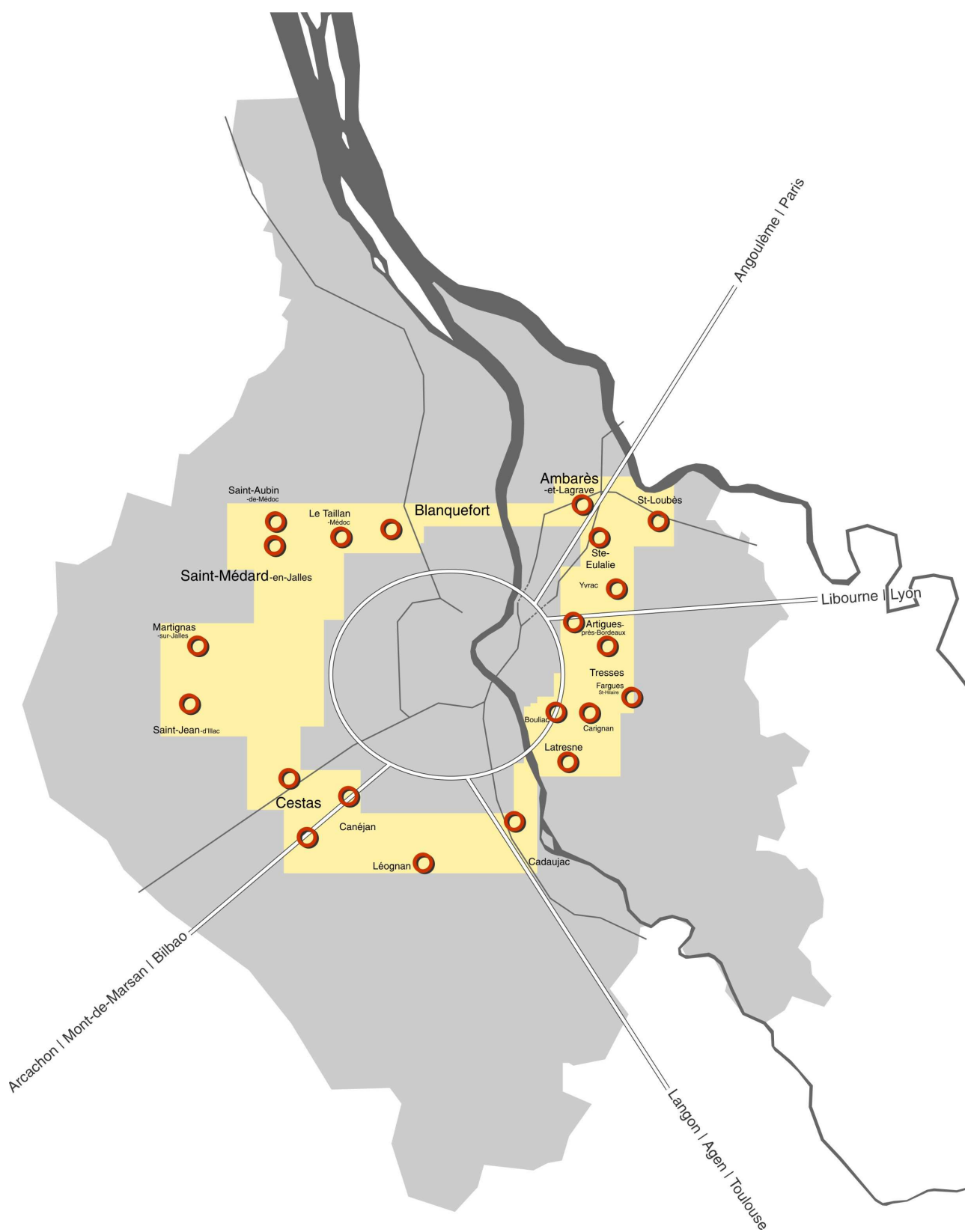
Couvrant la plus grande part de l'aire métropolitaine bordelaise, ils constituent les territoires de la diversité, tant du point de vue des paysages qu'ils offrent que des situations urbaines qu'ils présentent. Néanmoins, deux visages se sont progressivement affirmés :

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

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

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

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



La couronne de projets : de la juxtaposition des centralités à la mise en réseau de tous les territoires périphériques

Cet objectif a pour ambition à la fois de répondre aux besoins de développement de la métropole et aux attentes des habitants actuels ou futurs du secteur tout en garantissant et en préservant la qualité et la diversité de leur environnement naturel mais aussi de mettre en réseau l'ensemble des territoires périphériques. Il permet ainsi d'aborder leur développement dans un souci de rentabilité des investissements publics par l'arrivée de nouvelles fonctions urbaines telles que les transports collectifs, insoutenables financièrement sans un apport « massif » de nouvelles populations.

Cependant, cette démarche suppose non seulement d'accroître les capacités d'accueil des communes péri-urbaines par l'adaptation des tissus existants, mais aussi de rendre les nouvelles opérations d'urbanisation capables de renforcer les qualités et l'attrait de ces centralités indispensables à la constitution d'une armature métropolitaine. Même si la priorité doit être donnée dans les espaces urbains existants ou à renouveler au détriment de leurs extensions.

Parallèlement, cette démarche nécessite un accompagnement particulier en terme de préservation de la qualité de vie par un renforcement des modalités de protection et de valorisation des espaces naturels, agricoles et forestiers qui doivent devenir le socle des projets à venir.

Enfin, elle permet d'envisager le développement à terme de « pratiques de proximité » sur un territoire jusqu'ici peu enclin à les mettre en œuvre, en s'interrogeant en particulier sur les relations fonctionnelles que doivent offrir les nouveaux tissus urbains.

> La structuration d'un réseau de centralités

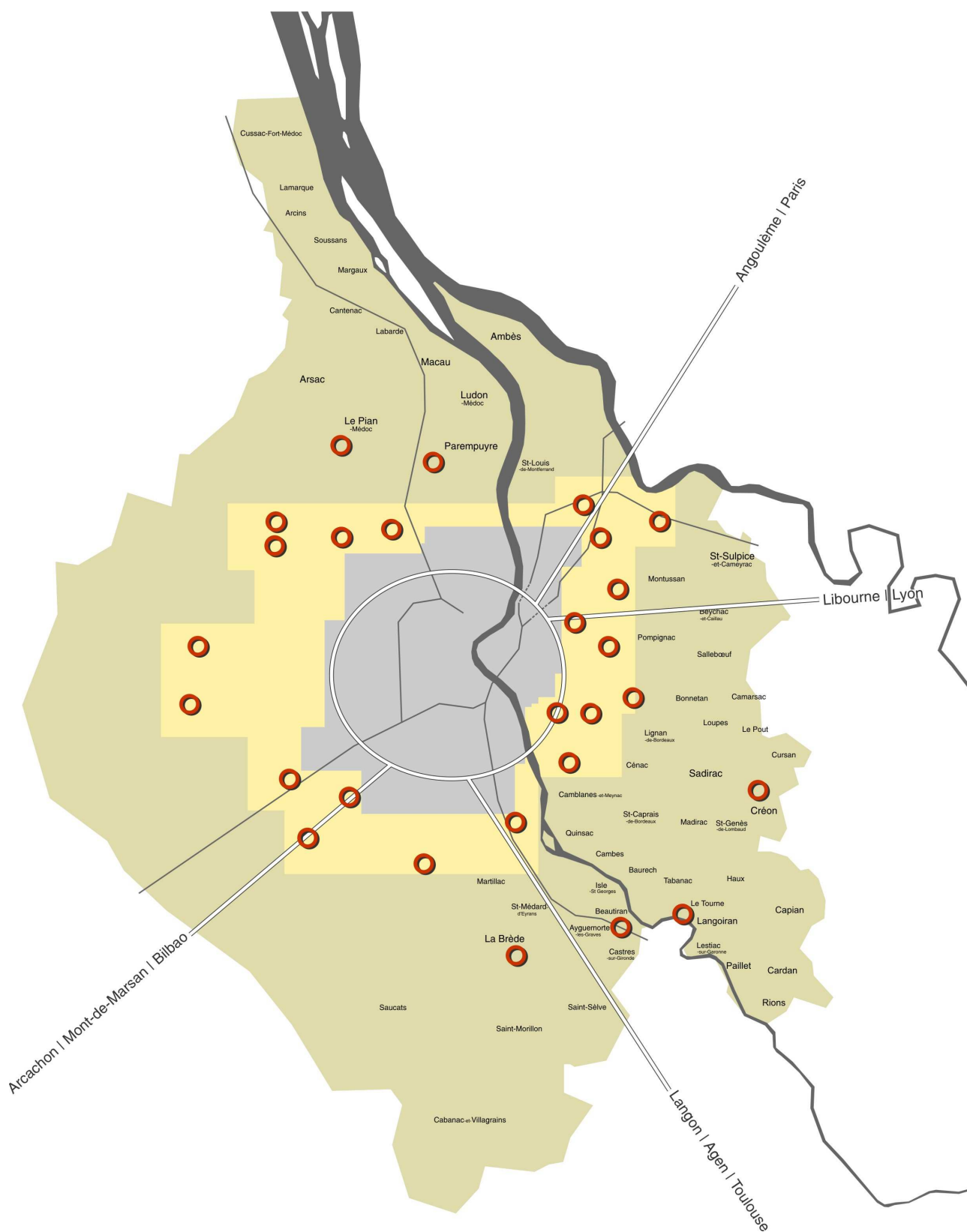
- Territoire privilégié d'implantation des activités et des logements - Identification des sites de projets potentiels – objectifs de densité ?
- Hiérarchisation des centralités au regard du nouveau schéma de desserte et constitution de pôles de rabattement actifs sur ces centralités

> Le renforcement des pratiques de proximité

- Valorisation des centres bourgs supports des pratiques de proximité (vélo, piéton)
- Une organisation du territoire rendant viables les déplacements courte distance

> La diversité des paysages comme support de projets

- Mise en tension du développement des centralités avec et autour d'une couronne d'espaces naturels et agricoles / Valorisation des franges des espaces naturels (parcs agricoles, parc des Jalles, etc.)



Les bassins de vie périphériques : centrer leur développement sur les centralités relais locales

Limitier le développement des communes plus éloignées tout en renforçant les centralités locales qui jouent un rôle essentiel dans la structuration des bassins de vie. En comparaison à la première couronne, la maille plus lâche de centralités et la faible concentration des poids de population engage à un développement mesuré compte tenu de la difficulté à financer les équipements nécessaires à un développement en phase avec les objectifs de préservation de l'écrin naturel de la métropole.

Parce que les anciens modes de développement, générateurs de faible densité, mitage et étalement urbain, conduisaient à considérer les espaces naturels et agricoles comme autant de réserves foncières en attente d'un aménagement urbain, la priorité se fixe désormais sur la réduction de la consommation foncière par la mise en oeuvre d'une politique de densification et de structuration urbaine, et à la préservation et à la valorisation des espaces naturels, agricoles et forestiers existants par le biais d'une trame paysagère.

Polarisation du développement qui devrait contribuer fortement à réduire la consommation d'espaces naturels et agricoles qui sont désormais considérés comme patrimoine inaliénable et par conséquent à préserver à long terme.

> Le rôle structurant des centralités relais

- Constitution de pôles de services du quotidien
- Potentiel d'accueil des populations
- Desserte express vers le coeur d'agglomération

> Le développement de pratiques alternatives

- Développement de services alternatifs (e-services, points relais, services itinérants) pour limiter les déplacements automobiles
- La constitution d'un réseau de mobilité douce au service à la fois aux pratiques touristiques (promenade, cyclotourisme) et quotidiennes

> La préservation du caractère des paysages ruraux

- Limitation du développement hors centralités relais
- Valorisation du patrimoine commun de la métropole bordelaise
- Maintien des activités liées au « Grenier » bordelais
-

—

En conclusion

un SCoT de projets métropolitains

