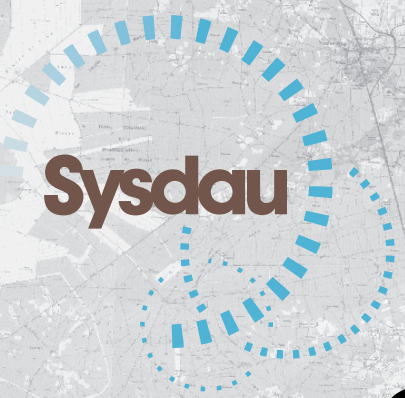




Sysdau

# SCoT

de l'aire  
métropolitaine  
bordelaise

## Schéma de cohérence territoriale

poursuivre les réflexions | dégager des accords | construire le projet | débattre et amender



## Document support au débat des territoires pour la construction du projet de SCoT

**DOCUMENT PROVISOIRE |**  
à amender et finaliser pour l'arrêt du projet

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DE DIAGNOSTIC | ENJEUX | STRATÉGIE

Ce document retrace la synthèse des travaux engagés par les instances partenariales, ateliers thématiques, ateliers territoriaux, comités techniques depuis début 2009, sous la direction du bureau du Sysdau et du comité syndical du Sysdau.

Ce document est conçu comme un support au débat des territoires qui sera progressivement enrichi, amendé, complété par les différents membres du Sysdau, tout au long de la construction du projet de SCoT.

Il propose dans une première partie des éléments de synthèse illustratifs des grands enjeux auxquels la construction d'une véritable métropole régionale doit faire face.

Il sera complété d'une deuxième partie préparatoire au PADD qui dressera les premières orientations pour une stratégie de développement durable sur l'ensemble des territoires du SCoT.

## |1| Synthèse du diagnostic territorial, des enjeux et des besoins

## |2| Premières orientations pour une stratégie de développement durable

poursuivre les réflexions | dégager des accords | construire le projet | débattre et amender



# Synthèse du diagnostic territorial des enjeux et des besoins

## Introduction

Riche des diversités naturelles, urbaines, économiques et sociales, l'aire du SCoT représente, avec 93 communes, 167 000 hectares et 870 000 habitants, un des plus importants et attrayants territoires de la Région Aquitaine. Mais ce territoire, du fait de sa diversité, induit des complexités et présente des fragilités et doit faire face aux évolutions sociétales, aux mutations économiques et à l'urgence climatique et environnementale.

La révision du Schéma directeur de l'aire métropolitaine donne aux 62 élus du Syndicat mixte du SDAU l'occasion d'affirmer leurs intentions et leurs priorités dans une démarche renouvelée. En prenant en compte les différentes évolutions en cours, ils expriment des ambitions qui tendent à organiser le territoire en tant qu'écosystème dans sa globalité, en conciliant protection et mise en valeur de l'environnement, croissance économique et cohésion sociale.

# Dix points clés pour un diagnostic territorial

| Point clé n°1 |

**Une évolution de la croissance urbaine qui interroge la place de l'aire métropolitaine bordelaise dans l'armature départementale**

> **Faire émerger un projet d'accueil à la hauteur des enjeux de croissance et d'attractivité de la métropole régionale**

| Point clé n°2 |

**Des conditions de déplacements contraintes :  
une situation de saturation des grandes infrastructures routières et une offre de transport collectif inégalement répartie**

> **Refonder une régulation transports urbanisme pour une métropole de proximité et améliorer les accessibilités au territoire**

| Point clé n°3 |

**Des efforts à fournir pour réduire les émissions de gaz à effet de serre d'une métropole en forte croissance et mieux prendre en compte les risques naturels et technologiques**

> **Faire face aux préoccupations environnementales et optimiser les nouvelles potentialités énergétiques**

| Point clé n°4 |

**Une mosaïque de paysages remarquables et variés, à préserver de la pression urbaine**

> **Consolider la charpente paysagère pour un projet d'accueil adapté à la préservation des qualités des territoires et du cadre de vie**

| Point clé n°5 |

**Des espaces naturels dont la protection doit être affinée et des espaces ruraux, agricoles et sylvicoles dont la vocation doit être précisée**

> **Poursuivre l'ambition donnée dès 2001 à la charpente naturelle, paysagère, forestière et agricole, garante de l'identité du territoire**

> **Préserver et compléter la trame de biodiversité, condition de vie de nos territoires**

| Point clé n°6 |

**Une diversité de productions agricoles de qualité**

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

| Point clé n°7 |

**Un territoire économiquement dynamique, en phase de rattrapage dans le concert des métropoles françaises**

> **Préparer l'accueil de la performance économique, de l'innovation, de la recherche et de la connaissance**

| Point clé n°8 |

**Une offre commerciale trop découplée de l'organisation urbaine et du réseau de transport collectif**

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

| Point clé n°9 |

**Une croissance urbaine maîtrisée inscrite dans la poursuite d'une économie de consommation des sols**

> **Construire un développement métropolitain plus économe en ressources, en énergies et en espaces**

| Point clé n°10 |

**Une armature urbaine différenciée en termes d'équipements, de commerces et de services**

> **Consolider l'armature urbaine pour faire accéder l'aire métropolitaine au rang de véritable métropole européenne**

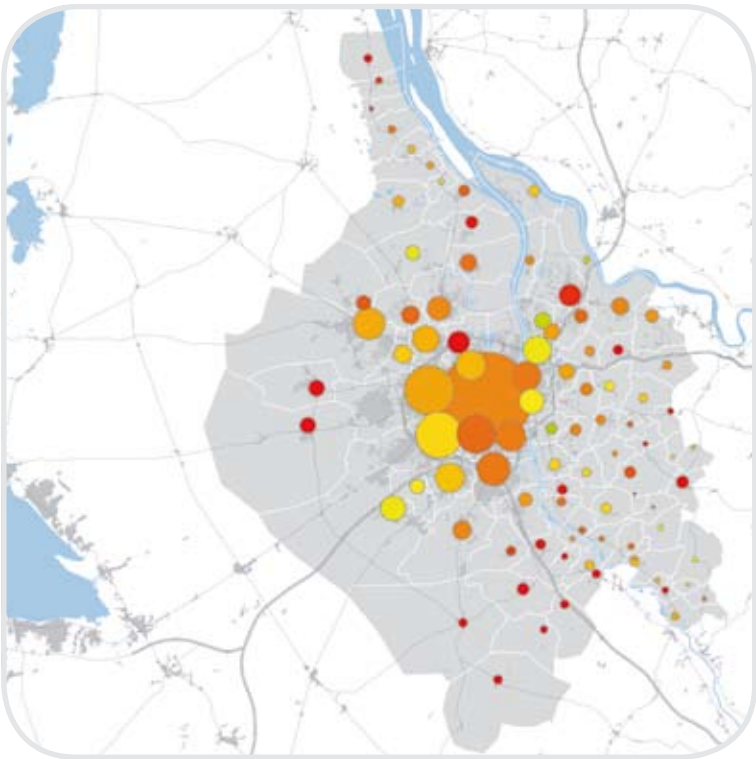
# 1

## Une évolution de la croissance urbaine qui interroge la place de l'aire métropolitaine bordelaise dans l'armature départementale

Une forte dynamique démographique, témoin d'une importante attractivité résidentielle

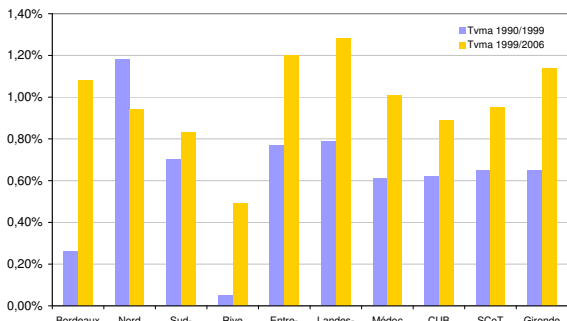
La Gironde constitue aujourd'hui l'un des départements les plus attractifs de France, avec une augmentation de plus de 1 % par an depuis 1999. Cette forte croissance démographique est portée, héliotropisme oblige, aux 2/3 par le solde migratoire.

Dans ce contexte, le territoire du SCoT bénéficie ainsi de cette dynamique, liée aux effets conjugués de l'attractivité résidentielle et économique de la façade atlantique et de la métropole régionale. Entre 1999 et 2006, le territoire a ainsi accueilli plus de 56 000 habitants, soit une moyenne de 8 000 habitants par an.

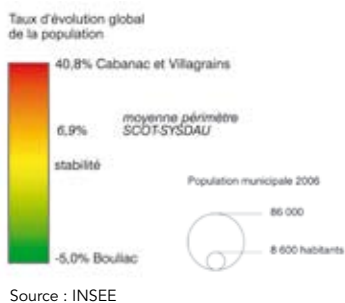


Évolution de la démographie entre 1999 et 2006, une attractivité du territoire qui perdure

Taux de variation moyen annuel sur les périodes 1999/1999 et 1999/2006



Source : INSEE RRP 2006

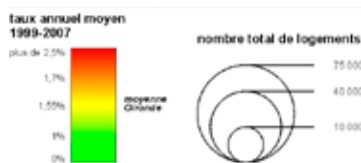


Source : INSEE

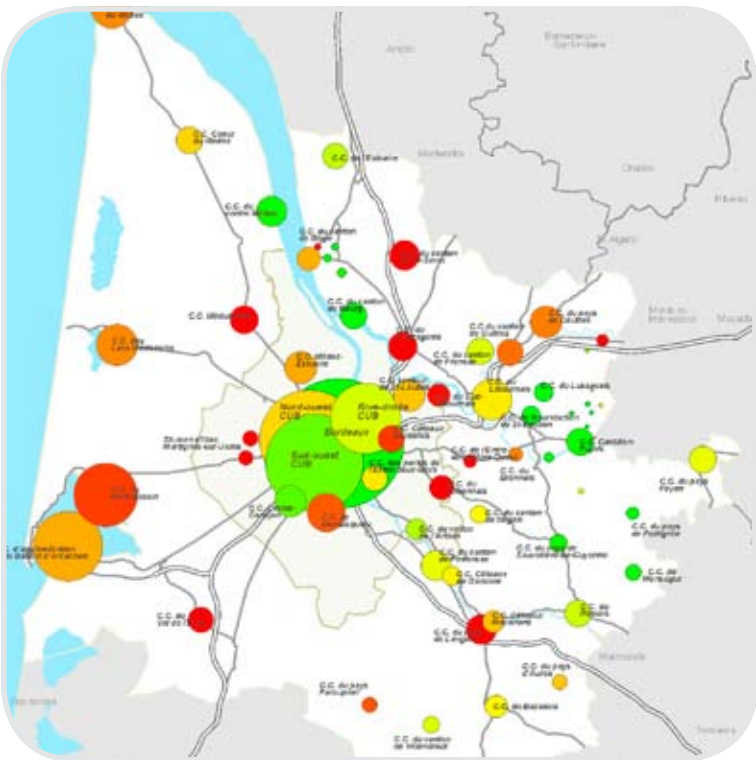
Une modification des grands équilibres démographiques à l'échelle départementale

### Une accélération de la croissance urbaine au-delà des limites du SCoT

Cette augmentation de la population s'est caractérisée, ces dernières années, par une modification des équilibres démographiques, marquant une certaine perte de poids de la CUB et de l'aire métropolitaine par rapport au reste de la Gironde et de l'Aquitaine. Si jusqu'en 1999, la croissance urbaine en Gironde s'est principalement faite autour de l'agglomération bordelaise, elle se caractérise depuis par une accélération et un éparpillement sur l'ensemble des territoires girondins. La principale évolution marquante réside dans la perte de poids continue de l'aire métropolitaine par rapport au reste de la Gironde. Celle-ci corrobore les constats issus des permis de construire qui montrent une dispersion depuis 1999 de l'offre urbaine au-delà des limites du SCoT : la part de la construction neuve dans le SCoT par rapport à l'ensemble du département est passée de 66 % en 1999 à 45 % en 2007.



Source : Données CITADEL DRE ©



Rythme de construction annuel moyen entre 1999 et 2007

De nouvelles dynamiques à l'oeuvre sur les secteurs du SCoT

On constate des dynamiques différenciées selon les secteurs du territoire, et de manière générale une accélération des dynamiques démographiques sur le coeur d'agglomération pour la commune de Bordeaux, et une croissance toujours forte pour les secteurs périphériques de l'Entre-deux-Mers et des Landes et Graves.

### Le développement résidentiel du SCoT reste porté par le coeur d'agglomération...

Malgré un affaiblissement de son poids dans la production totale de logements du SCoT : 77 % en 2007 alors qu'elle affichait 82 % sur la période 1990/1999, la CUB conserve un rôle majeur dans le développement résidentiel du territoire, notamment sur l'hypercentre de l'agglomération.

### ... mais l'attractivité du coeur de la métropole apparaît fragilisée et/ou trop sélective.

Les familles semblent particulièrement concernées par la tendance à l'éloignement du coeur d'agglomération. En effet, alors que les territoires périurbains du département enregistrent une augmentation du nombre de familles (ménages avec une ou plusieurs personnes à charge) au cours de la période 2000/2007, la CUB (hors Bordeaux) et le reste du territoire du SCoT voient la part de familles diminuer.

Bien que la construction neuve se concentre majoritairement sur le territoire communautaire (76 % de la production de logements depuis 1999), avec un taux de variation démographique supérieure aux hypothèses du Schéma directeur de 2001, les rythmes de construction restent soutenus sur les secteurs périphériques : Médoc, Landes et Graves, Entre-deux-Mers, tout en restant inférieurs aux prévisions du Schéma directeur de 2001.

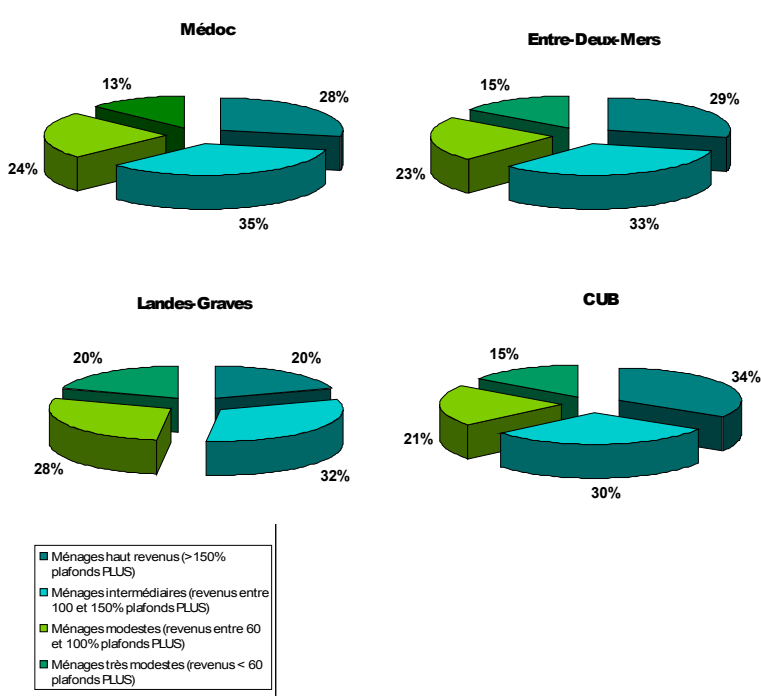
| Secteur             | Popu-<br>lation<br>1999 | Popula-<br>tion mu-<br>nicipale<br>2006 | Taux de<br>variation<br>annuel de<br>la popula-<br>tion<br>1999 /<br>2006<br>en % | Taux de<br>variation<br>prévu dans<br>le Schéma<br>Directeur<br>en % |      | Pop. 2006<br>selon hyp.<br>1 du SD<br>de 2001<br>(croissance<br>de 0.78 % /<br>an) | Pop. 2006<br>selon hyp.<br>2 du SD<br>de 2001<br>(croissance<br>de 0.91 % /<br>an) |
|---------------------|-------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|------|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
|                     |                         |                                         |                                                                                   | H1                                                                   | H2   |                                                                                    |                                                                                    |
| Bordeaux            | 215 374                 | 232 260                                 | 1.08                                                                              | 0.72                                                                 | 0.81 | 228 943                                                                            | 234 973                                                                            |
| Nord-Ouest<br>CUB   | 180 586                 | 192 827                                 | 0.94                                                                              | 0.65                                                                 | 1.06 | 191 963                                                                            | 197 019                                                                            |
| Sud-Ouest<br>CUB    | 165 586                 | 175 470                                 | 0.83                                                                              | 0.66                                                                 | 0.91 | 176 018                                                                            | 180 654                                                                            |
| Rive Droite<br>CUB  | 98 545                  | 101 965                                 | 0.49                                                                              | 0.39                                                                 | 0.52 | 104 753                                                                            | 107 513                                                                            |
| Entre-Deux-<br>Mers | 66 338                  | 72 120                                  | 1.20                                                                              | 1.33                                                                 | 0.85 | 70 517                                                                             | 72 375                                                                             |
| Landes-Gra-<br>ves  | 63 742                  | 69 674                                  | 1.28                                                                              | 1.34                                                                 | 1.45 | 67 758                                                                             | 69 543                                                                             |
| Médoc               | 21 516                  | 23 088                                  | 1.01                                                                              | 1.38                                                                 | 0.94 | 22 872                                                                             | 23 474                                                                             |
| SCoT                | 811 687                 | 867 404                                 | 0.95                                                                              |                                                                      |      | 862 823                                                                            | 885 551                                                                            |

## Un marché du logement sous tension

L'enregistrement d'une très forte hausse du marché du logement bordelais, au cours de ces dernières années, fait rattraper ainsi son retard au regard des marchés d'autres agglomérations, entraînant dans son sillage une large partie du département. Cette flambée des prix fonciers et immobiliers associée à une insuffisance d'une offre de logements en accession pénalise tout particulièrement le coeur de la métropole pour l'accueil de populations nouvelles et se traduit par le départ des ménages, et en particulier des familles. Les franges péri-urbaines connaissent un développement résidentiel important mais peu dense, souvent déconnecté des lieux d'emplois.

Le décalage entre le niveau de l'offre et la solvabilité des ménages s'accroît : 63 % des ménages sont éligibles au logement social (hors PLS), soit plus de 226 000 ménages pour une offre de logements conventionnés équivalente à 18 % et 74 390 logements.

Ces éléments, mis en perspective avec les évolutions des marchés immobiliers interrogent la capacité de nombreux ménages (propriétaires ou locataires du parc privé) à se loger dans des conditions de taux d'effort acceptables, et justifient notablement le sens d'une nécessaire diversification du parc de logements ainsi que celui du développement d'une offre abordable.



Statut d'occupation des ménages éligibles au logement social

## Un parc social sous dimensionné au regard des besoins

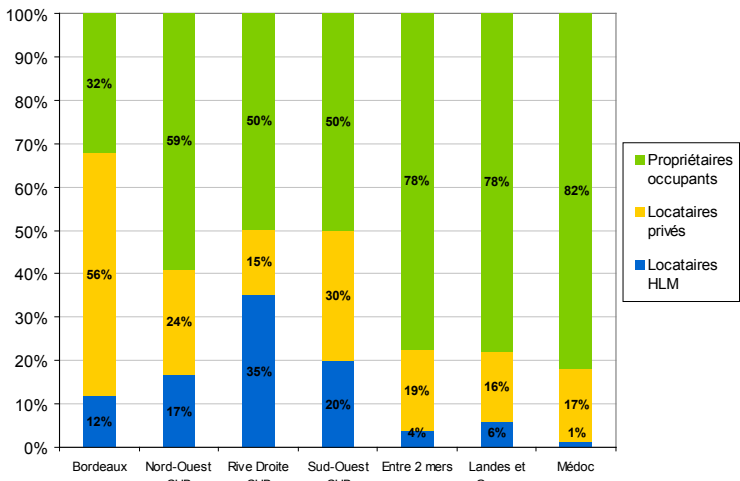
Avec près de 74 000 logements locatifs conventionnés sur le territoire du SCoT, dont 95 % se concentrent sur la CUB, le parc social s'avère sous-dimensionné au regard des besoins des ménages et très inégalement réparti sur le territoire :

- > une concentration relative et quantitative sur la CUB et plus précisément à l'intérieur de la rocade, à proximité des équipements et services ;
- > un regroupement sur les « pôles historiques » : quartiers du Grand Parc et des Aubiers à Bordeaux, rive droite, ZUP des Hauts de Garonne ;
- > une quasi-inexistence dans un nombre important de communes hors CUB.

Au-delà des exigences de l'article 55 de la loi SRU qui concerne :  
> sur la CUB, 12 communes : Ambarès-et-Lagrave, Artigues-près-Médoc, Bordeaux, Bouliac, Gradignan, Parempuyre, St-Aubin-de-Médoc, St-Louis de Montferriand, St-Médard-en-Jalles, St-Vincent-de-Paul, Le Taillan-Médoc et Villenave d'Ornon. La révision du PLH de la CUB est engagée ;  
> sur l'Entre-deux-Mers, 4 communes : Ste-Eulalie, St-Loubès, St-Sulpice-et-Cameyrac, Tresses. Un PLH est en cours d'élaboration dans la communauté de communes des Coteaux Bordelais ;  
> sur le Médoc, 1 commune : Le-Pian-Médoc. Le PLH de la communauté de communes Médoc Estuaire est en cours d'approbation ;  
> sur les Landes et Graves, 5 communes : St-Jean d'Illac, Cestas, Canéjan, Léognan et Cadaujac. Les deux communautés de communes ont un PLH approuvé pour Cestas Canéjan ou en cours d'approbation pour Montesquieu.

De manière générale, si la plupart des communes soumises à l'article 55 de la loi SRU ont engagé des efforts de production de logements locatifs sociaux, le déficit reste encore important. Sur la CUB, bien que le parc de logements locatifs conventionnés représente 21,4 % des résidences principales avec près de 70 400 logements, il n'en reste pas moins un déficit cumulé de plus de 11 000 logements dont 7 000 logements pour Bordeaux.

La faiblesse du parc locatif, public ou privé est un élément essentiel dans les difficultés d'accès au logement que rencontre un nombre croissant de ménages. Dans un contexte de tensions sur le marché immobilier, ce sous-dimensionnement du parc locatif augmente les difficultés d'accès au logement et ne facilite pas les parcours résidentiels dans leur diversité et contribue à l'éloignement des ménages les moins favorisés.



Part des logements par statuts d'occupation  
Source : FILOCOM 2005

|                               | Nombre de logements conventionnés | Nombre de résidences principales | Taux de logements conventionnés |
|-------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| CUB                           |                                   |                                  |                                 |
| Bordeaux                      | 19003                             | 129071                           | 15%                             |
| Nord-Ouest CUB                | 17077                             | 82293                            | 21%                             |
| Rive Droite CUB               | 16320                             | 39587                            | 41%                             |
| Sud-Ouest CUB                 | 17233                             | 77015                            | 22%                             |
| Entre-Deux-Mers               |                                   |                                  |                                 |
| CC des Coteaux Bordelais      | 416                               | 6090                             | 7%                              |
| CC des Portes de l'Entre Deux | 253                               | 5433                             | 5%                              |
| CC du Créonnais               | 305                               | 4064                             | 8%                              |
| CC du secteur de Saint Loube  | 376                               | 8797                             | 4%                              |
| CC du Vallon de l'Artolie     | 89                                | 3458                             | 3%                              |
| Médoc                         |                                   |                                  |                                 |
| CC Médoc Estuaire             | 150                               | 8718                             | 2%                              |
| Landes-Graves                 |                                   |                                  |                                 |
| CC Cestas Canéjan             | 870                               | 8551                             | 10%                             |
| CC de Montesquieu             | 712                               | 13060                            | 5%                              |
| Martignas-sur-Jalle           | 305                               | 4064                             | 8%                              |
| Saint-Jean-d'Illac            | 376                               | 8797                             | 4%                              |

Part des logements conventionnés dans le parc de logements  
Source : ECOLO, TH 2007

NB : Le nombre de logements conventionnés issu de la TH 2007 prend en compte le logement conventionné privé, contrairement aux données FILOCOM.

# 1

## Faire émerger un projet d'accueil à la hauteur des enjeux de croissance et d'attractivité de la métropole régionale

### Diversifier le parc de logements

A l'échelle du SCoT, l'enjeu majeur en matière de politique de l'habitat consiste avant tout à diversifier le parc en direction d'une offre « abordable ».

Au-delà de l'objectif quantitatif de production de logement, le SCoT est l'occasion d'afficher un objectif ambitieux de production de logements sociaux et de meilleure répartition de ce parc dans l'agglomération.

Ne pas répondre, en qualité et en quantité aux besoins en logements, dans toute leur diversité, aurait des répercussions certaines sur l'attractivité et l'image du territoire.

Il ne faut pas perdre de vue le fait que l'offre de logements conditionne le portait socio-démographique de l'agglomération. Le peuplement de la métropole est en effet étroitement lié à la structure du parc, tant du point de vue des tailles de logements que des statuts d'occupation.

Diversifier le parc de logement est aujourd'hui la condition non seulement pour accompagner l'attractivité résidentielle, permettre l'accès de tous au logement qu'il s'agisse des actifs, des personnes âgées, des jeunes, qui souhaitent rester dans leur commune d'origine, mais aussi et surtout une condition pour participer au développement économique du territoire.



### Développer l'offre de logements : un atout pour le développement économique

Si la question du logement n'est pas le critère d'attractivité principal, il y concourt indirectement. En effet, la qualité du parc de logement contribue à la valorisation du système économique, les entreprises de niveau métropolitain étant sensibles à l'offre urbaine pour leurs salariés. L'habitat et les services y tiennent une place importante et deviennent alors un critère de compétitivité.

Bien que cette dimension semble encore peu jouer en Gironde, le rayonnement métropolitain de la Gironde évolue et la perception de son attractivité repose également sur les relations que la métropole établit avec le reste des territoires girondins au travers notamment de projets économiques.

### Promouvoir un habitat qui concilie densité, intimité et durabilité

Outre la définition du projet d'accueil en termes qualitatifs et quantitatifs (la réponse à la diversité des besoins et aux évolutions sociétales, la lutte contre les risques d'exclusion), se posent également les questions environnementale et territoriale, la réponse aux objectifs de développement durable (réceptivité des sites) et le maintien du besoin des populations d'un rapport intime à l'espace, malgré les nécessités de densification des petites villes, des centres bourgs et des villages.

Le développement de l'offre d'habitat doit en effet tenter de concilier les objectifs de densité, intimité, prix compatibles avec les ressources des ménages, ainsi que la prise en compte des préoccupations environnementales et d'économie d'énergie.

L'adaptation du logement aux attentes et aspirations des habitants actuels et à venir peut participer à l'orientation des stratégies résidentielles et par là-même réduire les disparités spatiales.



## Assurer et renforcer le lien entre urbanisation et offre de transports

Assurer et renforcer le lien entre urbanisation et offre de transports en intégrant en amont la question de la desserte en transports collectifs des secteurs à urbaniser.

Envisager la desserte d'un territoire uniquement par l'aménagement des voiries ne suffit plus. Il s'agit bien de tendre vers un changement des comportements des usagers en permettant la constitution d'une réelle offre de transports alternative à la voiture.

Si le PLU de la CUB a donné à la notion de ville de proximité tout son sens sur l'agglomération, ce principe pourrait être étendu à l'échelle du territoire du SCoT autour de la notion de la ville de courtes distances qui repose sur des principes de densification autour des arrêts de transports collectifs, urbains ou ferroviaires, la mixité des fonctions de proximité, ...

## Reconsidérer les leviers de l'attractivité

Reconsidérer les leviers de l'attractivité suppose aussi de traduire les besoins en capacité d'accueil. Le développement de l'habitat suppose une production non seulement en relation avec les ressources des ménages, mais également économe en énergie, respectueux du cadre de vie. Le développement de l'habitat suppose aussi une qualité en lien avec la proximité et donc avec une densité urbaine revisitée en direction de la mixité et d'une gestion des investissements publics.

## Tenir compte de l'objectif d'équilibre habitat - emploi dans les territoires

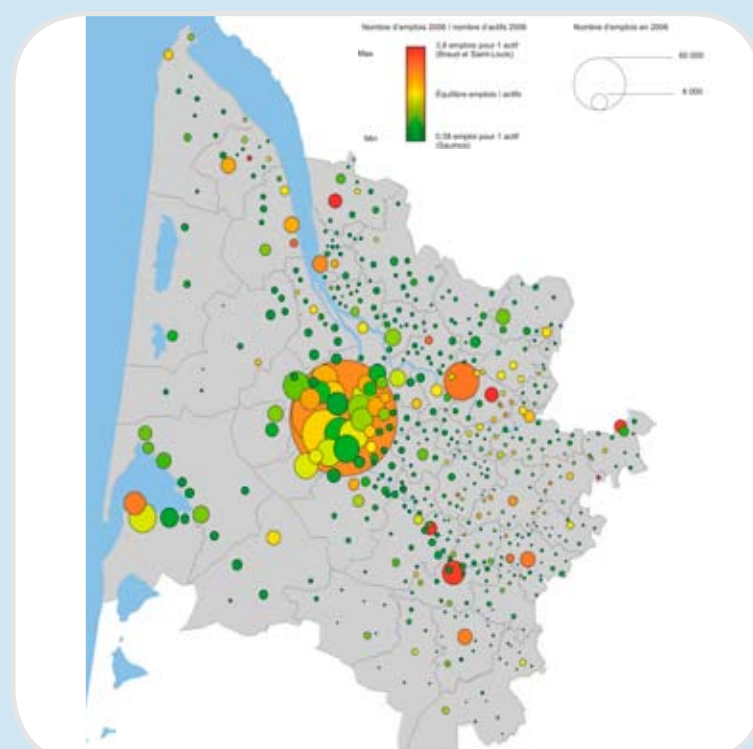
On observe aujourd'hui un mouvement de distanciation croissante entre lieux de vie et lieux d'emplois :

Les entreprises tertiaires sont très mobiles car locataires de leurs bâtiments et n'hésitent pas à modifier leur localisation pour bénéficier d'un effet vitrine ou d'un meilleur positionnement. De ce fait, les liens aux bassins de vie sont fréquemment remis en cause.

Les trajectoires professionnelles des salariés sont beaucoup moins linéaires que dans le passé. Il n'y a peu de situation durable dans l'articulation lieu de vie/lieu de résidence.

L'équilibre emplois/actifs est par conséquent de plus en plus difficile à trouver à l'échelle communale, voire intercommunale.

Promouvoir spatialement l'équilibre habitat/emploi renvoie à un double questionnement. Tout d'abord, les sites dédiés à l'activité sont plus globalement pérennes s'ils sont attractifs du point de vue de l'intérêt que les entreprises trouveront à s'y implanter et à y rester. Ensuite, rapprocher les bassins de vie et les bassins d'emplois suppose d'anticiper et de consolider la question de la desserte en transports en commun des pôles d'emplois, des zones d'activités et plus généralement leur accessibilité.



Rapport entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs à la commune en 2006  
Source : INSEE

# 1

## Faire émerger un projet d'accueil à la hauteur des enjeux de croissance et d'attractivité de la métropole régionale

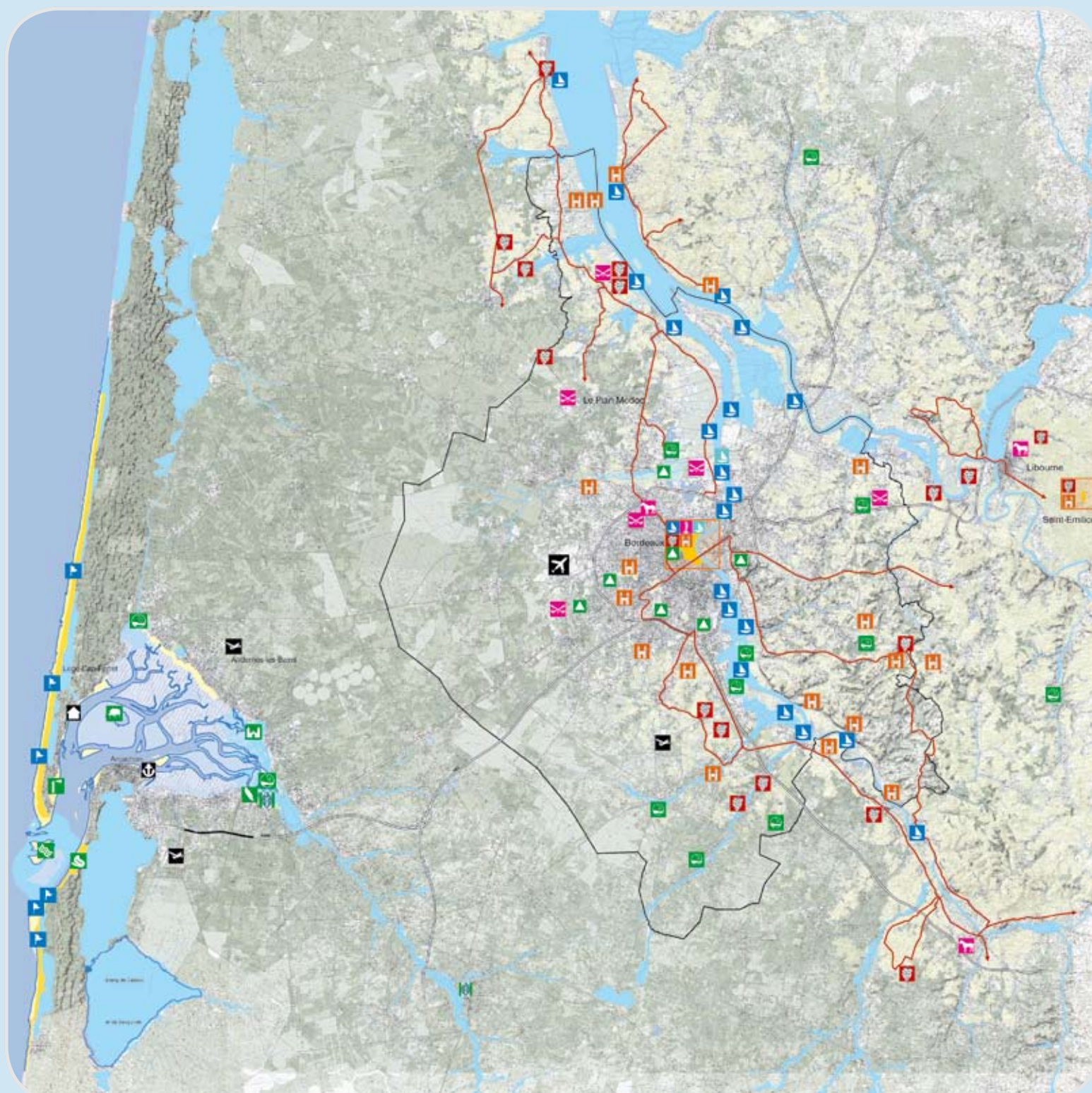
### Définir une stratégie de développement des attracteurs métropolitains

Riche d'un environnement naturel et urbain exceptionnel, la métropole bordelaise connaît une attractivité forte qu'il convient cependant de définir, développer et orienter afin de s'affirmer en tant que métropole européenne. L'estuaire et la richesse paysagère et écologique des fleuves, les petits ports, le patrimoine, les équipements de loisirs et touristiques, les sites naturels et les plages, les villages ostréicoles et viticoles, la route des châteaux viticoles... constituent autant d'atouts pour accorder au tourisme et aux loisirs la place que l'aire métropolitaine se donne dans le grand pari métropolitain touristique.

Pour séduire chaque année toujours plus d'étudiants, de familles, de cadres et de décideurs, l'aire métropolitaine bordelaise, par son potentiel économique et sa qualité de vie, peut miser sur un assemblage harmonieux de «business», tourisme, nouvelles technologies et artisanat, industrie et écologie, développement urbain et parcs naturels. La douceur du climat métropolitain, l'art de vivre, la qualité des infrastructures publiques, éducatives et culturelles constituent autant de critères d'attractivité pour les cadres et les décideurs économiques.



### Les attracteurs métropolitains : un cadre de vie naturel et urbain exceptionnel



Source : a'urba

Parmi les attracteurs métropolitains pour rendre la métropole innovante et créatrice de valeur, le socle des pôles d'excellence incarné par les pôles de compétitivité, le leadership d'Aérospace Valley, le pôle d'anticipation aquitain dans les industries agro-alimentaires et pharmacie santé, la Route des Lasers, la filière des éco-industries, les éco-parcs, aéroparc et les grands projets d'attractivité (Euratlantique, éco-cité Plaine de Garonne) constitue un potentiel essentiel. Sont aussi déterminants le secteur de la recherche et de l'enseignement, une université puissante, un enseignement supérieur diversifié, des sites universitaires et de recherche répartis sur le territoire.

Le secteur culturel peut aussi être un véritable tremplin pour dynamiser l'aire métropolitaine. De plus en plus présentes sur le territoire, les économies créatives composées d'activités à la frontière entre l'économie et la culture créent un milieu favorable à l'innovation et au dynamisme de certains secteurs: jeux vidéos, multimédia, logiciels applicatifs, édition, architecture, design, mode, audiovisuel, image et son, ... qui fondent de multiples projets aujourd'hui à l'oeuvre.

La concentration de lieux créatifs, lieux de rencontres, d'expérimentation, d'invention, peut attirer des entreprises à haute valeur ajoutée et permettre leur développement et leur dynamisme.



## Les attracteurs métropolitains : des filières d'excellence

- réseau de tramway (existant/mis en service 2008)
- ..... projet de tramway 3<sup>e</sup> phase étape opérationnelle
- tache urbaine
- parc urbain
- espace naturel d'agglomération
- zones naturelles et agricoles
- ✈ aéroport
- G gare

### 1. Les facteurs d'attractivités économique

- les éco-parc : Aéroparc / Bioparc / Ecoparc / parc de l'intelligence environnementale / pôle éco-construction
- les pôles de compétitivité : Aéro space Valley / Prod'Innov / route des lasers / Xylofutur
- les pôles universitaires : le campus / le pôle Bastide / Ste Croix / les C.H.U Pellegrin et Haut-Lévêque / Victoire / Unitec
- les projets d'économie créative : Niel Darwin / Bassins à flot / Terres Neuves Bègles

### 2. Les grands projets urbains d'attractivités

- ..... OIN Euratlantique
- éco cité plaine de Garonne
- éco quartiers : Berges du Lac Ginko / Bassins à flot / Ilot d'Armagnac

### 3. La dynamique culturelle et de loisirs

- Bordeaux Unesco - Port de la Lune
- les grands projets culturels et de loisirs : Aréna Montecristo / Frac / centre culturel du vin / les Cascades de Garonne / le Rocher de Palmer / l'écosite du Bourgaillh / la Vacherie



a'urba.

Source : a'urba

# 2

## Une métropole à la croisée des grands réseaux européens mais des conditions de déplacements contraintes localement

### Un réseau d'infrastructures ferroviaires national en complète évolution

Le réseau ferroviaire est aujourd'hui en complète évolution au sein de l'agglomération bordelaise grâce à différents projets particulièrement importants notamment la résorption du « bouchon ferroviaire », le projet de LGV Bordeaux-Paris, le projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Irun. Le développement va largement contribuer à repositionner la métropole bordelaise tant dans les réseaux nationaux et européens en rapprochant le territoire de Paris, de l'Europe du nord, de l'Espagne et de Toulouse que dans les réseaux régionaux via le développement de l'offre Ter Aquitaine. Pour profiter pleinement des effets potentiels de ces nouvelles infrastructures, le SCoT devra participer à l'élaboration de stratégies (intégrant non seulement le volet transport mais également logements, immobilier d'entreprises...) permettant localement de les accompagner et d'en tirer profit. Le SCoT devra également s'interroger sur la manière de préserver certains territoires du sud de l'agglomération par rapport au passage de la LGV. Ces projets ont également des incidences pour le fret, la libération de sillons permettant de mettre en place des corridors pour les marchandises.



Principaux projets à l'échelle de l'Eurorégion

### Une situation de saturation des grandes infrastructures routières

En 20 ans, le réseau routier structurant de l'agglomération s'est organisé en étoile autour de la rocade qui occupe aujourd'hui une place majeure de l'organisation des déplacements. Bien que des projets complémentaires offrant des alternatives aient été envisagés, elle cumule des fonctions de distribution, d'accès au centre et de transit entre le réseau autoroutier et le réseau local.

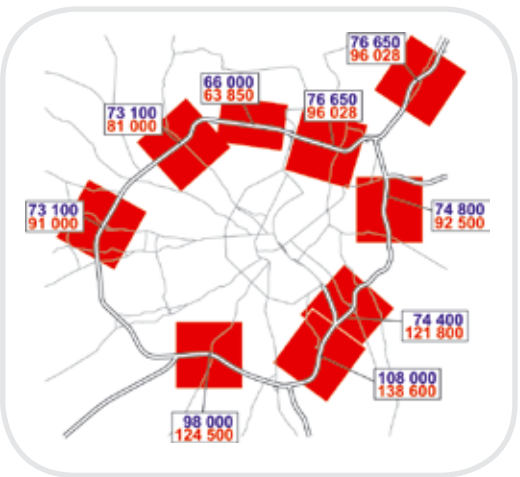
#### Vers une amélioration du réseau autoroutier

Le réseau autoroutier girondin est progressivement conforté avec :

- > la mise à 2x3 voies de l'A10, du pont d'Aquitaine et la mise à 2x3 voies progressive de la rocade ouest, dont le prolongement est en cours sur les sections entre les échangeurs 9 et 12.
- > la décision d'effectuer des travaux d'aménagement et d'élargissement à 2x3 voies pour la section comprise entre Salles et Saint-Geours de Maremnes et d'engager une étude d'opportunité sur la section entre la rocade et la bretelle d'accès au bassin d'Arcachon, afin notamment d'améliorer les conditions de circulation, d'assurer un fonctionnement satisfaisant du corridor Atlantique et de réduire les nuisances générées sur le cadre de vie et l'environnement ;
- > la réalisation en cours du projet d'autoroute A65 reliant Langon à Pau dont la mise en service est annoncée pour 2011 ;
- > l'étude en cours de la mise aux normes autoroutières de la RN 89.

Cependant, malgré la poursuite des travaux d'amélioration les réseaux autoroutiers demeurent régulièrement congestionnés.

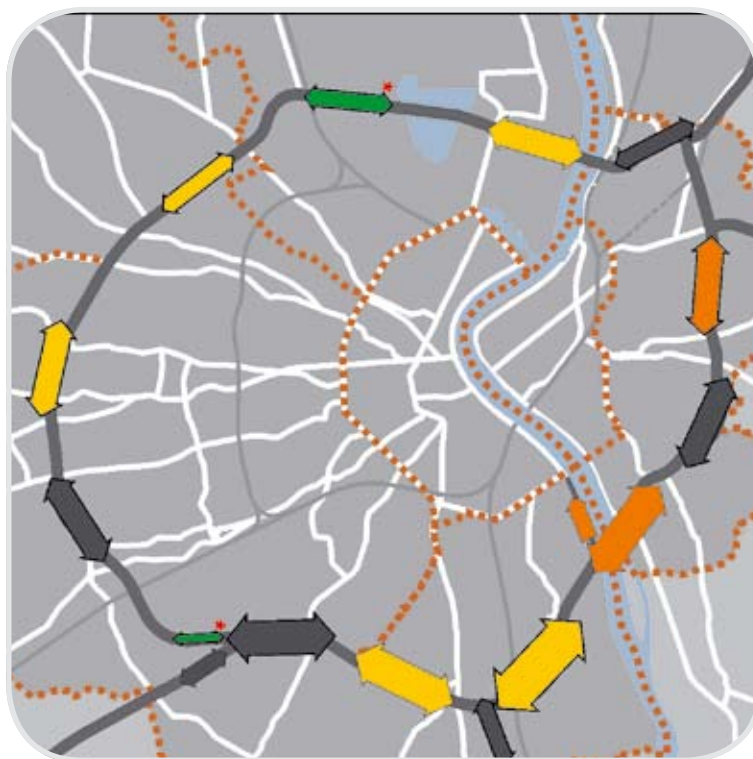
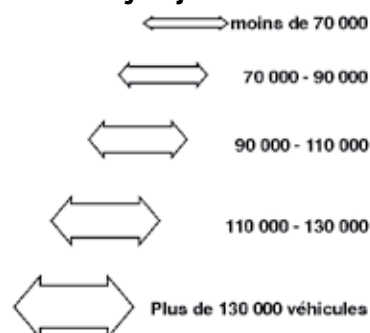
De plus, dans ce contexte, l'abandon du contournement autoroutier de Bordeaux repose la question de la garantie du niveau de service sur le corridor Sud-Europe Atlantique ainsi que de son positionnement européen. Il pose aussi, plus localement, la question de son attractivité économique et des conditions de déplacements de ses résidents (des usagers locaux). Il interroge plus particulièrement le rôle de la rocade.



Trafic moyen journalier annuel 1998 et 2005  
Source : DDE

## Une situation de saturation des grandes infrastructures routières

### Trafic moyen journalier



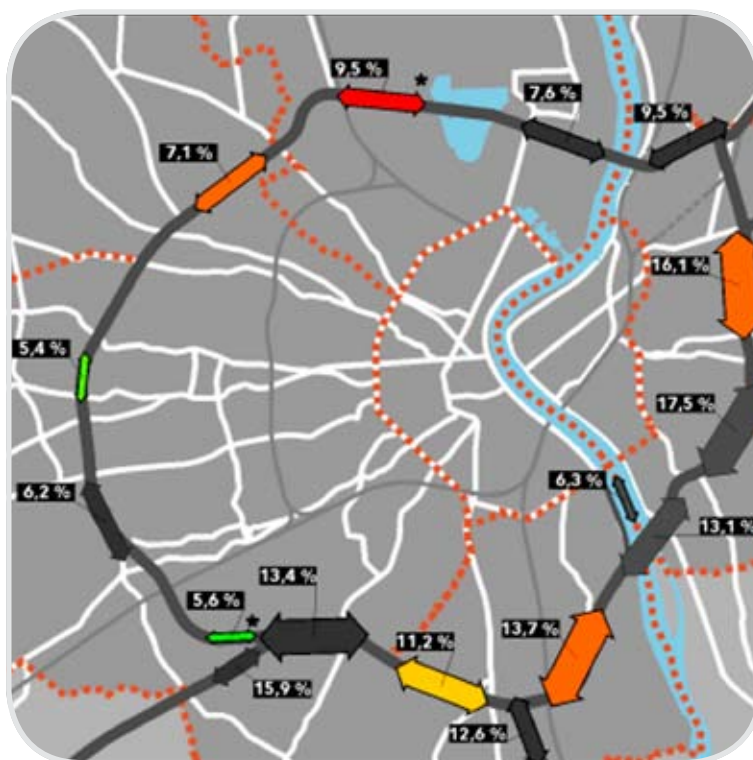
Le trafic moyen journalier en 2006 - Évolution entre 2000 et 2006  
Source : Observatoire du PDU

### Taux de variation annuel du trafic du trafic poids lourds

\* entre 2003 et 2006



### Trafic moyen journalier



Le trafic poids lourds moyen journalier en 2006 - Évolution entre 2000 et 2006  
Source : Observatoire du PDU

## Des difficultés de déplacements sur la rocade qui supporte des trafics multiples

La rocade bordelaise enregistre un trafic moyen quotidien élevé, variant selon les sections de 80 000 à plus 140 000 véhicules.

La rocade ouest, à 2x2 voies, joue un rôle majoritairement dans les échanges locaux. Elle supporte un trafic important et connaît des périodes de congestion aux heures de pointe du matin et du soir.

La rocade Est et Sud (jusqu'à l'échangeur avec l'A63) assure la continuité à 2x3 voies de l'axe nord-sud reliant l'Europe du nord à la péninsule ibérique. Les flux de grand transit européen empruntent pour l'essentiel cette section de la rocade.

En 2006, les trafics de la section Est sont supérieurs à 100 000 véhicules par sens et les trafics de transit représentent 25 % du trafic total et sont en augmentation (hausse de 7 % des trafics de grand transit entre 2003 et 2007).

Les conséquences sont multiples : saturation grandissante et dégradation du niveau de service (temps de déplacements incertains et irréguliers) pénalisant l'accessibilité aux territoires et la compétitivité de l'agglomération, pollution et nuisances sonores, sentiment d'insécurité pour les usagers, etc.

La rocade doit donc concilier la réalité d'un axe de transit essentiel avec les besoins croissants d'échanges locaux et de mobilité urbaine nécessaires au dynamisme et au développement de l'agglomération tout cela dans un contexte de congestion grandissant.

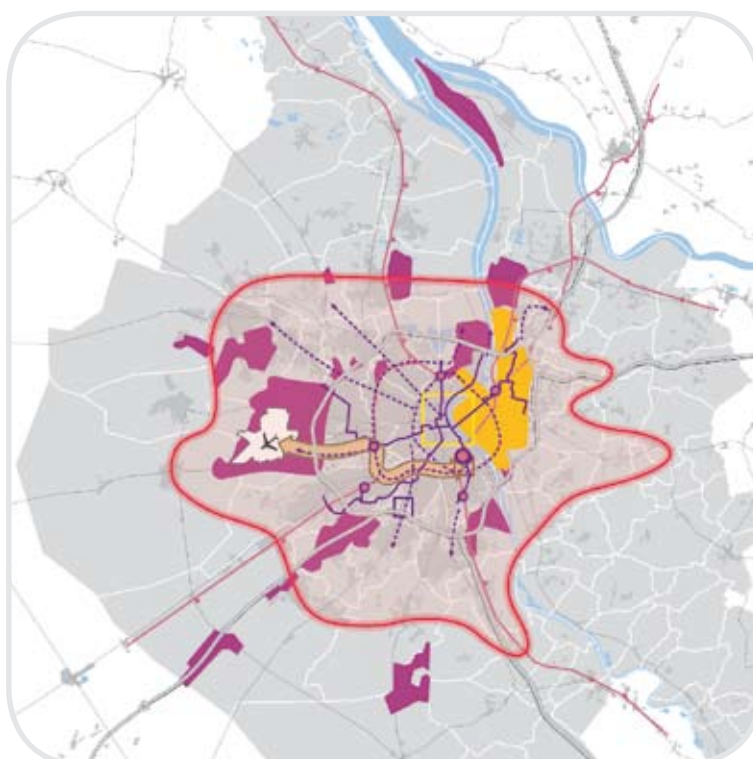
Selon les projections effectuées, la dynamique constatée devrait se poursuivre entre la péninsule et le reste de l'Europe sur le corridor Atlantique. L'évolution estimée du trafic de marchandises se situant, entre 2003 et 2020, entre +56 % selon les hypothèses basses et +119 % selon les hypothèses hautes.

Même si les alternatives au mode routier pour le trafic de marchandises se développent de façon intensive face à la double contrainte du prix du pétrole et de la réduction des gaz à effet de serre, le passage de la route vers d'autres modes se fera progressivement et sera insuffisant à court et moyen terme pour absorber la totalité de l'augmentation du trafic de marchandises. Il convient donc de s'interroger sur la manière de bien préparer l'avenir tout en veillant à gérer cette période transitoire. Pour cela, il conviendrait de :

- > re-questionner les aménagements du réseau routier (en particulier configuration, exploitation, etc.) ;
- > inciter une réflexion en matière globale du transport de marchandises et d'aménagement logistique de l'agglomération intégrant les potentialités alternatives (transport ferré, fluvial et maritime) ainsi qu'en matière de logistique urbaine ;
- > identifier les objectifs de contournement ferroviaire.

De manière parallèle, le SCot doit être l'occasion de s'interroger sur les conditions à offrir pour une évolution des pratiques de déplacements des personnes au sein de l'agglomération.

## Des difficultés à accéder au cœur d'agglomération



La saturation des grandes infrastructures routières génère une zone de congestion importante sur l'aire métropolitaine qui s'avère particulièrement pénalisante pour les déplacements locaux. Cette zone s'étend progressivement dépassant ainsi largement la rocade.

Le réseau de transport collectif urbain s'inscrivant largement dans cette zone de congestion, l'accès aux pôles d'échanges en voiture particulière reste particulièrement difficile et peut même s'avérer dissuasif pour le report modal.

# 2

## Des efforts sur l'offre de transport collectif mais l'absence de réelles alternatives à la voiture demeure dans certains territoires

Des évolutions dans les pratiques de déplacements à prendre en compte

### Une évolution du volume de déplacement en lien avec l'évolution démographique

Entre 1998 et 2008, les déplacements des habitants de l'agglomération ont augmenté de 11,5 % pour atteindre 3,2 millions de déplacements quotidiens. La hausse du volume de déplacements constatée est essentiellement liée à l'accroissement démographique puisque dans le même temps la population augmentait de 10 %.

Dans ce contexte, d'ici 2020, alors que l'agglomération bordelaise entend accentuer son dynamisme démographique, l'évolution à la hausse de la demande de déplacements devrait se poursuivre.

### Une part de la voiture particulière toujours prépondérante

Sur cette même période (1998-2008), même si la part des déplacements effectués en voiture diminuait de 4 points, passant de 67 à 63 %, le volume global de déplacements réalisés en voiture continuait d'augmenter (+6 %). Combinée à une complexification et à une diversification spatio-temporelle des déplacements, cette tendance participe à l'extension de la congestion routière bien au delà de la rocade et du cœur d'agglomération.

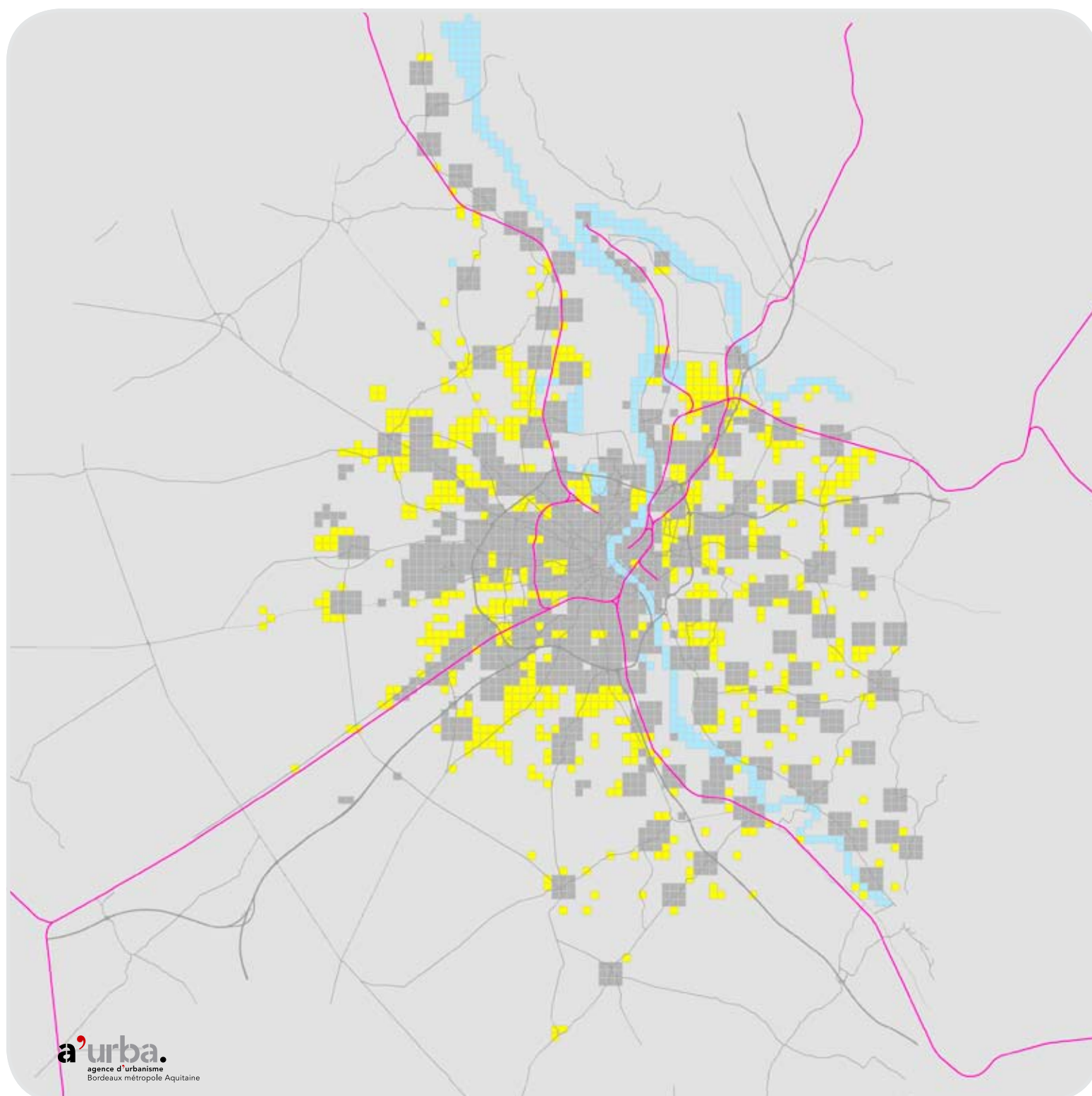
### Une évolution en faveur des transports collectifs

Cette diminution de la part modale de la voiture particulière s'est faite au profit de l'ensemble des autres modes traduisant ainsi une rupture de tendance et la portée des efforts réalisés notamment sur les réseaux de transports collectifs.

Ainsi, on enregistre une hausse de 25 % du nombre de déplacements réalisés en transport collectif (+58000 déplacements / jour).

A noter que sur près de 290000 déplacements réalisés quotidiennement en transport collectif, 92 % sont réalisés sur le réseau urbain et 64 % sur le réseau tramway.

Les espaces situés à moins d'un kilomètre d'une centralité ou polarité



## Une évolution de l'offre de transports collectifs

### Une reconfiguration lourde des transports collectifs urbains et un développement des réseaux périurbains

Ainsi le réseau de tramway est une réussite en terme de mise en oeuvre, avec la réalisation de 43,8 km de lignes. En décembre 2009, le Conseil de la Communauté Urbaine a voté l'extension des trois lignes et la création d'une ligne D dont les mises en service doivent intervenir dès la fin 2013.

Le réseau interurbain du Conseil Général a fait l'objet d'une restructuration en 2006 qui a permis d'adapter l'offre à la demande dans un territoire périurbain de 15-20 kilomètres à partir des pôles d'échanges tramway, de créer quelques lignes nouvelles au sein de ce périmètre ainsi que de rabattre les lignes de cars sur les pôles d'échanges tramway en entrée d'agglomération.

Le réseau Ter a fait l'objet d'un programme volontariste de développement en terme de redéploiement de l'offre, de cadencement qui doit être généralisé cette année, de renouvellement du matériel roulant et des infrastructures et de modernisation des gares.

De nombreuses dispositions ont été prises pour développer l'intermodalité autour du tramway : aménagement de parcs relais, de pôles d'échanges avec le réseau de bus, le réseau

ferroviaire ou le réseau Trans'Gironde, mise en place d'une tarification intermodale.

A noter que « Mouvable », une association regroupant les différentes AOT œuvrant sur l'aire métropolitaine (CUB, CG 33, Conseil Régional d'Aquitaine) a été créée avec pour objectif la coordination entre les différents projets en attendant l'élaboration d'un schéma partagé de la mobilité. Selon les derniers résultats de l'enquête ménages déplacements, la part modale des transports collectifs est passée de 8 à 9 % sur l'agglomération bordelaise entre 1998 et 2009. Si cette évolution semble peu significative il est important de noter l'inversion de tendance puisque la part des TC avait coutume de diminuer et surtout le fait que le nombre global de déplacements réalisés en TC, sur la même période, a augmenté de 25 %.

Avec 200 000 voyageurs par jour en 2009, la fréquentation du tramway dépasse toutes les prévisions. Dès 2004, le nombre de voyageurs sur l'ensemble du réseau TBC progressait de 8 % par rapport à l'année précédente.

De la même manière le réseau Ter a connu une très forte augmentation de sa fréquentation : entre 2003 et 2007, alors que l'offre augmentait de 20 %, la fréquentation évoluait de +30 %.

## Une demande de déplacements plus complexe

### Des demandes de déplacements encore difficiles à satisfaire par les transports collectifs

L'architecture générale du réseau de tramway actuelle et son exploitation – des lignes radiales et des points de correspondance concentrés dans l'hypercentre bordelais – obligent tous les mouvements à converger vers le centre et pénalisent le réseau dans la zone la plus dense. A l'heure de pointe du soir près de 30 % des montées sont concentrées sur les trois stations de correspondance. Ce constat doit interroger l'évolution de l'architecture radiale du réseau et les poursuites du maillage de transport collectif urbain à terme.

Les parcs relais connaissent un franc succès (les parcs ouverts avec la première phase du tramway enregistrent un taux d'occupation moyen exceptionnel comparé à d'autres agglomération françaises) témoignant d'un report modal de la voiture vers le tramway réussi mais certains sont complets tôt le matin. Il convient d'étudier les mesures pour soulager certains parcs (mesures tarifaires notamment) et d'anticiper la localisation et le dimensionnement de nouveaux parcs relais.

De leur côté, les lignes de bus urbains et de cars sont pénalisées par la congestion du réseau routier en accès au cœur d'agglomération. Pour améliorer leur performance, la mise en place de sites propres est une solution qui doit être envisagée.

Sur certaines liaisons, l'état vétuste du réseau ferroviaire pose des problèmes d'efficacité et certains déséquilibres subsistent par exemple dans le Médoc au delà de Macau.

La structure des déplacements est marquée par un accroissement des besoins de déplacements de périphérie à périphérie pour lesquels l'offre TC est peu adaptée. Ceci rend difficile l'accès aux zones d'emplois qui pourtant offrent l'avantage d'être polarisées.

Plus globalement c'est la difficulté pour les transports collectifs à répondre à la demande dans les territoires peu denses

ou éloignés et la dépendance à l'automobile qui en résulte pour certains ménages qui doit faire l'objet d'une attention particulière.

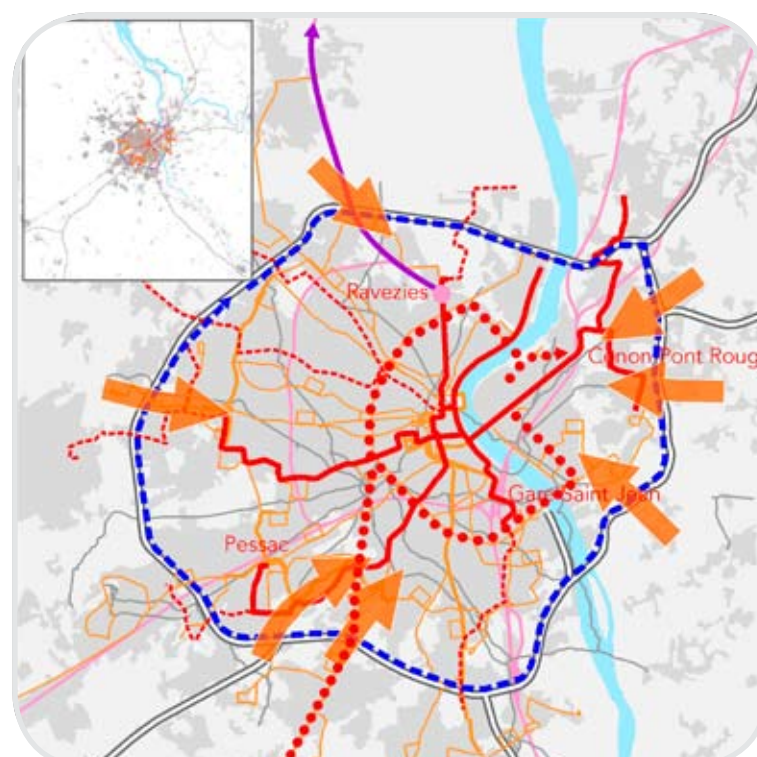
Rendue possible notamment par le développement des réseaux routiers, la multipolarisation urbaine se renforce et avec elle un phénomène plus complexe d'étalement urbain qui rend difficile la proposition d'une offre alternative à la voiture performante et crédible. C'est ici tout l'enjeu de l'articulation entre politique des transports et politique d'urbanisme qui est posé. Une structuration urbaine forte autour des axes de transports collectifs, garantissant un potentiel de clientèle suffisant apparaît en effet comme une des conditions au développement d'une offre en transports collectifs performante. Il s'agit là d'un des principes fondateurs de la politique de transports communautaire qu'il convient maintenant de développer sur les territoires périurbains.

Cette structuration est également indispensable pour développer des pratiques de déplacements de proximité et donc favoriser l'usage du vélo ou de la marche.

Enfin, la période qui s'ouvre marquée par une prise de conscience des risques environnementaux couplée à un renchérissement probable du coût de l'énergie amène plus globalement à s'intéresser à l'ensemble des solutions alternatives : co-voiturage, autopartage, transport à la demande, vélos en libre service...

#### Développer le réseau urbain

- Tramway 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> phase
- - - Extensions TCSP 3<sup>e</sup> phase à l'étude
- ● ● ● Hypothèses de développement du réseau
- Expérimentation d'un tramway d'agglomération
- Lignes de bus structurantes
- ➔ Mise en site propre des lignes de bus structurantes
- - - Principe de bouclage et maillage complémentaires
- Réseau ferroviaire voyageurs



# 2

## Refonder une régulation transports urbanisme pour une métropole de proximité et améliorer les accessibilités au territoire

Définir les stratégies locales permettant de tirer le meilleur parti de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire au cœur de l'agglomération

L'enjeu concerne ici non seulement l'accessibilité tous modes à la gare et plus globalement à l'opération Euratlantique, mais également la mise en liaison de l'OIN avec les grands pôles d'attractivité urbains et économiques afin que les gains de temps obtenus sur les longs trajets ne soient pas « gommés » par les temps d'accès à la gare au sein de l'agglomération.

La mise en service des LGV pose aussi la question du rôle à venir des gares Ter de l'agglomération et du repositionnement éventuel de leurs quartiers environnants.

Il s'agit plus largement de définir la stratégie urbaine et de développement économique permettant à l'agglomération de profiter de la dynamique liée à la grande vitesse pour accéder au rang de métropole européenne. Il convient notamment de préciser l'articulation et les synergies avec les autres pôles tertiaires.

Optimiser l'utilisation des infrastructures routières existantes

La question des conditions d'accessibilité « à grande échelle », support aujourd'hui de l'attractivité économique, renvoie directement à la question de la gestion du passage de trafic routier de transit au sein de l'agglomération et donc du rôle de la rocade qui supporte à la fois ce type de trafic mais également le trafic d'échanges et le trafic local dans des conditions dégradées.

Dans ce contexte, il convient de s'interroger à une optimisation, à court terme, des réseaux routiers existants par une redéfinition de leurs fonctions et de leurs conditions d'exploitation (vitesse, profil...).

A plus long terme, la mise en service d'un contournement ferroviaire de l'agglomération permettra d'absorber une part du trafic de transit de marchandises. Il permettra également de réduire le volume des populations exposées aux risques et aux nuisances des convois ferroviaires. Le SCoT doit être l'occasion de débattre des objectifs de cette nouvelle infrastructure.

Enfin, il apparaît indispensable de mener une réflexion en matière d'organisation du transport de marchandises, d'aménagement logistique de l'agglomération intégrant les potentialités alternatives et de logistique urbaine.

Garantir l'accessibilité aux zones d'emplois et aux grands équipements métropolitains

Rendu possible notamment par le développement des réseaux routiers, l'étalement urbain s'accompagne d'une complexification de la demande de déplacements et de la difficulté à proposer une offre alternative à la voiture performante et donc crédible. La période qui s'ouvre, marquée par une prise de conscience des risques écologiques et, à terme, un probable renchérissement du coût de l'énergie -et donc une difficulté croissante pour certaines populations à assumer la dépendance à la voiture- amène à poursuivre le développement des réseaux de transports collectifs afin de garantir l'accès aux zones d'emplois, qui offrent l'avantage d'être polarisées, et aux grands équipements métropolitains. Ceci passe notamment par la mise en place de sites propres pour les lignes de bus ou de cars pénalisées par la congestion routière ainsi par l'amélioration des liaisons de périphérie à périphérie. Cela nécessite également de passer d'une intermodalité résultant de l'articulation des différents réseaux de transport à la construction d'un réseau intermodal ambitieux.

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

Le développement de réseaux de transports collectifs attractifs repose sur l'articulation entre politiques d'urbanisme et politiques des transports. Il y a là en effet un enjeu de « rentabilisation réciproque » : une structuration urbaine forte autour des axes de transports collectifs structurants garantit un potentiel de clientèle intéressant pour la mise en place d'une offre de Transport collectif performante. Il s'agit d'un des principes fondateurs du projet de tramway qu'il convient maintenant de développer dans les territoires périurbains.

La nécessité d'une plus grande structuration urbaine dans les territoires périphériques apparaît également comme un enjeu pour le développement des pratiques de proximité et donc pour le développement des modes alternatifs à la voiture particulière des plus classiques aux plus « en devenir » : co-voiturage, auto-partage, vélos en libre service...

La construction d'une métropole « à haut niveau de service » autour du transport public, 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.

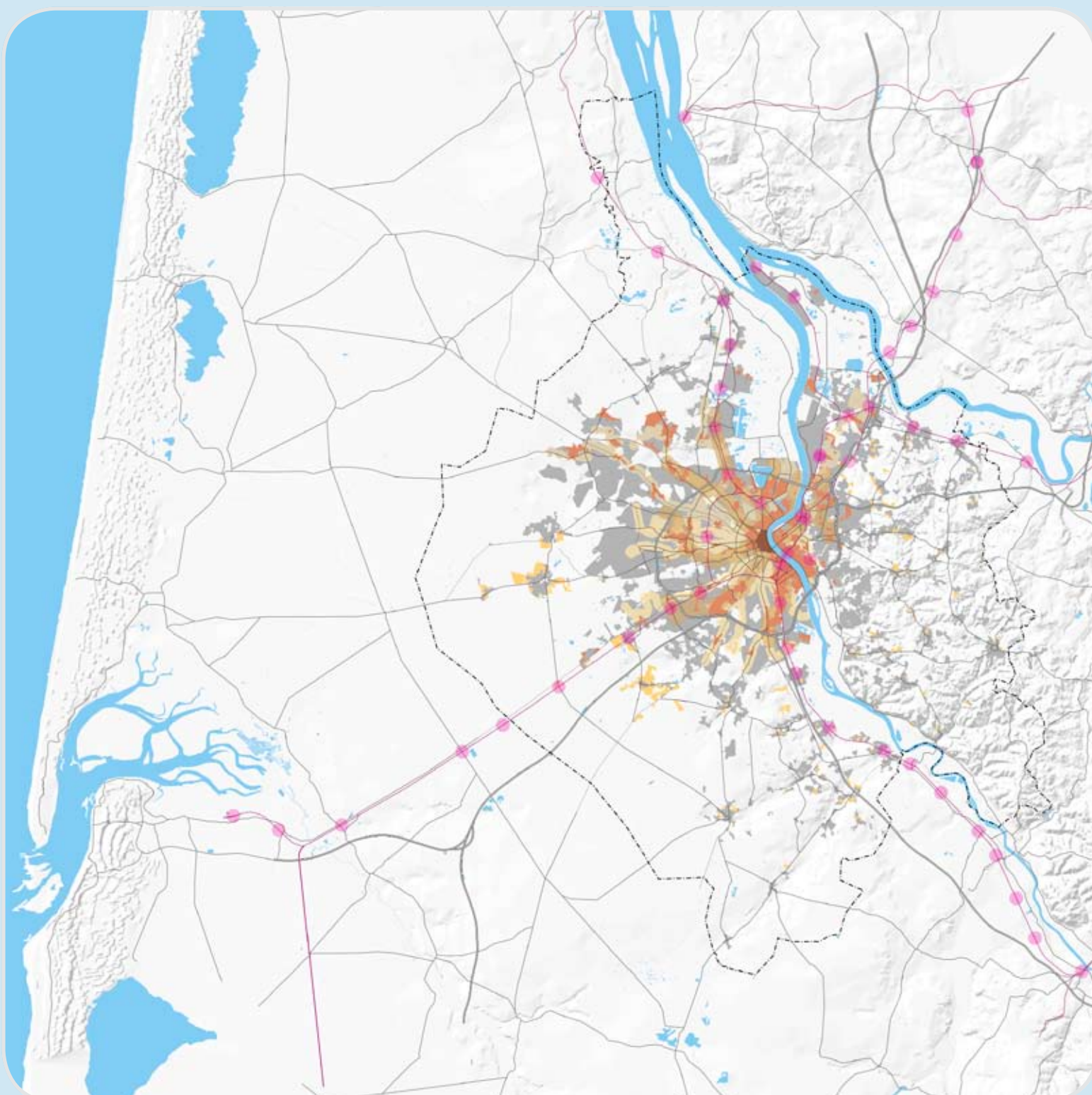
Organiser la ville en s'appuyant sur les corridors de transports collectifs, dans un objectif à la fois de rentabilisation réciproque et d'optimisation des investissements publics en matière d'infrastructures/transports/équipements et des investissements privés, permet d'optimiser la fabrication urbaine à partir de l'offre en transport. Une structuration forte habitat/équipements/services et commerces autour des axes de transports collectifs structurants garantit un potentiel de clientèle intéressant pour la mise en place d'une offre de transports collectifs performante et permet d'atteindre un certain niveau de « densité d'usage ». Enfin, dans une logique de mutualisation urbaine autour du tramway, il est certainement opportun de proposer des mesures d'anticipation, d'intervention foncière et de mettre en place des modes et des processus de fabrication de la ville plus opérants, à la fois sur les terrains évolutifs et les grandes parcelles, et de fixer des critères d'intensité urbaine et d'urbanisation optimale dans les corridors de transports collectifs, sur les sites de projet et dans les tissus constitués.

## Une métropole « à haut niveau de service » autour du transport public plus accessible, plus économe, plus attractive

### Lieux privilégiés du développement résidentiel

-  corridor de 500 m autour du tramway
-  corridor de 300 m autour des lignes
-  périmètre de 500 m autour des gares
-  site de projet ou zone d'extension urbaine
-  espace ouvert à l'urbanisation

a'urba.



Source : a'urba

# 3

## Des efforts à fournir pour réduire les émissions de gaz à effet de serre d'une métropole en forte croissance

### Un triple objectif à atteindre d'ici 2020

Au niveau européen, des engagements ont été votés en 2008 autour d'un triple objectif à atteindre d'ici 2020 :

- > réduire de 20 % les émissions de GES par rapport à leur niveau de 1990 ;
- > porter la part des énergies renouvelables à 20 % de la consommation d'énergie finale ;
- > réaliser 20 % d'économie d'énergie.

La loi relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement (Grenelle 1) réaffirme les engagements européens, tout en concentrant les efforts de réduction sur les secteurs des transports et du bâtiment. Ce dernier est identifié comme « le principal gisement d'économies d'énergie exploitable immédiatement ». De fait, le projet prévoit la réduction des consommations d'énergie du parc des bâtiments existants d'au moins 38 % d'ici à 2020. Dans le secteur des transports, l'objectif est de réduire les émissions de 20 % d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau atteint en 1990. Ces objectifs ont été réaffirmés, au niveau local, notamment dans les deux plans climats en cours d'élaboration par le Conseil général et la Communauté urbaine de Bordeaux.

### Consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre sur le territoire du SCoT

#### Bilan énergétique du territoire communautaire

Le bilan énergétique réalisé par l'Agence locale de l'Energie de l'agglomération bordelaise et Gironde (ALEAB33) pour l'année 2007 sur le territoire communautaire fait apparaître une consommation finale énergétique de 1309 ktep tous usages confondus. La part des transports dans ce bilan est de 29 %, celui de l'habitat et du tertiaire de 43 %. Ce sont les deux domaines d'intervention privilégiés du SCoT et ceux connaissant les plus fortes hausses à l'échelle nationale et locale (+14 % pour les transports et +21 % pour l'habitat-tertiaire entre 1990 et 2005 sur le territoire girondin). En termes d'émissions de gaz à effet de serre, la quantité totale de gaz émis est évaluée à 4000 ktonnes, dont 30 % de la responsabilité du secteur des transports et 32 % de la responsabilité de l'habitat-tertiaire.

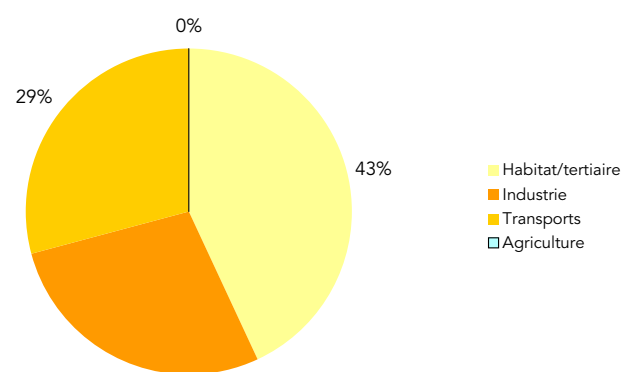
#### Dans le secteur de l'habitat et du tertiaire

Toujours d'après le bilan de l'ALEAB33 réalisé sur la CUB, le gaz naturel représente 52 % de la consommation d'énergie finale du poste habitat-tertiaire, l'électricité 36 %. Cette part élevée de l'électricité, corrélée avec le fait que le taux de conversion en tonnes CO<sub>2</sub> est plus faible pour cette énergie, explique pourquoi le poids du secteur de l'habitat-tertiaire dans les émissions de GES est plus faible que le poids correspondant dans la consommation finale. En outre, notons que les énergies renouvelables et assimilées (récupération de chaleur) représentent en 2007 une part très faible (moins de 3 % de la consommation finale) dans ce secteur privilégié de consommation de ces énergies.

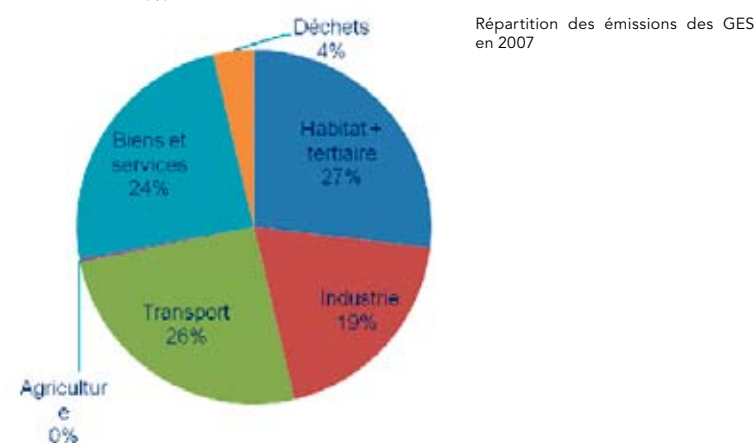
#### Dans le secteur des transports

Une étude, commandée au CETE Sud-Ouest par la DRE Aquitaine sur les consommations énergétiques et les émissions de GES liées au poste transport sur le territoire régional met en évidence la part élevée de l'aire métropolitaine dans les émissions girondines (48 % du bilan énergétique et des émissions du département). Cela étant, ce chiffre reste en relative proportion avec les parts de trafic, l'aire métropolitaine représentant 41 % du trafic voyageurs tous modes et 47 % du trafic marchandises tous modes du département. Pour le seul trafic routier, la CUB représente 62 % des émissions sur l'aire du SCoT. Le trafic total sur la rocade représente 24 % (respectivement 39 %) des émissions dues au mode routier sur l'aire du SCoT (respectivement sur la CUB). Enfin, le trafic de transit routier sur l'ensemble du SCoT représente 25 % des émissions pour 2 % seulement du nombre total de déplacements.

Sur la CUB

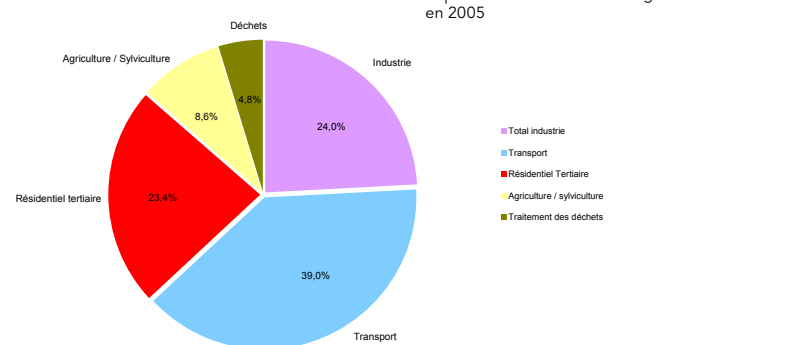


Consommation d'énergie 2007 Répartition par secteurs

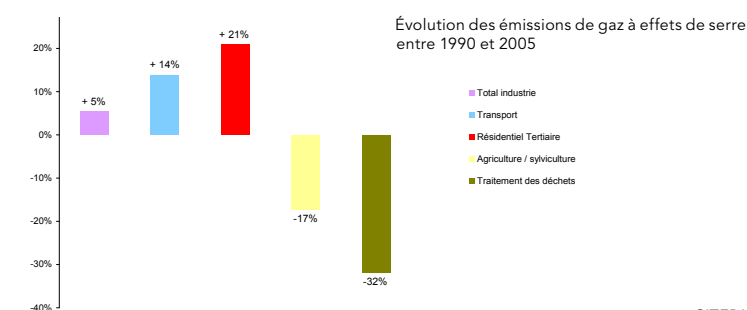


Répartition des émissions des GES en 2007

En Gironde

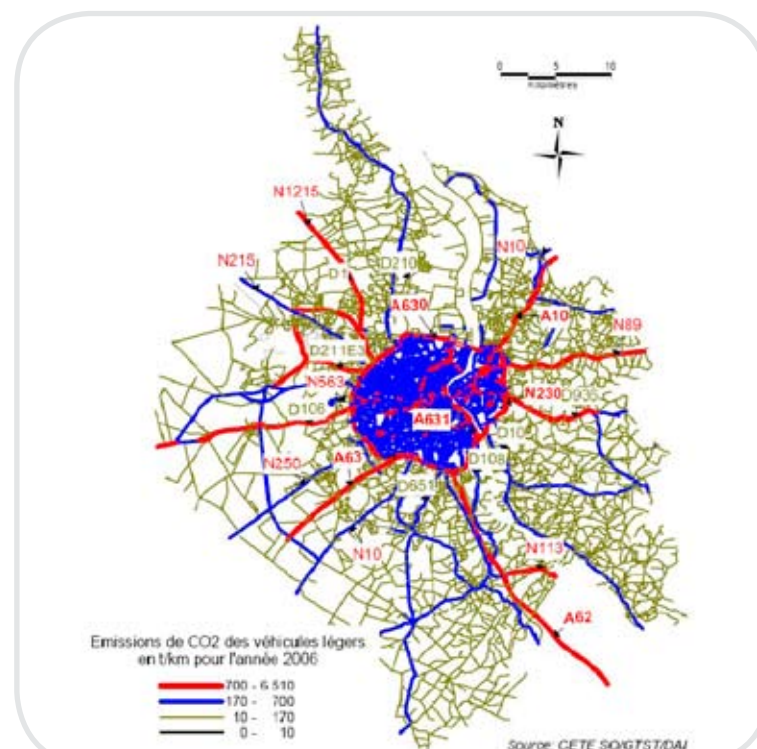


Répartition des émissions de gaz à effet de serre en 2005



Évolution des émissions de gaz à effets de serre entre 1990 et 2005

source : CITEPA



Émissions de CO<sub>2</sub> générées par les véhicules légers en 2006

## Gisements et production en énergies renouvelables sur le territoire du SCoT

Les potentiels d'énergies renouvelables et assimilées majoritaires sur le territoire du SCoT sont les suivants :

- > l'énergie solaire thermique (pour la production d'eau chaude sanitaire pour le résidentiel-tertiaire) et l'énergie solaire photovoltaïque pour la production d'électricité ;
- > la biomasse issue de l'exploitation forestière pour le chauffage des bâtiments résidentiels (individuels ou collectifs) et tertiaires ;
- > la géothermie pour le chauffage des bâtiments ;
- > la récupération de chaleur pour le chauffage et l'ECS des bâtiments résidentiels collectifs ou tertiaires.

### L'énergie solaire

Avec en moyenne 2171 heures d'ensoleillement par an, le territoire du SCoT reçoit annuellement 1300 kWh d'énergie par mètres carrés. D'après le schéma directeur des énergies renouvelables du Conseil Général de la Gironde, 3,6 m<sup>2</sup> de capteurs solaires thermiques correctement orientés répondent à 53 % du besoin annuel en eau chaude sanitaire d'une maison individuelle occupée par quatre personnes. En appliquant la méthode retenue par le Conseil Général au territoire du SCoT, le gisement de toits non soumis à des contraintes architecturales ou paysagères représenterait 40 millions de m<sup>2</sup>. Ces toits, qu'ils soient situés en zones résidentielles / mixtes (31 millions de m<sup>2</sup>) ou zones d'activités (9 millions de m<sup>2</sup>), constituent un important gisement de surface pour la production d'énergie solaire thermique ou photovoltaïque.

La technologie solaire photovoltaïque permet de transformer l'énergie solaire incidente en électricité. Les capteurs photovoltaïques sont soit installés à même le bâtiment (en toiture), soit regroupés en centrales photovoltaïques.

Concernant ces dernières, le potentiel de raccordement aux postes sources existants sur l'aire du SCoT s'élève à 2 600 MW. Soit un peu plus que la consommation totale d'électricité des habitants de la CUB en 2007 (source ALEAB33). Cela étant, une perte importante des postes se situe en zone urbaine intrarocade et ne peut donc pas être valorisée par l'installation de centrales photovoltaïques.

### L'énergie éolienne

Si l'énergie éolienne offre également un potentiel énergétique important sur le territoire, son exploitation terrestre est pour autant entravée par de nombreuses contraintes. Le gisement d'éoliennes terrestres est considéré, ici, sur ce territoire, comme trop faible au vu du seuil de rentabilité énergétique d'une éolienne situé à des niveaux de vents de 5,5 mètres par seconde. Cette vitesse n'est que rarement atteinte sur le territoire girondin, à l'exception de la bordure littorale sur une bande d'environ 1 km.

Par ailleurs, l'implantation d'éoliennes terrestres peut constituer une menace pour le corridor majeur de migration avifaune que représente le littoral aquitain.

## Des démarches locales engagées

Les plans climat sur le territoire couvert par le SCoT sont :

- > **le plan climat de la région Aquitaine**, pour la période 2007-2013, énonce 48 premières mesures dans les quatre domaines que sont : l'industrie/l'énergie/les déchets ; les transports ; le résidentiel/le tertiaire ; l'agriculture et la forêt.
- > **le plan climat départemental de la Gironde**, lancé en juin 2009, dans le cadre d'une démarche participative, il débouchera sur l'élaboration du Livre Blanc.
- > **le plan climat de la Communauté urbaine de Bordeaux** proposera un plan d'action pour lutter contre le changement climatique, avec réduction de 20 à 30 % des émissions de gaz à effet de serre du territoire d'ici 2020, pour atteindre le facteur 4 en 2050.
- > **les plans climat de Bordeaux, de Mérignac et de Pessac** : les communes de Mérignac et Pessac projettent de mener une élaboration commune de leur plan climat et de l'intégrer dans le plan communautaire.

Un «profil climat » du territoire communautaire a été réalisé sur la base du bilan énergétique de l'ALEAB33 précité.

On retrouve dans ce profil climat : le diagnostic bilan carbone et l'analyse des émissions de gaz à effet de serre, l'analyse des impacts et des vulnérabilités du territoire face au changement

### Le bois et la biomasse

Définie par la loi du 14 juillet 2005 comme la fraction biodégradable des produits, déchets et résidus provenant de l'agriculture, de la sylviculture et des industries connexes, ainsi que la fraction biodégradable des déchets industriels et ménagers, la biomasse comprend :

- > le bois ;
- > les déchets et sous produits agricoles ;
- > les déchets de l'industrie et de la transformation du bois ;
- > la fraction biodégradable des déchets industriels et ménagers ;
- > les boues des stations d'épuration des eaux usées.

Cette énergie trouve son application dans le chauffage des bâtiments résidentiels et tertiaires tant pour des dispositifs de chauffage individuel que collectif.

Actuellement, les filières dites de seconde génération permettant de transformer la biomasse forestière en carburant ne sont pas encore au point.

### La géothermie

Le bassin sédimentaire aquitain présente dans son ensemble un potentiel en géothermie verticale certain. Le gisement se caractérise par une abondante ressource en eau douce dont la température est basse (30-100°C). Huit puits avaient ainsi été forés dans les années 80 sur le territoire communautaire. Leur exploitation pose des conflits potentiels avec la préservation de la ressource en eau. Une réflexion est actuellement en cours sur la mise en conformité et la rationalisation des puits existants. leur optimisation permettrait à terme de valoriser environ 20 000 tep contre 2 000 actuellement.

### La récupération de chaleur

Les eaux usées contenues dans les grandes canalisations d'évacuation et les eaux épurées des stations d'épuration (STEP) constituent un gisement de calories important qu'il est possible de « récupérer » à des fins de chauffage, de climatisation et de production d'eau chaude sanitaire (ECS). Les zones agglomérées du territoire métropolitain - la CUB en premier lieu - constituent des sites privilégiés pour ce type de « recyclage énergétique ».

climatique, l'identification des acteurs, la présentation du potentiel du territoire en matières d'énergies renouvelables. A partir d'un assemblage des différents plans climat dès que ceux-ci seront réalisés et achevés sur le territoire du SCoT, le SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise visera alors à s'articuler avec ces nouveaux outils afin de favoriser la cohérence des politiques publiques.

# 3

## Un territoire vulnérable face aux risques

### Le risque de feux de forêt

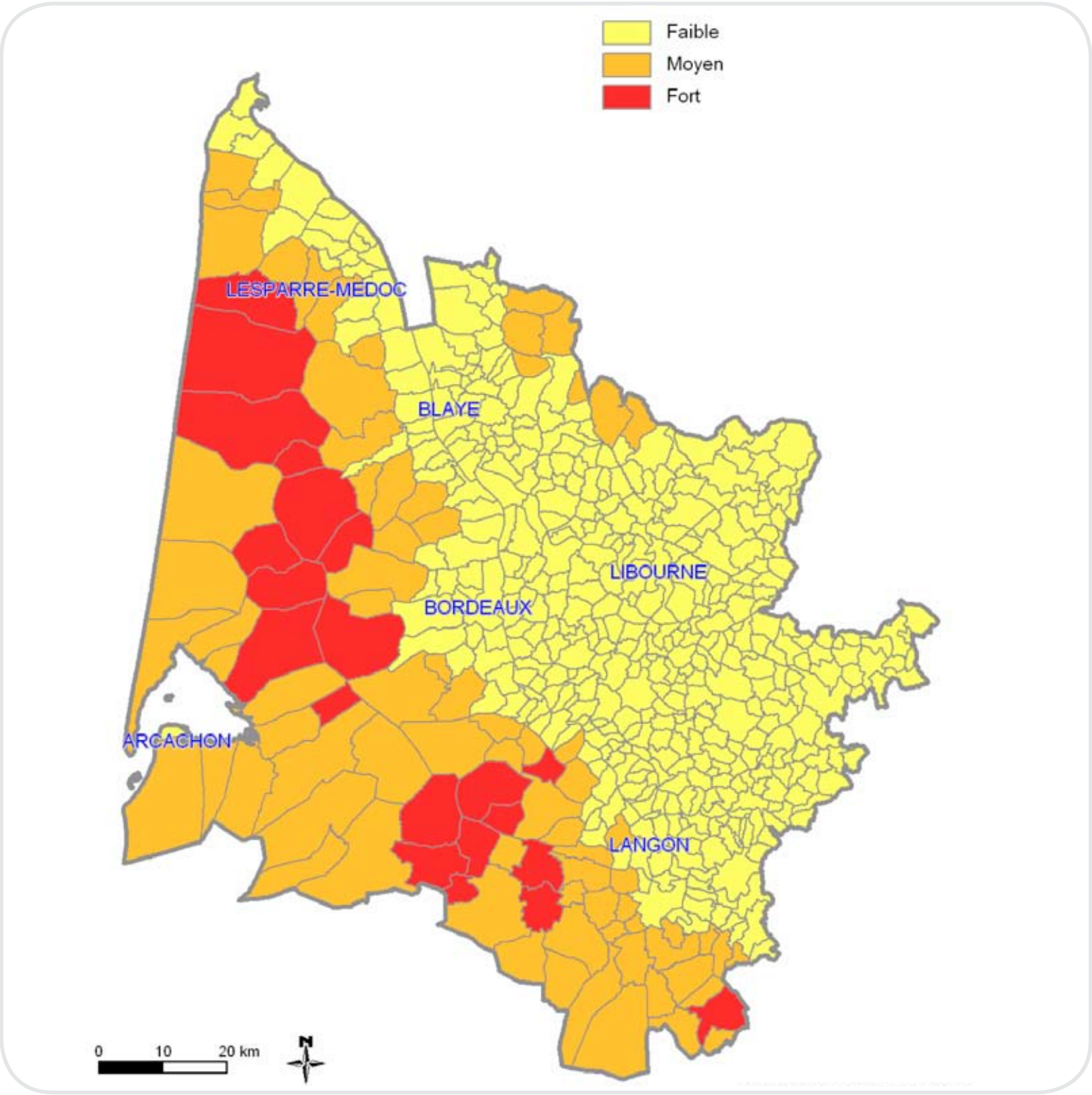
La sensibilité et la vulnérabilité du territoire sont très fortes sur la partie ouest correspondant au plateau forestier landais : 15 communes touchées sur 17 sur le secteur Landes et Graves, 5 communes sur 11 dans le Médoc et 6 communes sur 27 sur la CUB. D'une occurrence allant de juin à mi-octobre, et d'une intensité potentiellement très forte, en raison de l'absence d'obstacles naturels permettant de ralentir la progression des incendies, le risque de feux de forêts est accentué pour certaines zones périphériques de l'aire métropolitaine, par une urbanisation diffuse et une pression urbaine exercée sur les lisières forestières. En moyenne, 258 départs de feux par an ont été comptabilisés entre 2001 et 2007. Sur le territoire du SCoT, entre 2000 et 2007, 325 hectares de forêt ont été détruits par an, en moyenne.

La gestion du risque repose à la fois sur l'efficacité du dispositif de lutte contre les incendies (réseau de pistes forestières spécifiques, accessibilité à de nombreux points d'eau...) et à l'équilibre agro-sylvicole du plateau landais grâce à la sylviculture, garante de l'entretien des parcelles et à l'aménagement de pare-feux avec parcelles agricoles.

Une hausse des températures et des sécheresses pourrait impacter à la hausse l'occurrence et l'intensité du risque feux de forêts.



### Définition du niveau d'enjeu au regard du risque de feux de forêt

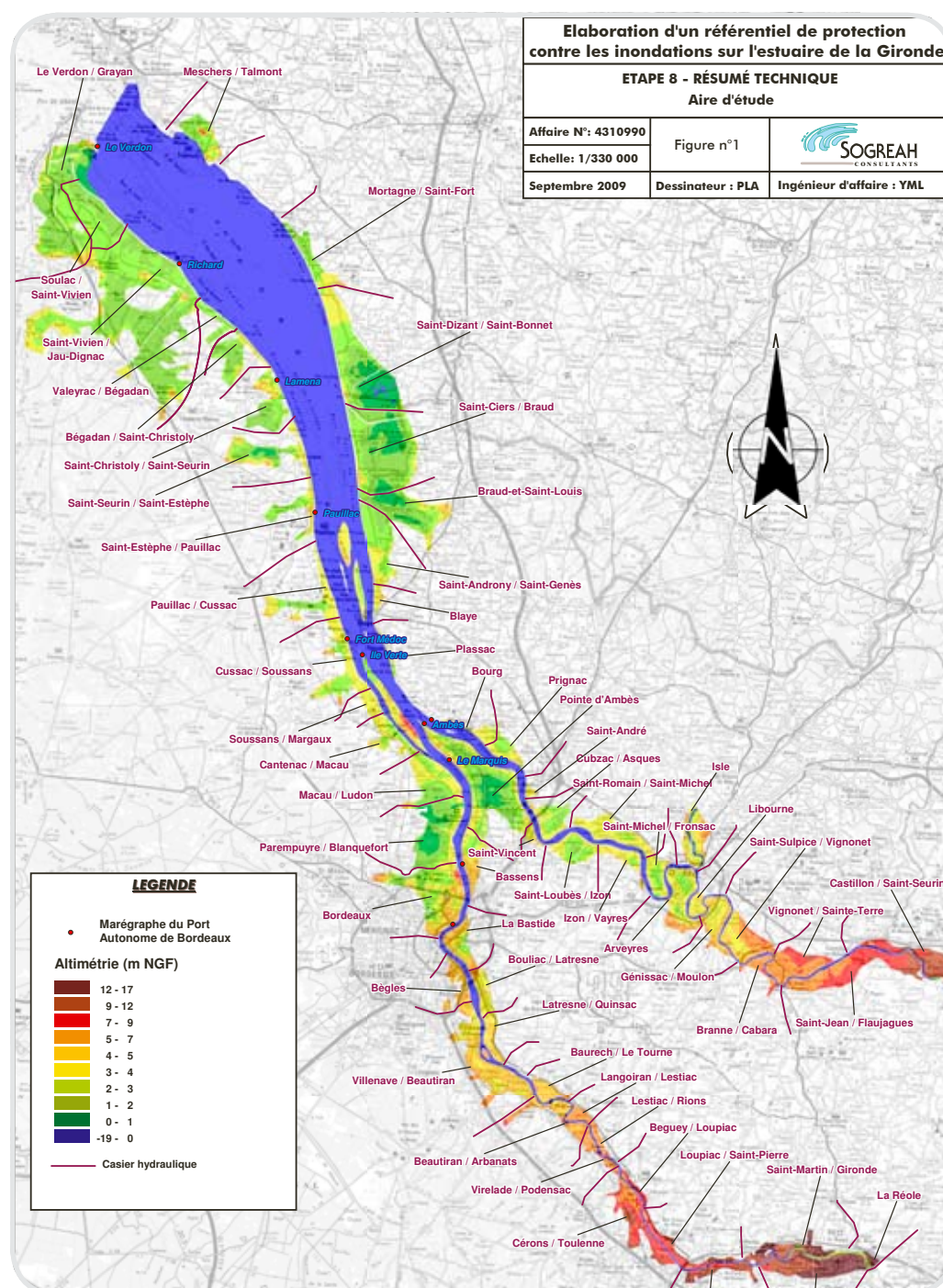


Source : Atlas départemental du Risque d'Incendie de Forêt

## Le risque inondation

L'aléa inondation est à la fois diversifié et géographiquement étendu, dû par les inondations fluvio-maritimes (estuaire de la Gironde, Garonne et Dordogne) par le débordement des principaux affluents, par les inondations par ruissellement des eaux pluviales en raison d'importantes surfaces imperméabilisées au coeur de l'agglomération, par les inondations par remontée de nappes phréatiques. Une hausse combinée de la pluviométrie hivernale et du niveau de l'estuaire avec

répercussions sur la Garonne et la Dordogne, pourrait entraîner une aggravation non négligeable de l'aléa, tant au niveau de l'occurrence qu'au niveau de l'intensité. Des études complémentaires sont actuellement en cours dans le cadre du RIG (Référentiel Inondation Gironde) qu'il s'agira de prendre en compte.



## Les autres risques

### Risques naturels de « retrait-gonflement » des argiles

Cet aléa est géographiquement étendu (64 communes sur 93) mais plus fréquent sur la rive droite de la Garonne. Une hausse des températures estivales (sécheresses récurrentes) et de la pluviométrie hivernale pourrait induire un renforcement de l'occurrence du risque, de son intensité, voire de son ampleur géographique.

### Risques naturels de mouvements de terrains

La grande diversité et l'étendue du risque : effondrement de carrières souterraines (25 communes), éboulement de falaises (13 communes), glissement de terrains, érosion de berges, se combine à une intensité des risques potentiellement forte. Son occurrence reste relativement faible mais en forte corrélation avec des phénomènes pluviométriques importants en hiver en particulier.

### Risques technologiques

L'imprévisibilité des risques technologiques : risque industriel (9 communes), risque lié au transport de matières dangereuses (concentré sur les voies nord-sud le long de la Garonne), risque de rupture de barrage (4 communes), induit inéluctablement une menace permanente pour les populations et l'environnement.

Pour réduire la vulnérabilité des populations actuelles et futures aux risques technologiques, la maîtrise de l'urbanisation devra être assurée autour des zones exposées.



# 3

## Faire face aux préoccupations environnementales et optimiser les nouvelles potentialités énergétiques

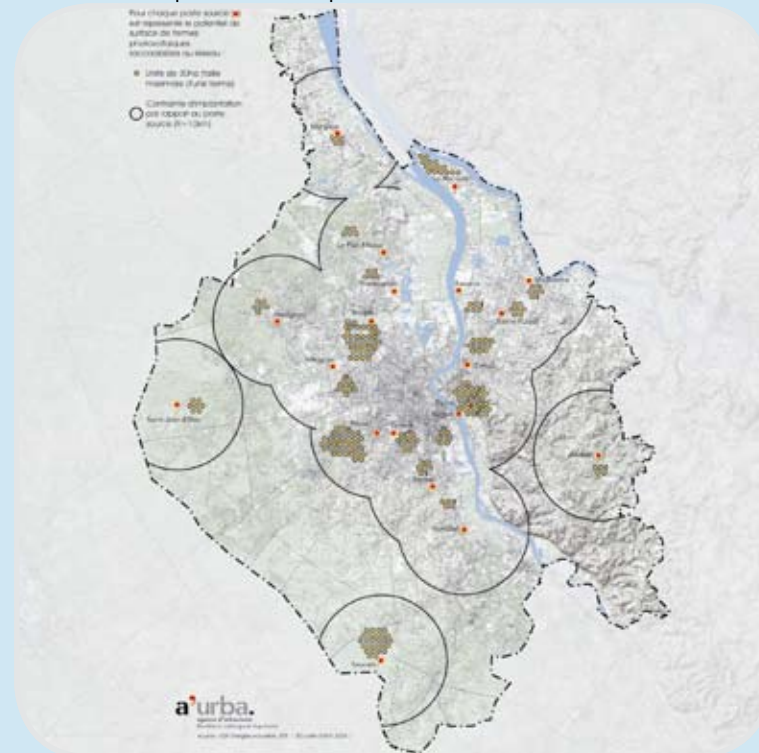
### Le facteur 4, un véritable défi sur le territoire

#### Leviers d'actions pour atteindre les objectifs de réduction à l'horizon 2030

Réduire la dépendance énergétique, lutter contre la pollution, limiter les changements climatiques, s'adapter à la raréfaction des ressources non renouvelables (pétrole, gaz, uranium ...) ... autant de raisons de diminuer les besoins énergétiques et de développer les énergies propres et renouvelables : solaire, éolien, hydraulique, bois, biomasse, etc.

Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre aux échelles internationale et locale sont ambitieux. Concernant le territoire communautaire et plus au-delà du SCoT, ils le sont d'autant plus qu'ils doivent intégrer des projections démographiques reflétant une forte attractivité. Ainsi, tout habitant supplémentaire sur le territoire vient accroître l'effort, déjà lourd, qu'il conviendrait de fournir sur la production de GES si le territoire restait à population constante. Partant de ce constat et des éléments de diagnostic précédemment établis, quels sont les leviers d'action possibles du SCoT pour répondre aux engagements locaux ?

#### Potentiel théorique d'implantation de centrales photovoltaïques sur l'aire du SCoT



### Le pack énergie habitat/tertiaire

Concernant le secteur du bâtiment (habitat-tertiaire), la cible prioritaire est le parc existant, du fait à la fois de son volume et de ses caractéristiques thermiques (a priori globalement moins bonnes que celles de la construction neuves). Si les leviers d'action sur ce parc sont multiples (amélioration de l'isolation, meilleur rendement des appareils de chauffage, recours aux énergies renouvelables, modification des pratiques des usagers,...), ils ne relèvent pas directement du SCoT.

Ainsi, les leviers d'action du SCoT dans ce secteur visent principalement la construction neuve.

A l'échelle du bâtiment, la consommation énergétique est cadrée par la réglementation thermique. La loi « Grenelle 1 » a cependant inscrit que le droit de l'urbanisme définisse dans un délai d'un an suivant sa publication des outils permettant de prescrire dans certaines zones des performances énergétiques supérieures à la réglementation.

En terme de formes urbaines, un travail sur la « compacité déperditive » (optimisation des surfaces mitoyennes) permet d'améliorer significativement les déperditions de chaleur. Un bâtiment R+3 représente un gain de 40 % en déperdition énergétique par m<sup>2</sup> habitable par rapport à un Rdc. De même, 4 maisons en bande représentent un gain de 24 % par m<sup>2</sup> habitable par rapport à une maison isolée.

Dans le registre de la conception urbaine, un autre levier de réduction des consommations est celui de la « mitoyenneté fonctionnelle » : les bâtiments résidentiels et tertiaires ayant des fonctionnements et des besoins complémentaires, il y a un intérêt à les construire en mitoyenneté en positionnant le bâti tertiaire au nord.

Enfin la construction neuve, du fait de ses performances énergétiques élevées, est un secteur privilégié de recours aux énergies renouvelables locales. Là aussi le SCoT peut se montrer incitatif.

### Le pack énergie transports/urbanisme

Le secteur des transports est celui où le SCoT dispose de la plus grande marge de manoeuvre. En favorisant la ville de la mixité et de la proximité et une armature territoriale multipolaire, le SCoT contribue à la réduction de la longueur des déplacements et donc des émissions de GES correspondantes.

En outre, en travaillant l'articulation urbanisme / transports en commun, il favorise le report modal vers des modes moins émetteurs.

Enfin, en valorisant les aménités locales, il contribuerait à développer une offre de loisirs métropolitaine qui permettrait de réduire la longueur des déplacements liés à ce motif.

L'étude commandée par la DRE Aquitaine au CETE sur les émissions de GES dues aux transports en Aquitaine comprend un volet prospectif sur l'évolution des émissions de GES sur le territoire métropolitain à l'horizon 2020.

Les résultats de la simulation montrent qu'en intégrant la croissance démographique, les progrès technologiques et l'ensemble des projets d'amélioration des réseaux et des services de transport actuellement validés sur l'aire du SYSDAU, les émissions de gaz à effet de serre liées à la route augmenteraient de 3,7 % entre 2006 et 2020. L'on est donc

encore loin de la baisse de 20 % imposé par la loi Grenelle 1 et le SCoT a donc pleinement son rôle à jouer dans l'atteinte collective de cet objectif.

Ici, l'enjeu n'est pas seulement la réduction des gaz à effet de serre liés à cette activité, mais également la réduction de la dépendance, notamment des populations précaires, à l'augmentation des coûts des énergies fossiles, liée à la raréfaction de ces dernières.

## La forêt comme puits de carbone

Un hectare de pins dans le massif landais stocke en moyenne dans ses parties végétatives au cours de ses 40 années d'exploitation (hors matière organique du sol) 147 tonnes de carbone, soit 3,7 tonnes par an<sup>1</sup>.

Le bilan réalisé par l'ALEAB33 fait apparaître une émission totale de 4000 kteq CO2 sur le territoire communautaire en 2007, soit 5,7 t par habitant (population 2006) et par an.

Le territoire du SCoT contient actuellement environ 50 000 ha de forêts. Ainsi, la forêt actuelle sur l'aire métropolitaine permet de compenser les émissions de 33 000 habitants, soit environ 4 % de la population métropolitaine 2006. Ce chiffre relativement faible s'explique par l'importante concentration de population sur le territoire métropolitain. De fait, l'aire métropolitaine accueillait en 2006 près des deux tiers de la population girondine sur une surface ne représentant que 15 % de la superficie départementale. Ce type d'approche trouverait ainsi plus de sens à l'échelle départementale, voire régionale. En termes prospectifs et à titre illustratif, ajoutons que la compensation des émissions des 200 000 nouveaux habitants prévus à l'horizon 2030 sur le territoire métropolitain nécessiterait la plantation de 300 000 ha de pins, soit près du double de la superficie du territoire du SCoT.

1 | Calculs d'après J.J. Malfais, Le puits de carbone Landais

## Tenir compte du risque dans l'aménagement du territoire

Accepter la vulnérabilité du territoire et en faire une force afin de ne pas augmenter le niveau d'exposition des habitants aux risques, tel est le principe qui peut s'appliquer sur le territoire. Sur la base d'une identification des zones soumises à des risques naturels ou technologiques, seront déterminées les mesures de gestion et de protection des différents sites, voire de reconversion des sites les plus exposés.

### Risque d'inondations

La prise en compte du risque dans l'aménagement du territoire s'exprime principalement par la maîtrise de l'urbanisation dans les secteurs inondables, diminuant ainsi l'exposition des populations au risque :

- > par la prescription d'aménagements spécifiques sur ces secteurs ;
- > par le suivi et l'entretien régulier des ouvrages de protection ;
- > par la limitation de l'imperméabilisation des sols, le maintien et l'augmentation de la capacité de rétention des eaux pluviales (développement des techniques alternatives) ;
- > par la mise en place de mécanismes de solidarité entre les secteurs amont et aval.

Des études en cours, conduites sur le territoire communautaire, permettront d'affiner les dispositions à prendre sur les secteurs inondables (inscrits au schéma directeur de 2001 comme secteurs constructibles sous conditions d'aménagement spécifiques), notamment du point de vue de la prise en compte du phasage dans la mise en oeuvre des protections de certains secteurs qui conditionnent ainsi leur ouverture à l'urbanisation.

### Risque de feux de forêts

L'objectif de réduction de l'exposition des populations au risque feux de forêts suppose des mesures à la fois de gestion et de protection du territoire telles que :

- > organisation particulière des espaces bâtis situés en lisières pour en faciliter leur protection ;
- > valorisation de l'espace naturel périurbain pour limiter la propagation des incendies ;
- > définition des conditions d'ouverture de la forêt au public afin de limiter les risques d'incendies ;
- > limitation des nouvelles voies de pénétration afin de ne pas augmenter le risque.

# 4

## Une mosaïque de paysages remarquables et variés à préserver de la pression urbaine

### Les paysages de l'Entre-deux-Mers : entre péri-urbain et campagnes urbaines

Contenu entre les vallées de la Dordogne et de la Garonne qui lui donnent une topographie singulière, ce paysage de collines et de vallons est sillonné par de nombreux cours d'eau et s'organise autour d'une dorsale est/ouest qui partage les deux bassins versants.

Le relief vallonné a généré l'implantation d'une multitude de noyaux de vie dans des situations géographiques très diversifiées : en situation dominante sur le plateau, à flanc de coteaux ou encore au plus près de l'eau en fond de vallée. Cette forte imbrication entre la ville et la nature caractérise ainsi ces paysages ruraux qui évoluent sensiblement vers des campagnes urbaines différenciées et s'ils offrent une richesse des espaces habités risquent d'évoluer vers une banalisation des paysages sous la pression de l'urbanisation.



### Les paysages de la vallée de la Garonne, de la ville fluviale aux villages chapelet

La vallée de la Garonne présente deux rives très distinctes de la Garonne, entre un coteau boisé dominant en rive droite, marqué par les échancrures des vallons qui sont autant de portes d'entrée vers le pays de l'Entre-Deux-Mers, et des terrasses douces en rive gauche qui ont favorisé l'implantation des vignobles des Graves et de la ville fluviale. En rive droite, les villages sont implantés en alternance entre le haut et le bas du coteau qui est ainsi ponctué de la silhouette urbaine des villages es hauts tandis que de nombreux bourgs regardent la vallée par le biais des vallons. En rive gauche, situées entre les boisements landais et le lit majeur de la Garonne, les terrasses alluviales constituent le lieu privilégié de l'installation humaine et de la viticulture.



### Les paysages des Landes et des terrasses des Graves

Les paysages des Landes Girondines, à l'ouest de l'agglomération bordelaise, sont caractérisés par de vastes étendues boisées de pins maritimes, entrecoupées de grandes cultures à champs ouverts. Il est à noter que derrière cette apparente unicité se dégagent de nombreuses variations :

- > l'eau, présente sous différentes formes, naturelles (lagunes) ou artificielles (fossés et crastes) favorise le développement de micro-paysages riches en diversité végétale et animale
- > l'accompagnement végétal en sous-étage diffère selon le taux d'humidité du sol
- > à l'approche de l'agglomération, et plus spécifiquement au su-ouest, la transition entre les Landes et les Graves dessine un paysage plus varié juxtaposant culture de pins, boisements de feuillus et parcelles agricoles ouvertes.



## Les paysages de la confluence et de l'estuaire

Les paysages de la confluence et de l'estuaire sont caractérisés par la présence en leur centre d'une plaine inondable très large. Occupée par des marais cultivés et des zones humides, elle révèle de nombreuses structures végétales autour d'un parcellaire organisé perpendiculairement au fleuve. Le Bec d'Ambès est l'extrême langue de terre qui sépare la Dordogne et la Garonne qui regarde les eaux des deux grandes rivières se réunir pour former la Gironde. Ces terrains plats sont favorables à la constitution de marais, cultivés ou pâturés.



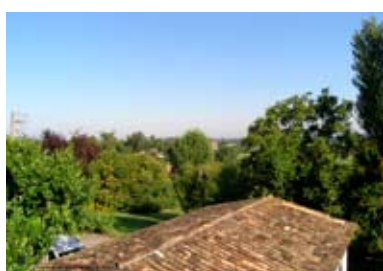
## Les paysages des terrasses du Médoc

Le pays du Médoc s'étend en aval de Bordeaux sur la rive gauche de la Gironde, jusqu'à la Pointe de Grave. C'est le domaine de la vigne, implantée sur les anciennes terrasses alluviales du fleuve. Hors de ces croupes graveleuses, la maris reprend ses droits, au fond des jalles qui s'écoulent lentement du massif forestier, mais surtout aux abords même du fleuve et notamment au niveau de la confluence. Au nord, le paysage offre de larges horizons, des sols de grave blanc-neigeux plantés de vignes, où la forêt est toujours présente en toile de fond. La Gironde est perceptible mais invisible, séparée des dernières vignes par des zones humides pâturées et bocagées. Les villages s'égrainent « hors d'eau », en limite du lit majeur, avec un lien fort au fleuve par les « ports », entrecoupés par l'important réseau des affluents qui descendent du plateau. L'alternance de beaux châteaux viticoles et de fermes modestes liés au marais crée de forts contrastes dans ce paysage singulier.



## Les paysages de la vallée de la Dordogne

La vallée de la Dordogne, asymétrique, offre en rive droite de très beaux coteaux marqués et découpés sur lesquels se dessinent des silhouettes urbaines remarquables depuis le fleuve. En rive gauche, les coteaux de l'Entre-Deux-Mers s'affaissent doucement dans la plaine. A l'approche de la confluence, les horizons s'élargissent et préfigurent ainsi le paysage très ouvert de l'estuaire. Au sein d'une large plaine alluviale la rivière forme des méandres très serrés. De nombreuses structures végétales perdurent entre les terres largement cultivées de cet espace qui représente un lieu privilégié de nature pour les habitants de cette partie de l'Entre-Deux-Mers.



# 4

## Consolider la charpente paysagère pour un projet d'accueil adapté à la préservation des qualités des territoires et du cadre de vie

### L'eau support de l'organisation urbaine

#### Premier élément fondateur du paysage du territoire métropolitain : les fleuves et leurs affluents, les vallées de la Dordogne et de la Garonne

Les fleuves et leur lit majeur, la confluence, l'estuaire, les rives et le coteau sont identifiés comme des paysages identitaires exceptionnels. Ils font, pour la plupart, l'objet de projets de valorisation, en cours ou à l'état d'idée :

- > Parc des coteaux,
- > Parc industriel et naturel de la confluence,
- > Chemins des rives / Parc des berges,
- > Chemins des crêtes / routes des crêtes,
- > Plaine de Garonne, Plan Garonne,
- > Réflexion autour d'un «parc naturel de l'estuaire», ...



### Les couloirs de l'eau, le réseau des vallons

#### Deuxième élément fondateur qui nourrit le premier, les affluents « fils de l'eau »

Les cours d'eau sont une véritable richesse du territoire : ils revêtent un rôle essentiel par leur contribution à l'équilibre hydraulique (approvisionnement des nappes et limitation des risques d'inondation), l'amélioration de la qualité de l'eau (filtration), le développement des dynamiques écologiques et l'enrichissement des paysages (par la diversité de la flore qu'ils accueillent).

- > en rive gauche, les couloirs de l'eau : révélateurs du passage de l'eau, ils évoquent son parcours depuis les sources du plateau jusqu'au fleuve ;
- > à l'est, les vallons sont autant de sillons qui creusent un paysage vallonné.



### Le plateau sylvicole et les couloirs de la forêt

#### Troisième élément fondateur du paysage : le plateau sylvicole et les couloirs de la forêt

Le massif forestier caractérise l'aire métropolitaine sur sa partie occidentale (la forêt de pins fait partie des premières images associées à la ville de Bordeaux par les étrangers...). Il forme une sorte d'écrin pour la métropole qui se distingue notamment ainsi de l'agglomération du bassin d'Arcachon. Les couloirs de la forêt font le lien entre le Plateau landais et les terrasses boisées des Graves révèlent la continuité du Plateau Landais au travers des tissus urbanisés. Ils sont à la fois un espace de contact entre la ville et sa nature et un espace de respiration entre entités bâties.

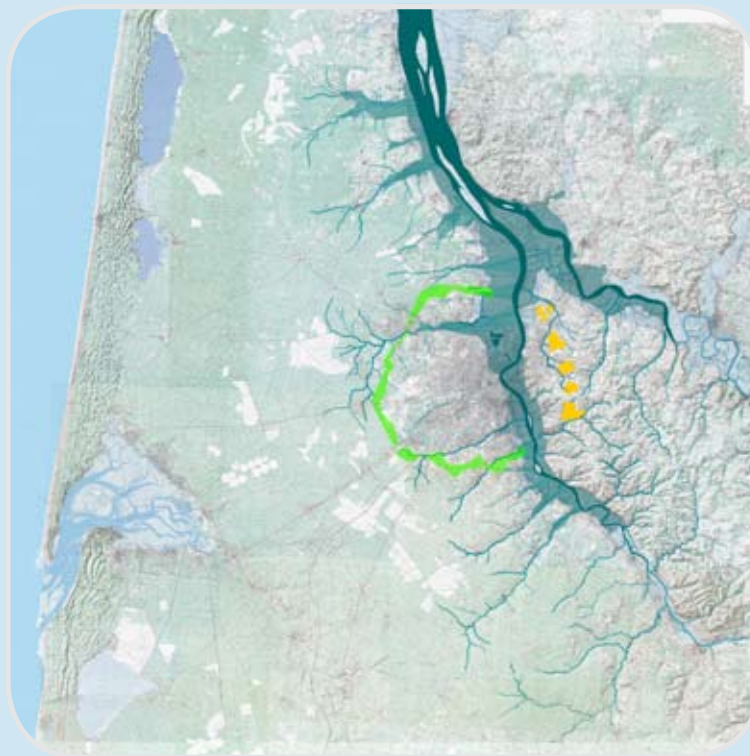


## Le système des parcs agricoles et forestiers

### Quatrième élément fondateur :

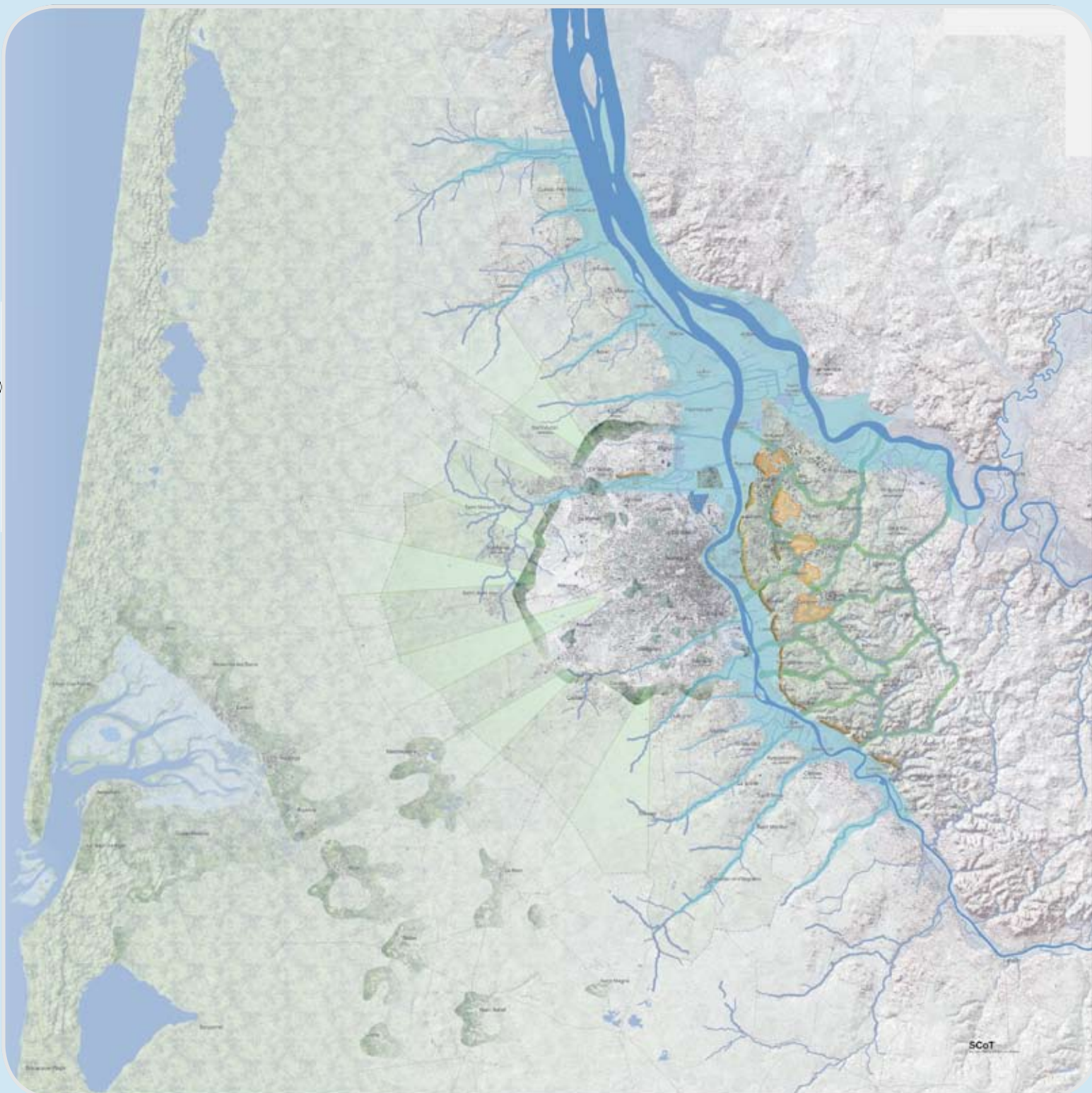
Les parcs agricoles et sylvicoles sont des entités dédiées à l'agriculture. Leur échelle et la nature agronomique de leur sol en garantissent l'exploitabilité. Ils participent à la construction de ce territoire en mutation en établissant un réseau d'espaces ouverts et permettent à l'urbanisation de s'agréger en regard d'un paysage actif.

Les « couloirs de la forêt » dessinent une ceinture verte qui délimite l'aire agglomérée continue et les territoires urbanisés autour d'un territoire non-construit. Il pourrait s'agir là d'un territoire de projet favorable à différentes fonctions dont par exemple l'agriculture périurbaine, le maillage d'un réseau de déplacements doux ou de transports collectifs, l'installation d'équipements culturels ou sportifs. Si la question de la limite de l'agglomération se fait jour, alors cette composante paysagère pourra jouer un rôle essentiel.



## Vers un projet paysager « les natures de ville »

- voie de liaison et de distribution
- - - périmètre du SCoT
- les rivières et fils d'eau (canaux, fossés)
- les vallées
- les couloirs de l'eau
- les mailles entre-deux-mers
- les champs urbains
- le massif forestier
- les couloirs de la forêt
- les espaces naturels urbains
- la ceinture ouest
- la forêt urbaine ou périurbaine



# 5

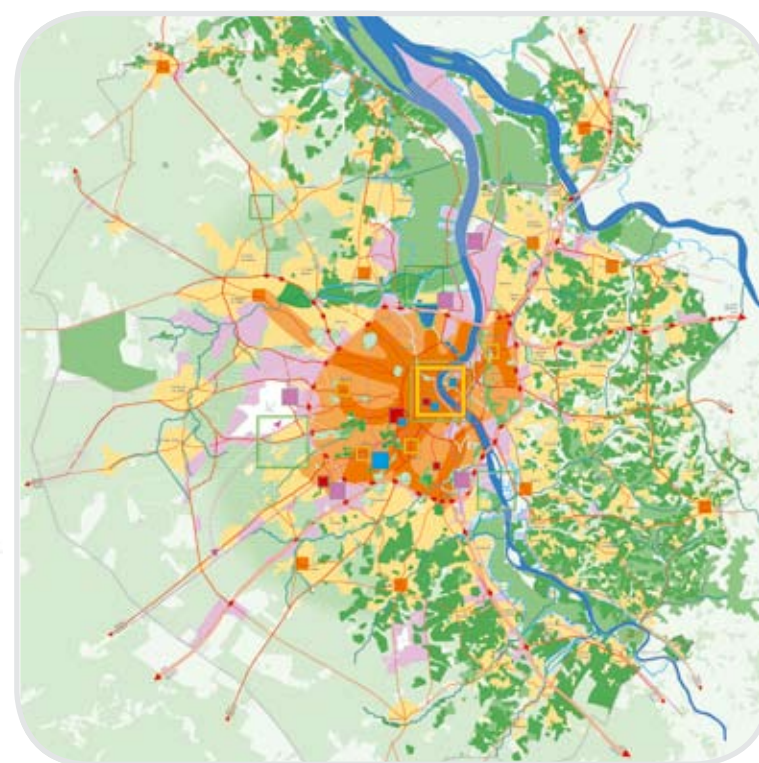
## Des espaces naturels dont la protection doit être affinée et des espaces ruraux, agricoles et sylvicoles dont la vocation doit être précisée

### Une réelle prise de conscience locale dès 2001

#### Les bases d'un projet ambitieux de protection et de valorisation posées en 2001

Le schéma directeur approuvé en 2001 illustre déjà la prise de conscience locale d'une nécessaire protection de la charpente des espaces naturels et agricoles. Il différencie et précise la vocation des espaces naturels et ruraux, agricoles et sylvicoles :

- espaces naturels majeurs : 24 178 ha
  - espaces naturels urbains : 2 760 ha
  - espaces naturels à protéger pour des raisons environnementales et économiques : 1 542 ha
  - espaces agro-sylvicoles génériques : 67 250 ha
- soit un total de 110 130 ha sur 167 000 ha



Le Schéma Directeur actuel

**le réseau d'infrastructures**

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

**les espaces ouverts à l'urbanisation**

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

**les grands équipements**

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

**les espaces naturels**

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

**les espaces ruraux**

- espace agricole
- espace sylvicole ou espace de forêt

### Une large palette d'espaces naturels protégés depuis 2001

#### [1] Les espaces naturels majeurs

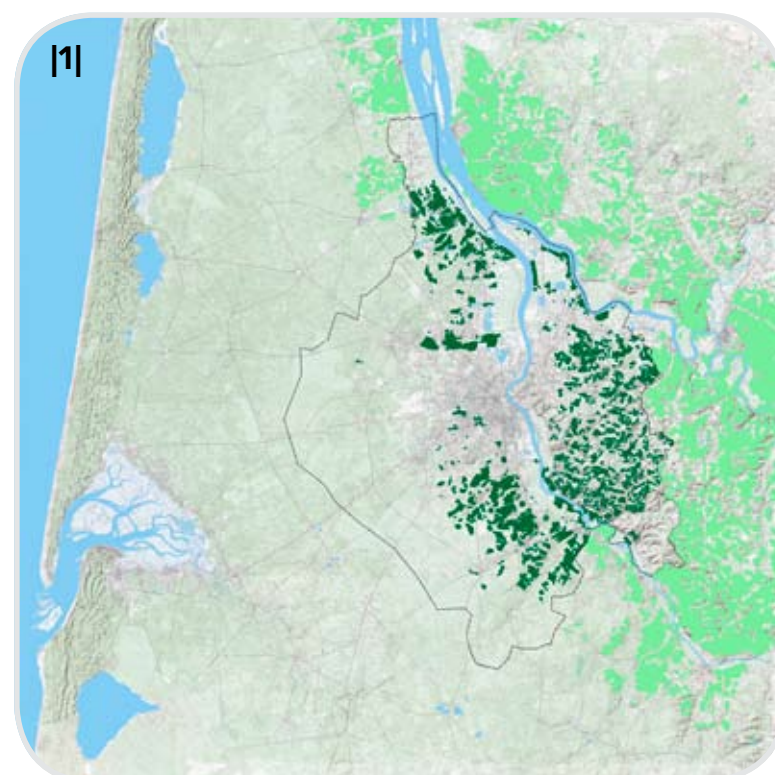
Essentiellement viticoles et maraîchers, ces espaces rassemblent l'excellence des terroirs agricoles de l'aire métropolitaine et répondent à des enjeux d'autant plus aigus que toute atteinte à leur intégrité est quasiment irréversible et constitue une perte nette du patrimoine local. La protection agro-viticole semble certes efficace mais s'attache simplement à la protection des terroirs et ne tient pas compte de la dimension économique et de la viabilité des entreprises concernées.

#### [2] Les espaces naturels à protéger pour des raisons économiques, environnementales et paysagères

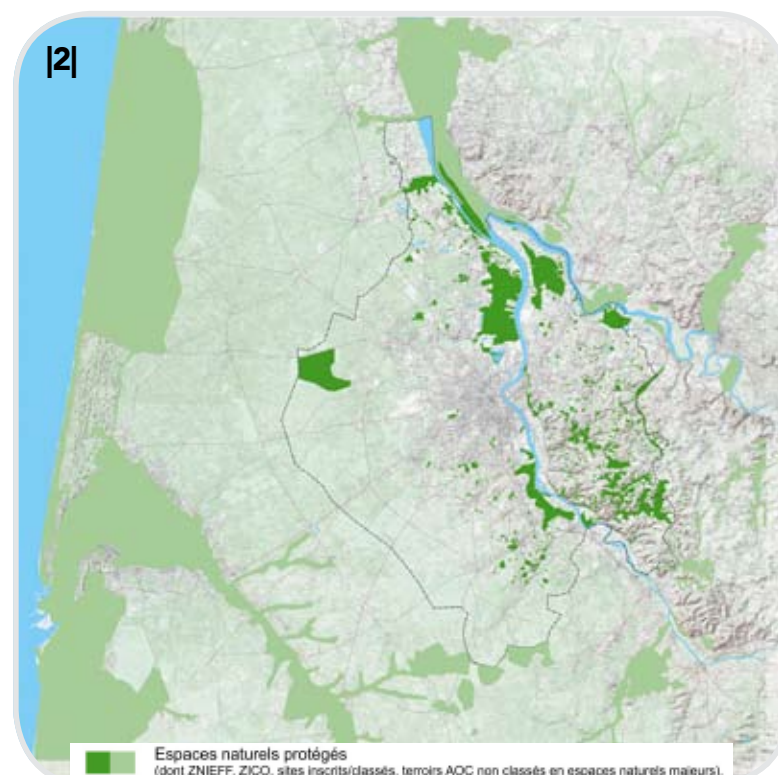
Bénéficient de ce statut d'espace naturel les aires viticoles d'appellation contrôlée non bâties qui n'ont pas été retenues au titre des espaces « naturels majeurs », faute d'une qualité suffisamment avérée. Ainsi que l'ensemble des sites ou espaces faisant l'objet d'une protection particulière : ZNIEFF, sites inscrits ou classés, ZICO, dont une partie a par ailleurs été déclarée en zone Natura 2000.

#### [3] Les espaces naturels urbains

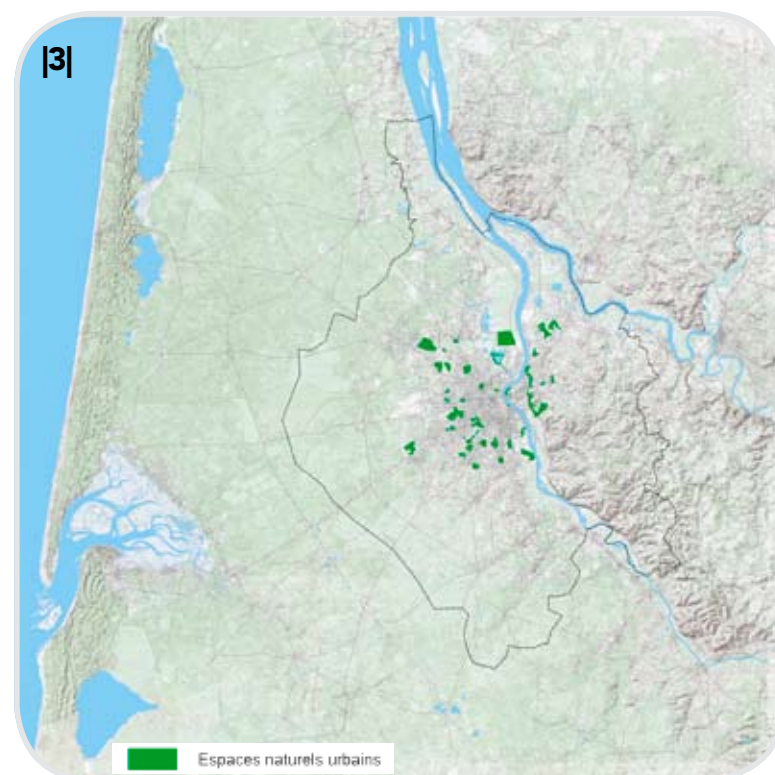
Exclusivement situés sur le territoire de la CUB, ils font l'objet d'une rigoureuse protection dans le cadre du PLU communautaire au titre, soit des zones agricoles pour les espaces viticoles, soit des zones naturelles pouvant accueillir des équipements d'intérêt collectif selon une programmation, constructibilité et densité établies finement dans le règlement.



**Espaces naturels majeurs**  
(partie des terroirs AOC, vallée maraîchère, réserves naturelles, périmètres de protections des sources...)  
**Terroirs viticoles plantés hors Sysdau.**



**Espaces naturels protégés**  
(dont ZNIEFF, ZICO, sites inscrits/classés, terroirs AOC non classés en espaces naturels majeurs).



**Espaces naturels urbains**

#### [4] Les espaces naturels de discontinuité

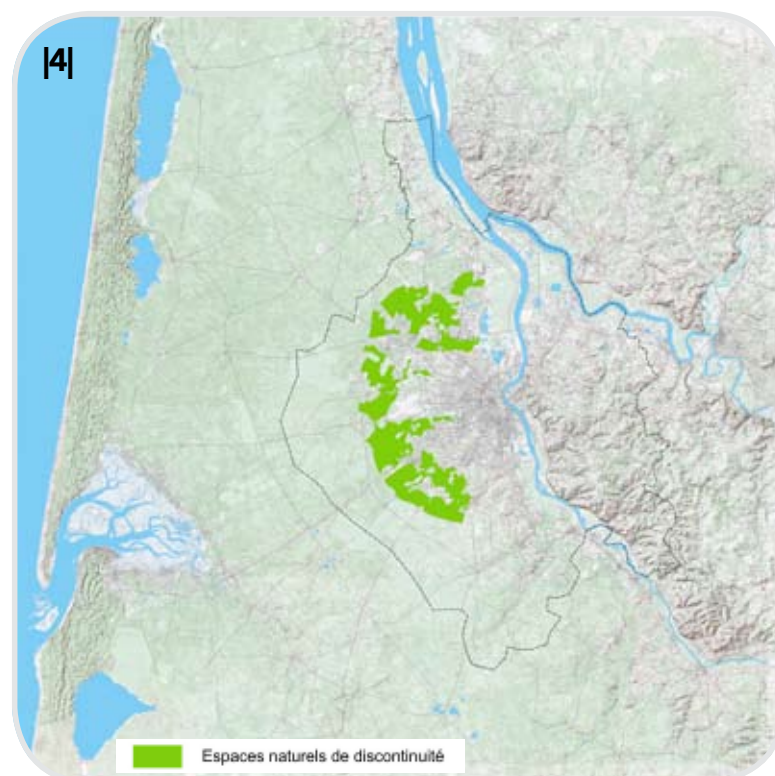
Ces espaces naturels participent à un traitement particulier de la ceinture forestière ouest, située en périphérie immédiate de la zone agglomérée continue, parce qu'ils constituent à la fois, des continuités paysagères de grande ampleur et de grande qualité, des coupures significatives à l'urbanisation, et préserve des continuités écologiques entre les espaces libres situés intrarocade et le massif landais.

#### [5] Les fils de l'eau

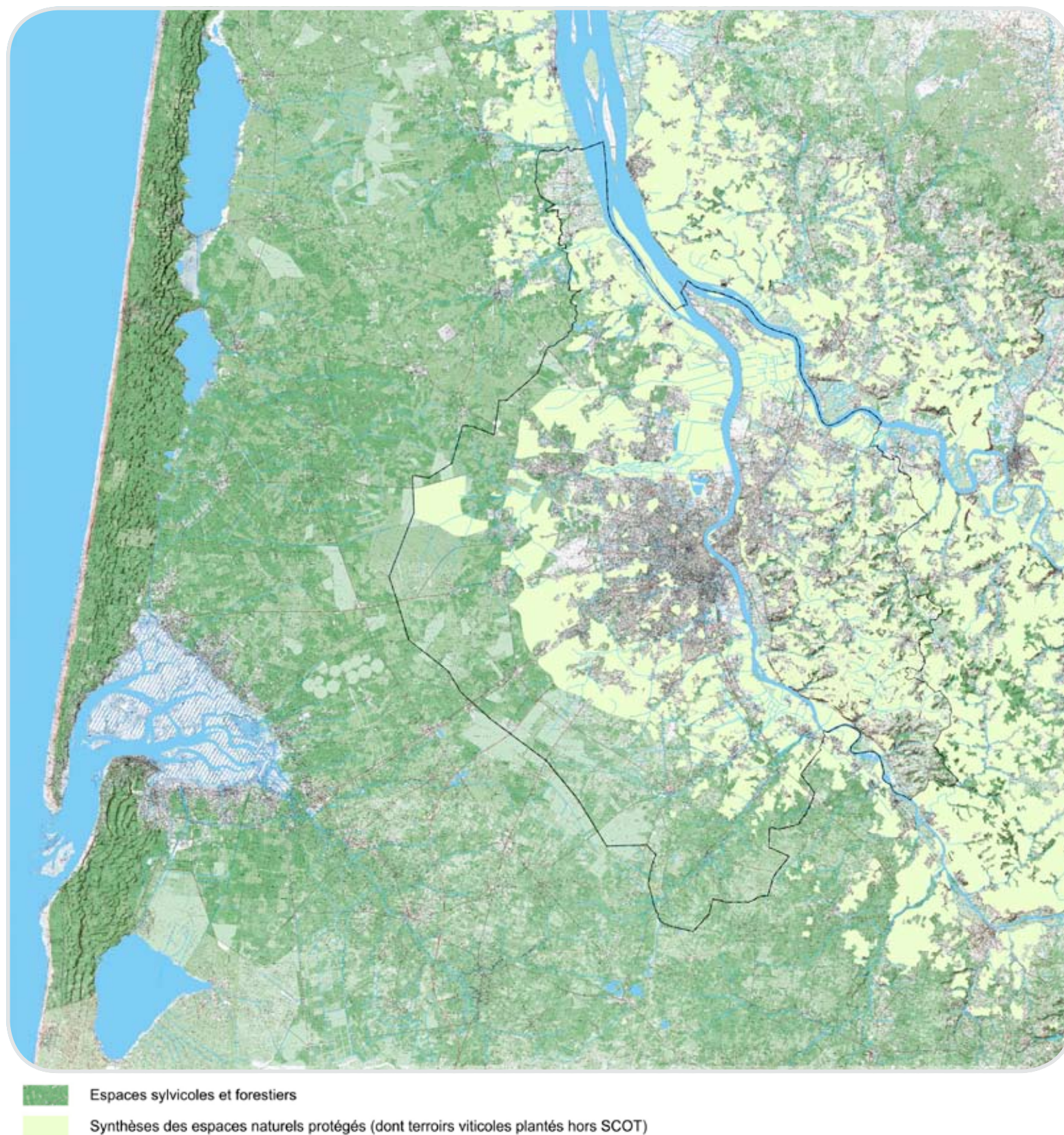
La protection des principaux cours d'eau est assurée pour les fils de l'eau intégrés au vaste massif forestier ou ceux sur le territoire de la CUB qui font l'objet d'une marge d'inconstructibilité de 10 à 25 mètres qui doit être complétée par des orientations qualitatives.

#### [6] Les espaces ruraux et les espaces sylvicoles ou de forêt

Ils regroupent les espaces agricoles où le « maintien et les conditions de développement des activités économiques nécessitent d'y interdire toute urbanisation qui deviendrait un obstacle, en particulier par l'effet de nuisance » ainsi que les espaces sylvicoles ou de forêt pour lesquels le schéma directeur demande une attention particulière eu égard à la fonction économique des peuplements de pins maritimes landais et au rôle paysager et biologique des boisements relictuels de l'Entre-Deux-Mers et des forêts galeries du massifs landais.



### Synthèse des espaces naturels protégés depuis 2001

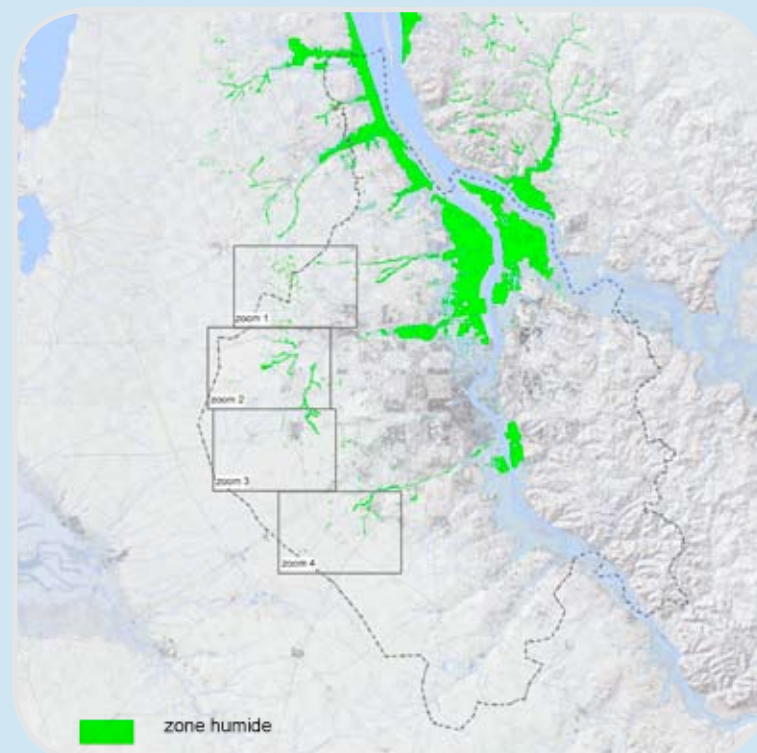


# 5

## Poursuivre l'ambition donnée dès 2001 à la charpente naturelle, paysagère, forestière et agricole, garante de l'identité du territoire

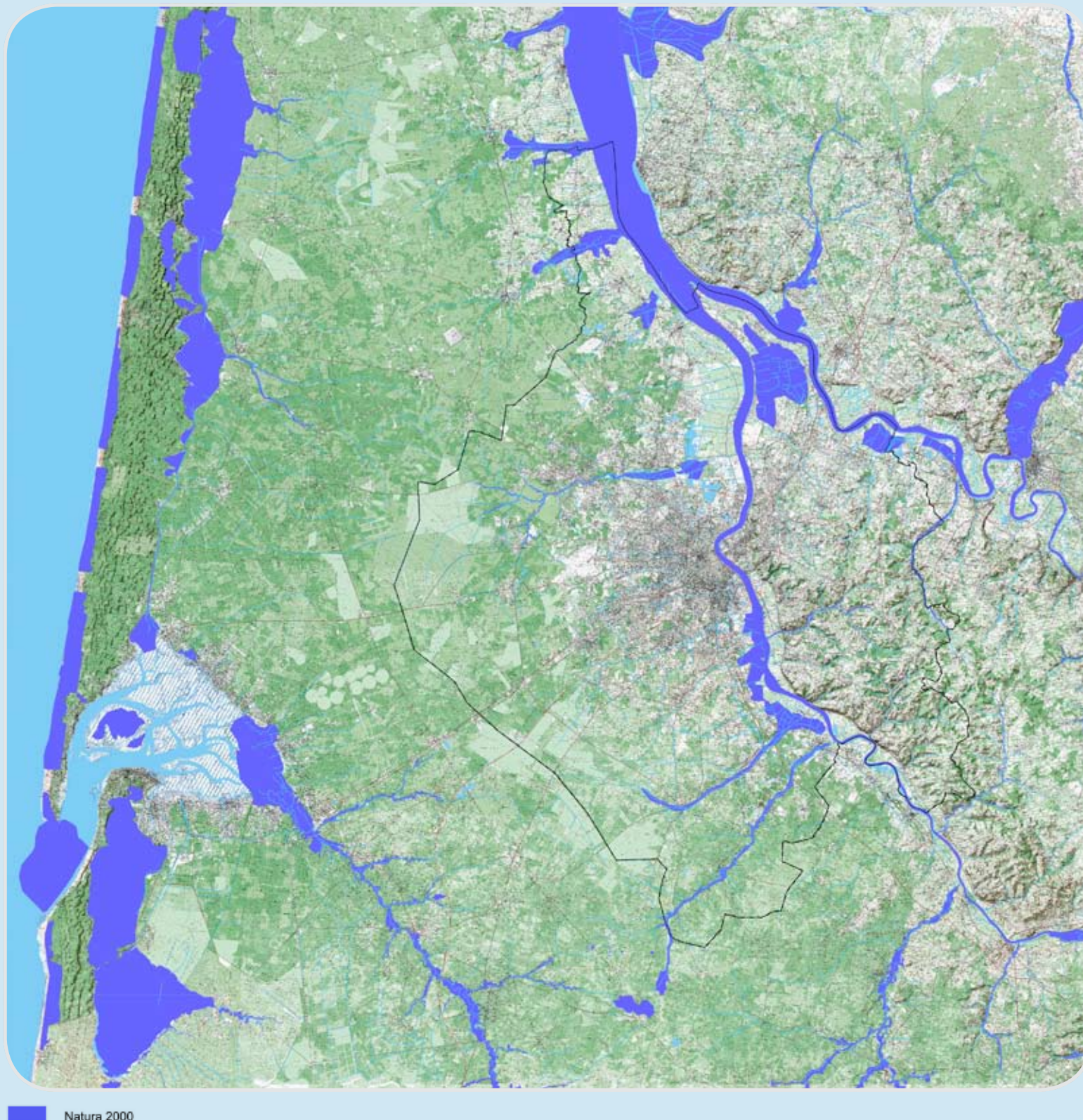
### Une meilleure prise en compte de la fonction clé des milieux humides

Fragiles et exposées à de multiples atteintes autres que celles relevant de la simple pression urbaine, les zones humides appellent une prise en compte particulière. Or si le SAGE estuaire en cours d'élaboration s'attache à repérer graphiquement celles qui se situent sur les bassins versants des deux fleuves et principaux affluents, les dispositions permettant de gérer et préserver au mieux la qualité de telles zones humides relèvent légalement du simple volontariat des collectivités concernées dans le cadre des zones humides d'intérêt environnemental particulier (ZHIEP), dont le maintien et/ou la restauration présentent un intérêt pour la gestion intégrée du bassin versant, ou une valeur touristique, écologique, paysagère ou cynégétique particulière. Les programmes dont elles peuvent faire l'objet sont susceptibles de préciser les pratiques à promouvoir ainsi que les moyens prévus pour favoriser leur généralisation ; rendre obligatoires certaines pratiques, telles que l'élevage ; ou à contrario, prévoir certaines interdictions. Les sites considérés comme les plus fragiles et/ou stratégiques pour le maintien des équilibres écologiques pourraient être utilement identifiés afin de guider les collectivités dans leurs éventuels choix dans la création de telles dispositions.



Zones humides définies dans le cadre du SAGE Estuaire (données SMIDDEST provisoires) [concertation en cours entre SMIDDEST et élus locaux]

### Les zones Natura 2000



# Les milieux forestiers d'intérêt économique et environnemental

## La forêt, une filière économique importante, une dimension environnementale essentielle

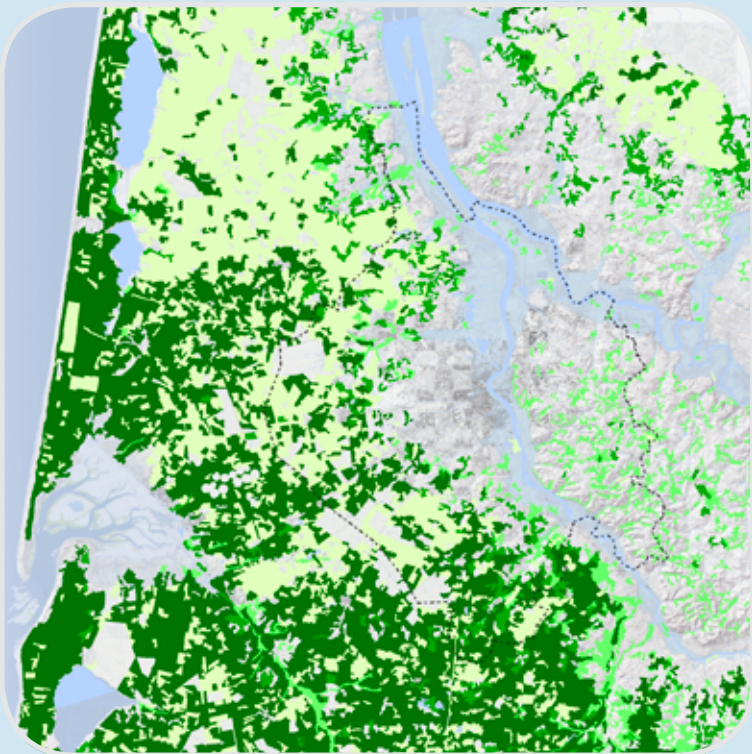
Le massif landais est avant tout un espace d'exploitation économique. Il constitue aussi le plus vaste massif forestier de France. Il abrite une faune importante. Parallèlement, les deux tempêtes de 1999 et 2009 fragilisent l'économie du massif.

Les conséquences à moyen et long terme restent difficile à appréhender mais elles peuvent impacter significativement les filières existantes et les modes de gestion sylvicole.

L'évolution de l'état agro-sylvicole d'une partie du plateau landais doit être prise en compte, et notamment au regard des impacts en matière de paysages et de gestion piézométrique de la nappe plio-quaternaire.

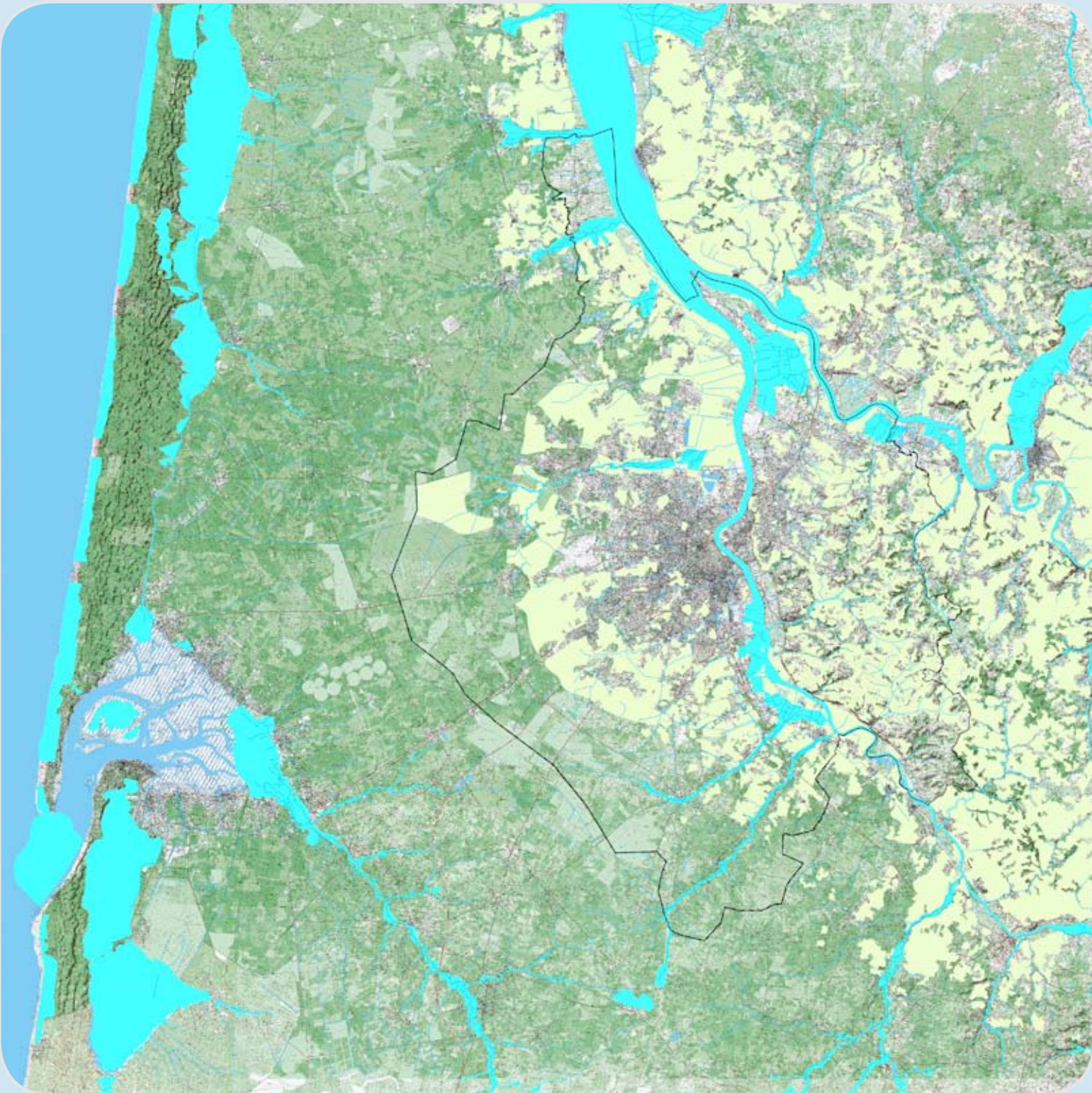
Enfin, en situation de recul, les boisements de l'Entre-deux-Mers méritent d'être pris en considération de façon accrue, et en particulier eu égard à leur rôle dans les continuités écologiques en transition des différents milieux que constituent le plateau, les fronts de coteaux et les vallées.

- forêts de conifères
- forêts mélangés
- forêts de feuillus
- forêts - landes et broussailles



Les milieux forestiers en 2006

# 2010 Les grandes composantes du socle naturel et agricole de l'aire métropolitaine



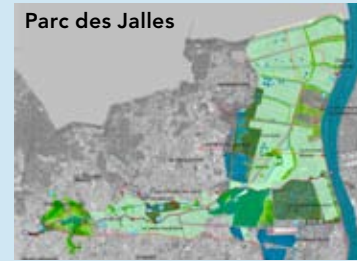
- Espaces sylvicoles et forestiers
- Synthèses des espaces naturels protégés et agricoles (dont terroirs viticoles plantés)
- Natura 2000

# 5

## Préserver et compléter la trame de biodiversité, condition de vie de nos territoires

Substituer la notion de discontinuité urbaine par celle de continuité naturelle

Pour préserver la biodiversité, le projet de territoire se fonde sur un système de nature et de paysage composé d'espaces hiérarchisés, de liens structurants, de parcs naturels métropolitains, de ceintures d'espaces naturels et agricoles faisant lisière à l'urbanisation et d'éléments repères associant l'échelle territoriale à celle de l'échelle du cadre de vie de proximité. Qu'elle soit exceptionnelle ou ordinaire, la nature sera le canevas de formalisation du territoire.

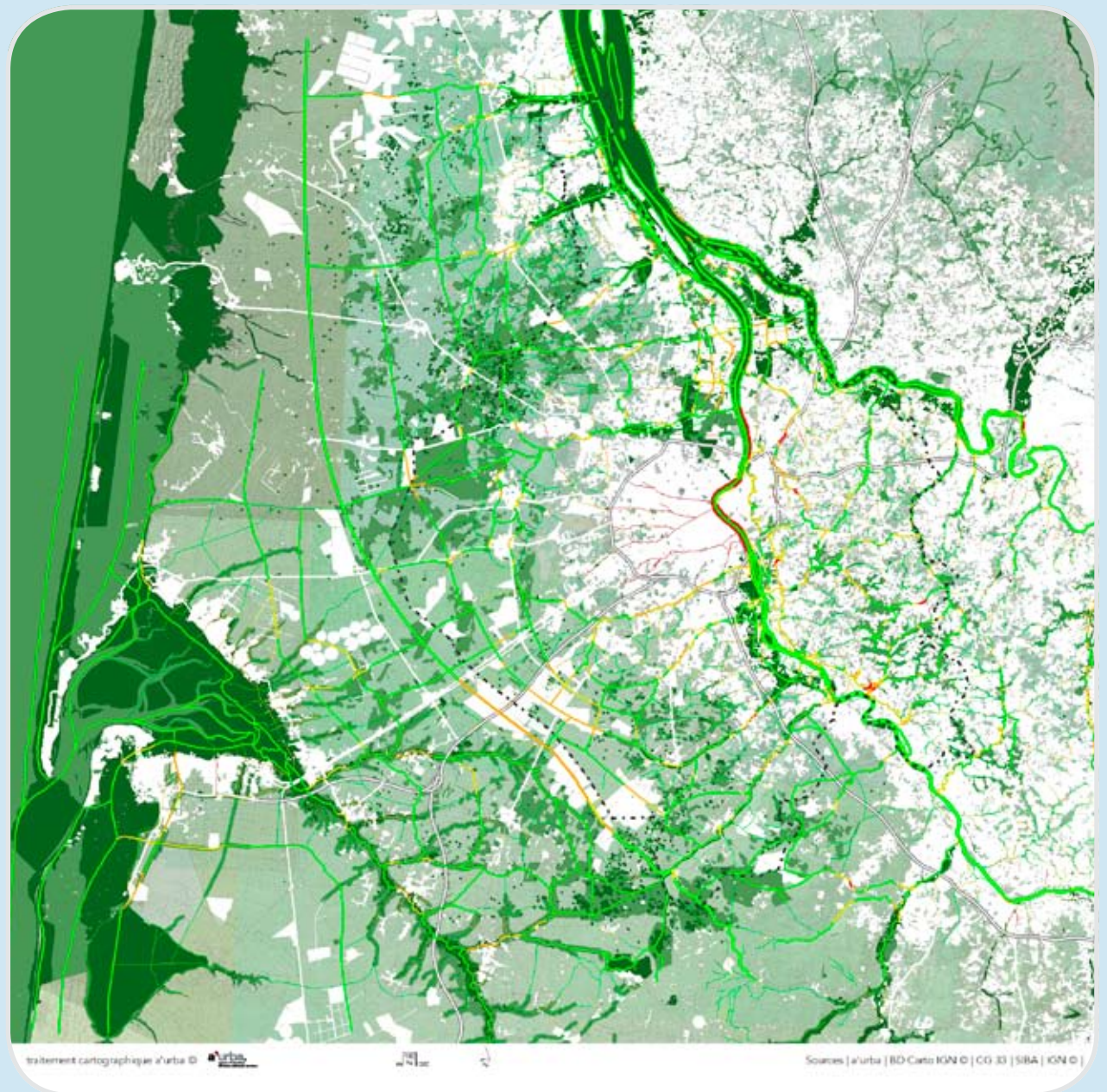


Assurer les continuités écologiques des réservoirs de biodiversité à toutes les échelles

La préservation de la biodiversité du territoire métropolitain résulte certes de la protection des sites les plus riches mais appellent parallèlement une action impérieuse de maintien de continuités entre ces différentes entités dans la mesure où les corridors écologiques constituent les axes préférentiels de déplacements des individus permettant des échanges génétiques et de dispersion des espèces. Composés d'espaces de « nature ordinaire » qui ne bénéficient pas de protections ou d'inventaires particuliers, ces corridors écologiques constituent pourtant la clef de voute des équilibres naturels locaux en tissant un indispensable réseau écologique interne et supra aire métropolitaine bordelaise.



- milieux naturels**
- espaces naturels les plus remarquables
  - espaces naturels remarquables
  - socle d'espaces naturels, agricoles et forestiers favorables à la nature ordinaire
- milieux artificialisés**
- zone urbaine et espace agricole intensif
  - route à fréquentation supérieure à 5000 véhicules par jour
  - autoroute
  - voie ferrée principale
- importance des continuités**
- nationale
  - régionale
  - locale
- état de fonctionnement**
- non fonctionnel
  - altéré
  - sous pression, pincé
  - fonctionnel



## Les continuités écologiques, un élément indispensable au maintien de la biodiversité



Dans le contexte actuel de changement climatique, le maintien, la préservation et/ou la restauration des corridors écologiques constituent un moyen efficace de préserver les capacités d'adaptation des écosystèmes aux déplacements prévisibles des aires de répartition des espèces. Ils permettent également de pallier les effets négatifs de la fragmentation de l'espace par l'urbanisation, reconnue comme une cause majeure de l'érosion de la biodiversité.

Deux grands ensembles de continuums forment un réseau écologique structuré par bassins versants :

> les continuums écologiques terrestres correspondants notamment aux ensembles de milieux favorables aux déplacements du chevreuil, du cerf élaphe, de l'écureuil roux, pour les boisements de plaine, et des perdrix, belette, hérisson et musaraigne pour les zones agricoles extensives et les lisières ;

> les continuités hydrophiles, correspondants aux ensembles de milieux favorables aux déplacements de l'esturgeon commun, l'aloise, l'anguille pour les milieux aquatiques, et de la cistude d'Europe, du vison d'Europe, de la loutre d'Europe pour les milieux humides.

## Les milieux naturels, un canevas de biodiversité

### milieux naturels

-  espaces naturels les plus remarquables
-  espaces naturels remarquables
-  socle d'espaces naturels, agricoles et forestiers favorables à la nature ordinaire

### milieux artificialisés

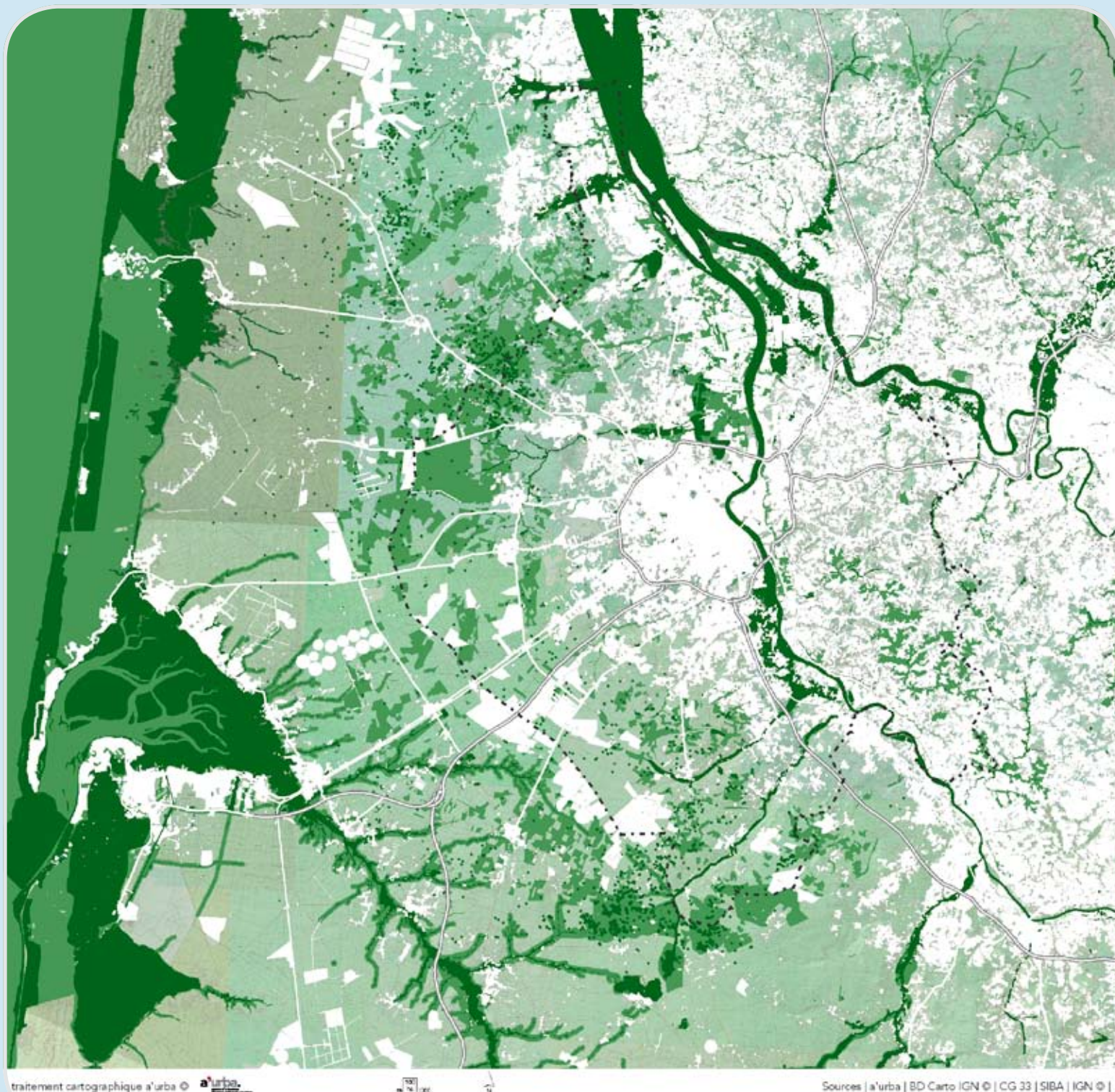
-  zone urbaine et espace agricole intensif
-  route à fréquentation supérieure à 5000 véhicules par jour
-  autoroute
-  voie ferrée principale

### importance des continuités

-  nationale
-  régionale
-  locale

### état de fonctionnement

-  non fonctionnel
-  altéré
-  sous pression, pincé
-  fonctionnel



traitement cartographique a'urba © a'urba

1:50 000

Sources | a'urba | BD Cartho IGN © | CG 33 | SIBA | IGN © |

# 6

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

Considérer l'agriculture commune composante de la fabrication ville-nature

L'opposition ville-agriculture tend à se réduire, suivant une prise de conscience croissante de l'utilité publique de la production agricole et des enjeux de l'agriculture urbaine en termes de développement durable. Loin d'une confrontation pauvre et brutale entre périphérie bâtie et espaces de culture, l'agriculture joue un rôle essentiel dans la fabrication d'une charpente du grand paysage qui définit en creux les espaces constructibles et leur insertion dans le territoire. La plupart de ces espaces naturels, du fait de leur dimension, ne peuvent se maintenir qu'en présence d'activités agricoles. Installer des transitions et des porosités entre prés communs, vergers, cordons boisés, potagers, lisières maraîchères et horticoles, ...faire traverser ces espaces d'un réseau de chemins, aménager des liens entre ces espaces et des lieux publics où se mélangent des pratiques urbaines (loisirs nautiques, découvertes,...) l'invention d'une agriculture alternative devrait permettre de trouver de nouveaux moyens pour relier le système agricole au système urbain.



Reconnaître la valeur agronomique de l'espace agricole pour produire plus et mieux

La valorisation des espaces agricoles doit permettre de conforter l'approvisionnement en produits issus d'une agriculture péri-urbaine de qualité, participant à une stratégie claire de réduction de l'impact écologique des filières d'approvisionnement. Parce que les terres fertiles constituent une ressource vitale mais non renouvelable, il s'agit dans cet objectif de conserver à proximité des villes une ressource agricole et son potentiel agronomique, qui deviennent rares et stratégiques tant pour la production alimentaire que pour le cadre de vie des habitants.

Le potentiel agronomique des terres cultivables devient une richesse précieuse, et constitue un enjeu de la durabilité, notamment autour des villes.

Enfin, l'agriculture et la sylviculture sont deux activités ayant de grandes capacités à générer des dynamiques économiques en cohérence avec la question climatique et énergétique, parce qu'elles sont plus aptes à évoluer fondamentalement dans leurs pratiques, offrant ainsi des solutions nouvelles.



Maintenir l'acquis de la protection des terroirs viticoles

Dans la continuité du Schéma Directeur de 2001, la viticulture reste aujourd'hui le fer de lance de la mise en valeur économique agricole de l'agglomération bordelaise. Fort de 8 années de recul dans la mise en oeuvre de protections viticoles spécifiques et inédites, à l'éclairage des dispositions du Grenelle de l'Environnement et dans un contexte économique délicat de la filière viticole - et plus généralement agricole, le SCoT se doit de rationaliser le zonage retenu en 2001 par un travail de « toilettage » des terroirs viticoles protégés mais également par un travail spécifique permettant d'identifier les éléments économiques liés aux exploitants et aux exploitations, les éléments pédagogiques et agronomiques complémentaires et la valeur patrimoniale et paysagères de ces espaces.

Dans un objectif de protection efficace, la prise en compte de la durabilité des activités viticoles, en complément de leur qualité, reste un enjeu fort : durabilité économique liée à la viabilité économique et la transmissibilité des exploitations, durabilité socio-territoriale liée à la possibilité d'adaptation de l'activité à son contexte urbain et péri-urbain et à la gestion des conflits d'usage.



# Organiser des lieux de distribution de proximité et des circuits courts

L'émergence récente d'une demande des consommateurs urbains pour des produits alimentaires locaux, frais, de saison, naturels, sains, biologiques ou de qualité identifiée (AOC, labels, marques territoriales, produits fermiers, ...) et permettant une relation de proximité avec les producteurs, via les marchés, AMAP, associations pour le maintien d'une agriculture paysanne, magasins à la ferme ... Ces circuits courts se développent comme une alternative aux grandes filières agro-alimentaires classiques. Cet approvisionnement local, a priori plus économe en transports, emballages, transformation et conservation, nécessite de conserver un potentiel important de terres fertiles à proximité des villes.

Au-delà de la seule question énergétique, la vente directe et les circuits courts participent aussi à une meilleure valorisation des variétés traditionnelles locales, des traditions culinaires et savoirs-faire locaux, à une volonté de renouer les liens entre la ville et la campagne.

Le poids économique de l'agriculture de proximité ne peut se résumer au seul emploi agricole (exploitants et salariés) mais doit inclure les emplois indirects de toutes les filières amont et aval : agroalimentaire, agro-fourriture, administration, recherche et services liés à l'agriculture,... et suppose une impulsion de filières par les collectivités locales (produits issus de l'agriculture bio dans les établissements publics, secteurs d'agriculture bio dans les périmètres de captage d'eau).



## Espaces naturels et semi-naturels

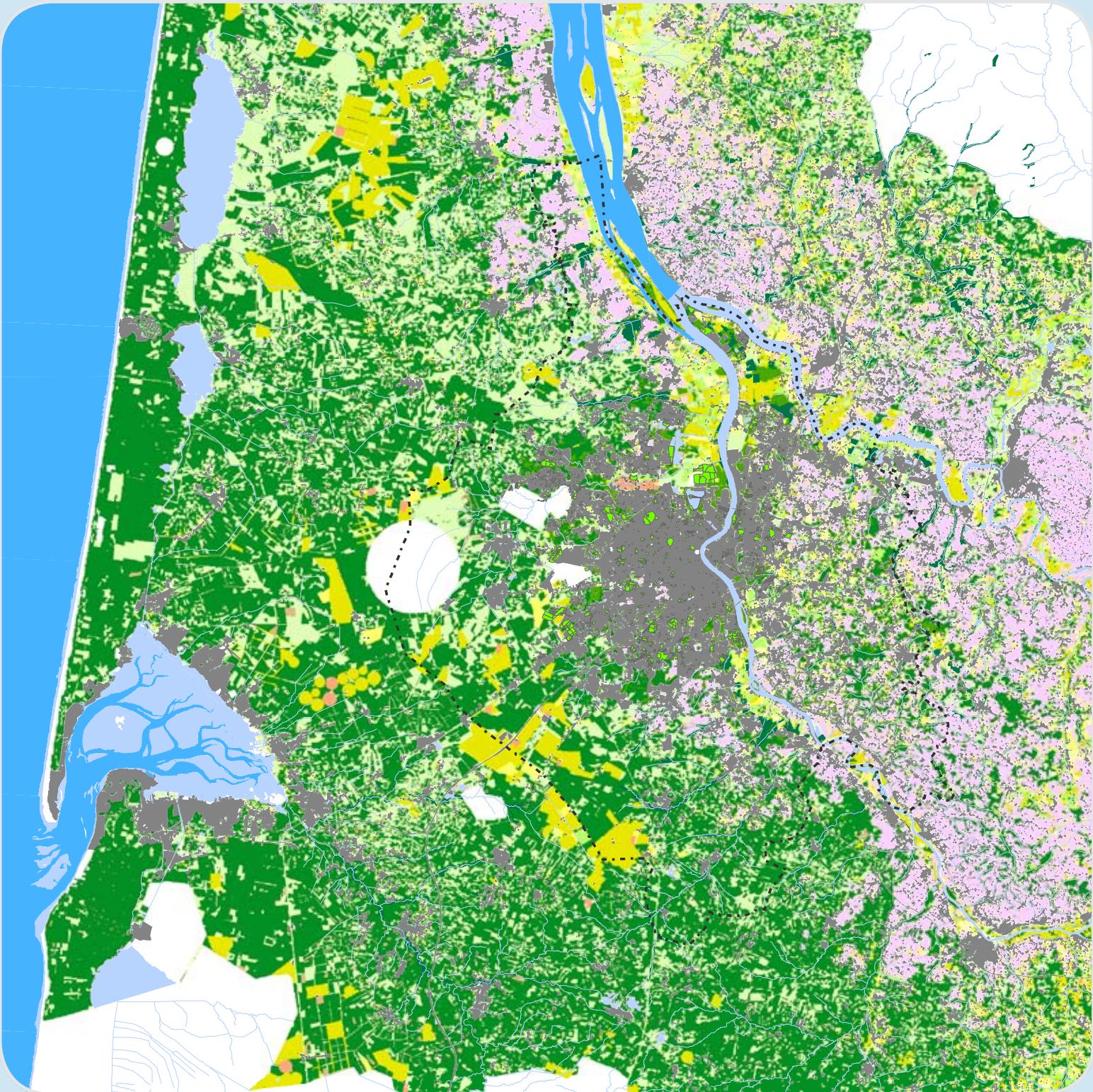
- Boisements alluviaux
- Espaces boisés (feuillus et résineux)
- Cours d'eau et plan d'eau
- Broussailles et végétation arbustive
- Landes, prairies, pelouses
- Sols nus

## Espaces agricoles: terres arables

- Cultures céréalières
- Oléagineux, protéagineux
- Maïs
- Productions horticoles et maraîchères
- Vigne

## Espaces urbains

- Espaces verts urbains
- Zones urbanisées



traitement  
cartographique a'urba © |  
sources | CG 33 | IFEN  
| RGP Agence unique  
de paiement 2007 |

# 7

## Un territoire économiquement dynamique, en phase de rattrapage dans le concert des métropoles françaises

L'aire métropolitaine bordelaise, entre grande notoriété et faible attractivité

La forte notoriété de Bordeaux (seconde ville française après Paris la plus connue du monde) liée à son statut de capitale mondiale du vin n'a pour autant pas généré une attractivité économique correspondante alors que l'attractivité démographique est, elle, soutenue depuis plusieurs décennies. Durant plusieurs siècles, l'histoire économique de Bordeaux s'est confondue avec celle de son port et du vin. De ce qui a pu être à une époque comparé à une véritable oligarchie du vin et du négoce s'accompagne d'une certaine absence de culture entrepreneuriale qui a freiné les capacités de développement économique endogène. Le choix de Bordeaux ouvert sur le monde entier parce qu'il y a à commercer s'est exercé au détriment de sa capacité à attirer des activités extérieures. Ainsi, l'économie de l'aire métropolitaine est à la fois structurellement faible au regard du volume de son appareil productif et à la fois forte d'un environnement d'exception qui lui confère une attractivité résidentielle soutenue peu soumise aux événements conjoncturels comme les diverses crises d'ampleur mondiale. La dynamique de l'emploi constatée ces dernières années ainsi que les projets d'envergure à venir autour des technologies de pointe laissent par ailleurs entrevoir de bonnes perspectives de développement pour les années à venir. Mais ces potentialités d'attractivité économique demeurent à confirmer. Si les opportunités sont bien présentes, reste à les structurer, les organiser, leur donner une dimension plus européenne pour aller vers un développement économique à l'échelle d'une métropole régionale.

Un territoire moins soumis que d'autres aux facteurs conjoncturels

Historiquement, l'agglomération bordelaise a toujours connu un déficit en matière d'industries manufacturières au profit d'activités de négoce autour des activités viticoles. Aujourd'hui, elle est par conséquent moins soumise aux phénomènes de délocalisations. Par ailleurs, l'importance de l'industrie de la défense constitue un socle solide non soumis aux contraintes du marché, même si elle reste tributaire des orientations budgétaires de l'Etat. Ainsi, alors que de nombreuses agglomérations françaises doivent et devront se préoccuper de leur reconversion économique suite à des délocalisations, la métropole bordelaise n'est que peu concernée par ces mutations productives. Les moyens financiers pourront plus facilement se concentrer sur les filières innovantes porteuses du développement futur de l'agglomération.

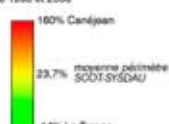
Une sous représentation des activités industrielles

Globalement, sur l'ensemble de l'aire métropolitaine, l'emploi salarié privé augmente à un rythme annuel moyen de 2,4 % depuis 1993, équivalent à la création nette de 74 000 emplois en 13 ans.

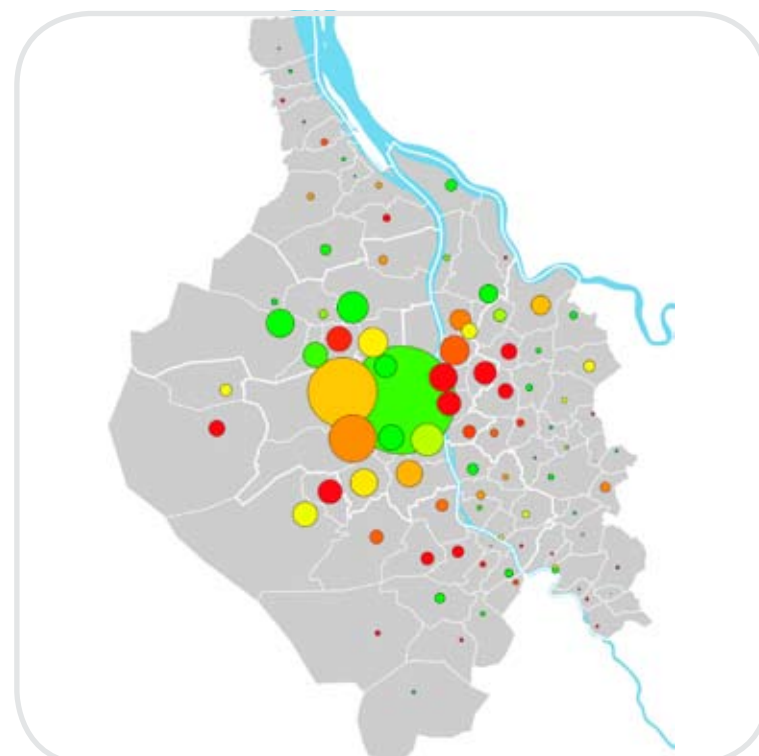
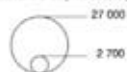
Avec près de 150 000 emplois en 2006, la sphère résidentielle est la première source d'emplois pour l'aire métropolitaine. Les secteurs d'activités les plus importants sont le commerce, l'éducation – santé – action sociale, la construction et les services aux particuliers. Elle représente plus de 41 % de l'emploi salarié et est très légèrement sous représentée par rapport à la moyenne nationale.

La sphère productive quant à elle concentre 34 % des emplois contre 35 % au niveau national, avec une spécificité dans la composition même de la sphère productive : les activités productives appartiennent essentiellement aux services aux entreprises qui connaissent depuis les 13 dernières années une progression très dynamique. La sous-représentation des activités industrielles joue à la baisse sur le niveau de rémunération des salariés et peut représenter un retard pour l'aire métropolitaine dans sa mutation vers une économie basée sur la connaissance et l'innovation, principaux facteurs de compétitivité.

Taux d'évolution de l'emploi salarié privé entre 1998 et 2006



Nombre d'emplois salariés en 2006

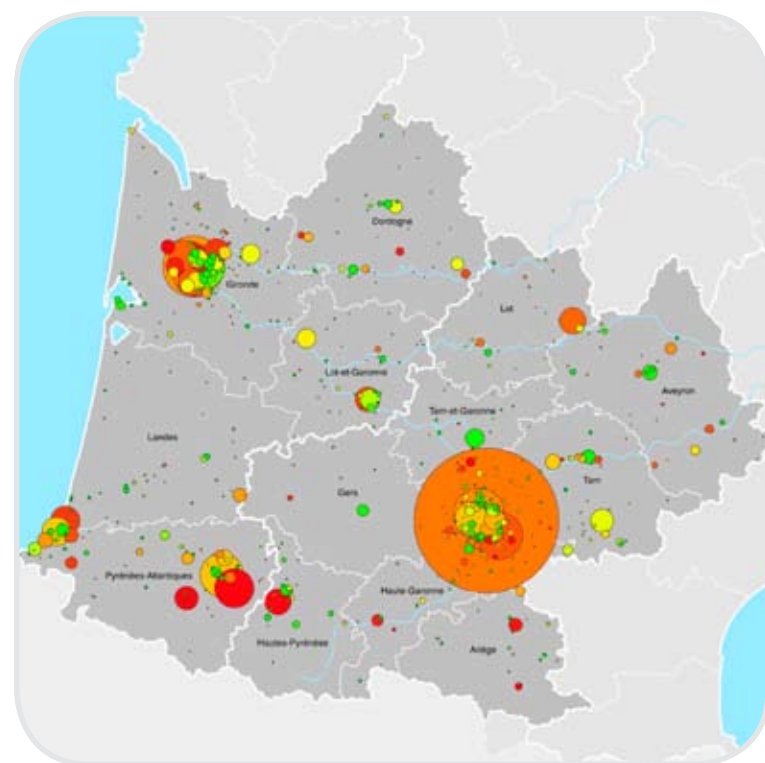


[NB : Fermeture de Selectron à Canéjan en 2007] Évolution de l'emploi salarié privé entre 1998 et 2006 - Source : UNEDIC

## Une faiblesse relative des activités de haute technologie

Certes les entreprises du territoire sont dynamiques et créent de l'emploi, mais certains secteurs peinent encore à se développer, notamment ceux de la haute technologie et plus globalement des industries.

Avec 8 % d'emplois salariés privés de haute technologie (construction aéronautique, fabrication de produits pharmaceutiques, machines de bureaux et matériel informatique, équipements de radio, télévision et communication, instruments médicaux, de précision, d'optique et d'horlogerie, télécommunications, activités informatiques, recherche et développement), l'aire métropolitaine bordelaise est plutôt spécialisée dans une économie tertiaire au service des populations et entreprises présentes sur le territoire. Même si les effectifs de la défense ne sont pas comptabilisés, (on sait qu'ils sont nombreux sur le territoire mais seule une faible partie des activités militaires peut-être caractérisée de haute technologie), ces chiffres permettent de dire que le positionnement technologique reste peu orienté vers les secteurs high-tech.



L'emploi dans la haute technologie par commune dans les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées  
Source : OCDE - UNEDIC

## Un territoire peu porteur d'emplois qualifiés

### Une insuffisance des offres d'emplois destinés aux cadres du privé

Si l'attractivité résidentielle de la Gironde n'est plus à prouver, le territoire offre peu de perspectives aux cadres désireux de venir s'y installer.

Avec 44 offres en moyenne par semaine pour 100 000 actifs (source APEC entre le 20 février et le 11 novembre 2009), le département girondin se place onzième parmi les 20 départements qui ont une offre d'emploi cadre conséquente. Ce chiffre qui semble très faible par rapport à des départements comme la Loire-Atlantique, la Haute-Garonne, l'Isère, le Rhône est toutefois à relativiser en fonction de deux spécificités locales :

- > l'importance du secteur de la défense : les offres d'emploi ne sont quasiment pas couvertes par l'APEC ;
- > l'importance des réseaux et autres canaux informels dans le secteur du négoce dont la cooptation semble être le mode de recrutement dominant.

Cependant, ces chiffres révèlent une véritable faiblesse dans les opportunités d'emplois du secteur privé visibles et accessibles à l'ensemble des candidats. Si l'attractivité résidentielle de la Gironde n'est plus à prouver, le territoire offre peu de perspectives aux cadres désireux de venir s'y installer.

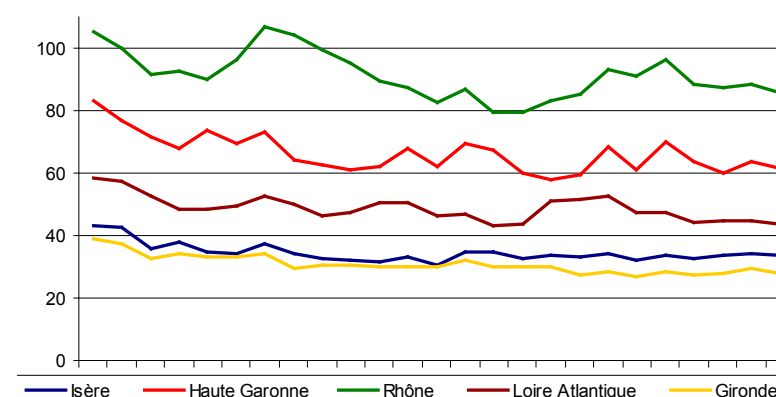
### Des sites d'activités parfois inadaptés aux besoins des entreprises

Le choix de localisation des entreprises des secteurs privés et publics n'est pas neutre et se définit d'abord en fonction de l'offre disponible tout en étant également tributaire de l'environnement économique existant : bassin d'emploi, niveau de qualification de la main d'oeuvre.

Ce choix répond également à de multiples critères qui s'apprécient en matière :

- > d'accessibilité aux réseaux structurants, ponts, rocade, autoroute, à la ville centre, à l'aéroport, à la gare, au réseau de transports collectifs ;
- > de services : crèches, restaurants, commerces,...
- > de bassin de clientèle ;
- > du caractère fonctionnel de l'espace et de sa visibilité.

Nombre d'emplois de cadre hebdomadaire pour 100 000 actifs (février 2009 à août 2009)



### Une armature économique fortement polarisée sur le coeur d'agglomération et largement orientée vers le tertiaire.

L'organisation économique de l'aire métropolitaine se définit selon trois caractéristiques majeures :

- > une forte polarisation de l'appareil productif à l'ouest de l'agglomération liée à des choix historiques, renforcée par la présence des grandes infrastructures et d'espace disponible : technopole de fait et clé de voute du système productif de l'agglomération, ce secteur accueille 85 000 emplois salariés, 60 zones d'activités sur plus de 2 000 hectares
- > le fleuve, à la fois vitrine pour les activités tertiaires et support de l'activité industrialo-portuaire
- > les grandes opérations d'aménagement ; opération du Lac, technopôle de Montesquieu, le campus universitaire.

## Un développement économique trop contenu

### Des rémunérations versées par les entreprises légèrement plus faibles que la moyenne en lien avec la sous-représentation des activités industrielles

En Gironde, les industries ne distribuent que 15 % des rémunérations contre 20 % pour l'ensemble des 20 départements métropolitains comprenant une capitale régionale, inversement les services et le commerce représentent une part plus importante qu'ailleurs. Le salaire moyen étant plus élevé dans les secteurs industriels que dans le tertiaire, la sous représentation des activités industrielles joue à la baisse sur le niveau de rémunération perçu par les salariés.

### Une stratégie foncière peu lisible

Aujourd'hui, on constate l'absence d'une stratégie foncière globale et partagée. Pourtant, celle-ci est indispensable non seulement pour s'adapter aux temporalités économiques, bien plus courtes que celles de l'action publique mais aussi pour anticiper les mouvements spéculatifs et maîtriser le coût du foncier économique. Le renouvellement des sites économiques, quant à lui est essentiel pour améliorer la qualité globale des zones que ce soit en terme de services aux salariés, de desserte ou encore d'équipements pour les entreprises.

## 7

# Préparer l'accueil de la performance économique, de l'innovation, de la recherche et de la connaissance

## Passer d'une notoriété internationale à une véritable attractivité économique

Le territoire est aujourd'hui très compétitif en matière de cadre de vie par rapport aux autres agglomérations françaises de province, et cette position lui permet de limiter le turn-over de ses cadres et d'attirer les cadres parisiens en deuxième partie de carrière, à la recherche d'un environnement plus serein pour leur famille. Si ce cadre de vie reste le premier atout de l'agglomération à maintenir, y compris en terme d'attractivité économique, celui-ci ne constitue pas une condition suffisante pour transformer la notoriété de l'agglomération en réelle attractivité économique. En effet, l'agglomération subit un déficit d'image en terme de développement économique puisqu'elle est peu assimilée à l'idée de « business ». Dans ce contexte, parce que l'attractivité et le rayonnement de la métropole doivent s'appuyer sur une économie de qualité à développer : filières innovantes, activités high tech, éco-labelisation, aggro campus, la nécessité d'améliorer la lisibilité de la dynamique économique apparaît comme un enjeu majeur.

- > offrir un cadre productif à la mesure des attentes des acteurs économiques
- > renforcer la compétitivité de la métropole par l'innovation en valorisant la recherche et développement
- > tendre vers le développement d'une économie présentielle de grande qualité
- > organiser un positionnement logistique efficient

## De réelles opportunités d'excellence pour l'aire métropolitaine

### S'appuyer sur les pôles de compétitivité et l'université bordelaise comme bases d'excellence pour l'appareil productif

Aujourd'hui, l'aire métropolitaine est concernée par la labélisation de quatre pôles de compétitivité :

- > Pin maritime du futur : technologies et éco-développement pour la filière bois- papier, déposé par la fédération industries du bois aquitain
- > La route des lasers, pour le développement de la filière optique laser, déposé par Alpha et 2ADI
- > Le pôle aéronautique, espace et systèmes embarqués, déposé par Aérospace Vallée
- > Le pôle Prod'Innov pour la filière agro-santé, déposé par 2ADI

Pronant l'idée d'une économie européenne fondée sur la connaissance, ces quatre pôles de compétitivité offrent une réelle opportunité pour l'aire métropolitaine à double titre :

- > communiquer sur l'image innovante du territoire et affirmer ces spécialisations productives de pointe
- > bénéficier des subventions de l'Etat et de l'Europe pour améliorer les synergies entre recherche et innovations. Ce renforcement permet non seulement de créer des emplois de qualité mais aussi de renforcer la compétitivité du territoire et donc son attractivité.

## Le cadre de vie, premier facteur d'attractivité de l'agglomération bordelaise

### Tendre vers une économie présentielle de grande qualité, moteur pour l'aire métropolitaine

Dans les zones urbaines constituées, le développement de la multifonctionnalité doit permettre le maintien, voire la reprise d'une offre artisanale et de services à la personne équitablement répartie sur l'ensemble de l'aire métropolitaine bordelaise.

### Le tourisme comme vecteur de projet économique territorial

Si l'attrait touristique et la notoriété de Bordeaux n'est plus à démontrer dans une région qui occupe la 5<sup>e</sup> 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 la ville vers l'extérieur, vis-à-vis de l'Europe, pour positionner l'aire métropolitaine comme une capitale culturelle de rang européen, et cela à partir d'un formidable potentiel touristique diversifié : tourisme fluvial, tourisme de nature, tourisme culturel, tourisme viticole, tourisme d'affaires, itinérance touristique thématisée (route des vins, parcours de randonnées, patrimoine religieux...), éco-tourisme, tourisme patrimonial,...

### Optimiser la forte polarisation de l'appareil productif sur l'agglomération

La forte polarisation des emplois sur l'agglomération permet d'afficher une certaine lisibilité parmi les métropoles françaises. Elle offre aussi des potentialités en matière de mutualisation d'équipement et de desserte en transports collectifs des lieux d'emplois.

Pour s'affirmer comme un territoire majeur pour s'élever au niveau européen, la métropole bordelaise doit être en mesure de générer une puissante attractivité économique à travers un projet novateur et lisible, tourné vers ses pôles d'excellence et son potentiel de recherche. Cette lisibilité passe par une structuration claire de son espace économique, en s'appuyant sur les polarités identifiées et bénéficiant d'un potentiel important pour se positionner comme des terres d'accueil économique performant.

### Les universités bordelaises : facteur de reconnaissance en matière de recherche à l'échelle européenne

Concernant la recherche et la formation, la qualité des universités bordelaises est reconnue à l'échelle européenne et constitue un facteur d'attractivité incontestable. Le classement au premier rang des universités françaises (Shanghai 2008) dans le domaine des sciences de l'ingénieur et de l'informatique, l'arrivée programmée de l'Institut national de recherche en informatique et automatique et de Sup'optique devrait renforcer ses atouts.

Pour autant, le niveau d'appropriation des savoir-faire transmis dans le cadre des formations locales est faible. Les étudiants formés à Bordeaux dans le domaine des hautes technologies trouvent peu d'écho professionnel.

Au regard de l'attractivité, le faible niveau d'emploi dans la haute technologie, n'est pas un marqueur favorable et paraît en décalage avec le niveau d'excellence européenne des universités et écoles bordelaises. Ce décalage suggère une insuffisance des processus de transfert de technologies et une faible captation des diplômés sortant des formations locales.

### Faire de la vigne et du vin des vecteurs d'une image prestigieuse

La notoriété de la ville de Bordeaux s'est avant tout construite par l'excellence de ses vignobles. Aujourd'hui, les retombées économiques de cette filière sont moins ancrées qu'auparavant à la fois par l'évolution des comportements des investisseurs étrangers et par la concurrence accrue avec l'arrivée de nouveaux pays producteurs. Pour autant, la vigne reste un atout important pour l'économie de l'aire métropolitaine. D'une part, il s'agit d'une source d'emplois directs ou indirects importante sur l'ensemble de l'aire métropolitaine; d'autre part, c'est un facteur d'attractivité touristique. Enfin de nouveaux débouchés envisageables autour du secteur de l'agro-santé (pôle de compétitivité Pod'Innov et la création de l'Institut des sciences de la vigne et du vin, permettent d'offrir une structuration forte à la recherche autour des activités viti-vinicoles.

## Des projets économiques d'envergure

### Passer d'une logique d'opportunité à une véritable politique d'éco-aménagement des parcs économiques

L'aire métropolitaine est un territoire de projets en matière de développement économique : pôles de compétitivité, grands programmes d'aménagement : Aéroparc, Ecoparc, Bioparc, Roland Garros, opération d'intérêt national Euratlantique, opération campus, ... et ces projets vont largement influencer sur l'offre économique actuelle. Ces projets doivent s'intégrer dans une armature économique, à la fois concentrée sur l'agglomération et se diffusant au gré des opportunités dans les espaces périphériques créant un effet de desserrement, et davantage orientée vers les activités tertiaires.

Les parcs d'activités existants ne satisfont pas complètement les attentes des acteurs économiques en terme d'accessibilité, de niveau de services présents sur les sites, d'équipement et d'aménagement. En conséquence, un enjeu fort en matière de requalification et de restructuration de ces sites se pose et ce de plusieurs manières :

- développer la mixité fonctionnelle sur les sites où les conditions le permettent ;
- identifier les potentialités de mutations de certaines zones pour libérer des espaces centraux souvent peu accessibles ;
- améliorer l'accessibilité des parcs économiques pour une meilleure connexion entre lieux de vie et lieux d'emplois.

Euratlantique



Ecoparc



Aéroparc



Bioparc

## Les sites d'intensité économique de l'aire métropolitaine bordelaise



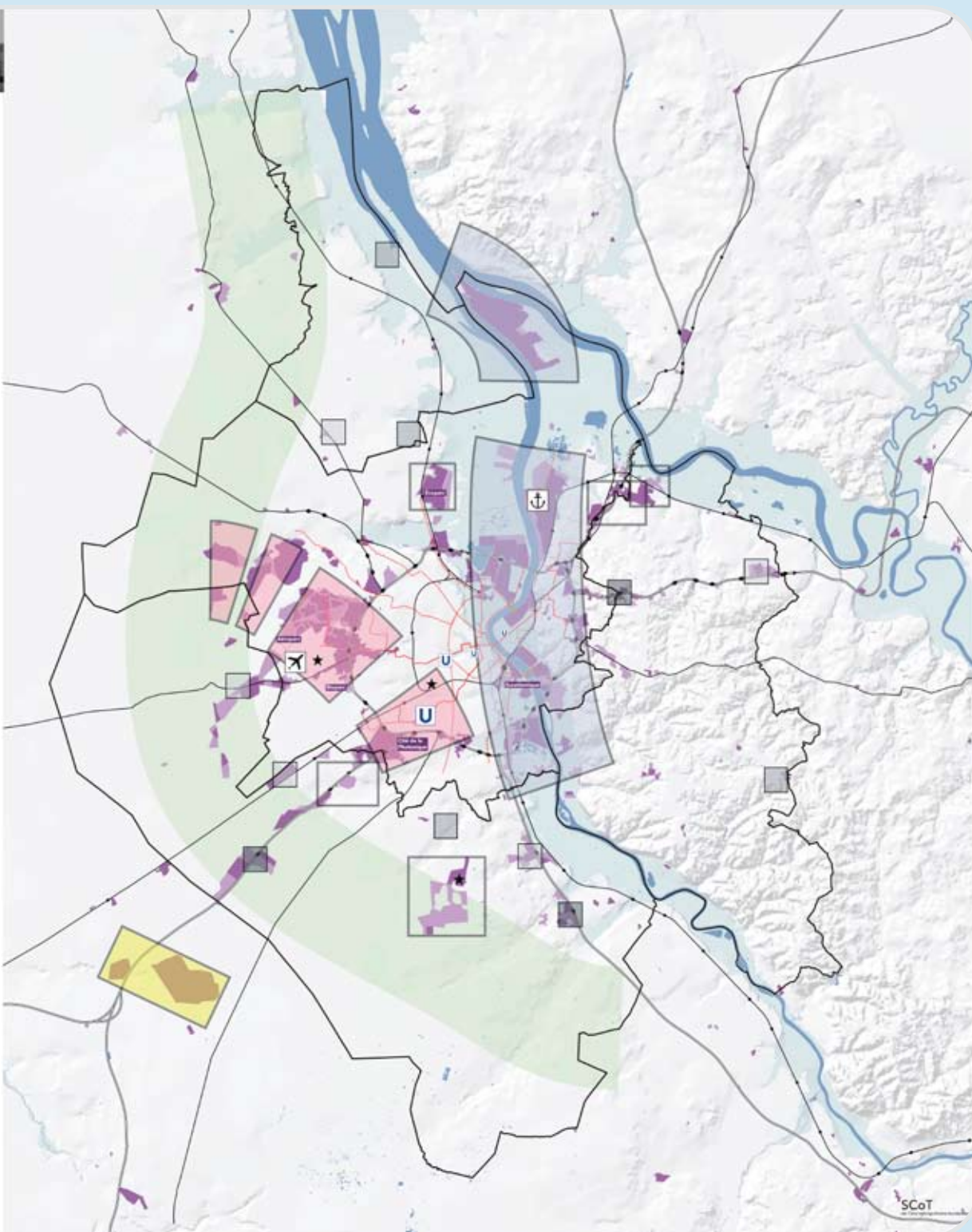
Les lieux d'intensité économique



- La ville active**
- aéronautique et activités innovantes
  - activités industrielles traditionnelles
  - CEA / LMJ
  - autres
- les pôles d'intensité économique locaux**
- à dominante productive
  - à dominante résidentielle
  - à dominante mixte
- projet économique structurant
- zones d'activités
- secteur à vocation activité au précédent SD
- aéroport
- site portuaire
- pôle universitaire
- réseau d'eau industrielle
- pépinières pour activités innovantes

- Nombre d'employés**
- + de 1000
  - 500 à 1000
  - 200 à 500
  - 100 à 200

- autoroute et rocade
- voie de liaison et de distribution
- voie ferrée / gare
- périmètre du SCOT
- les rivières et fil d'eau (canaux, fossés...)



# 8

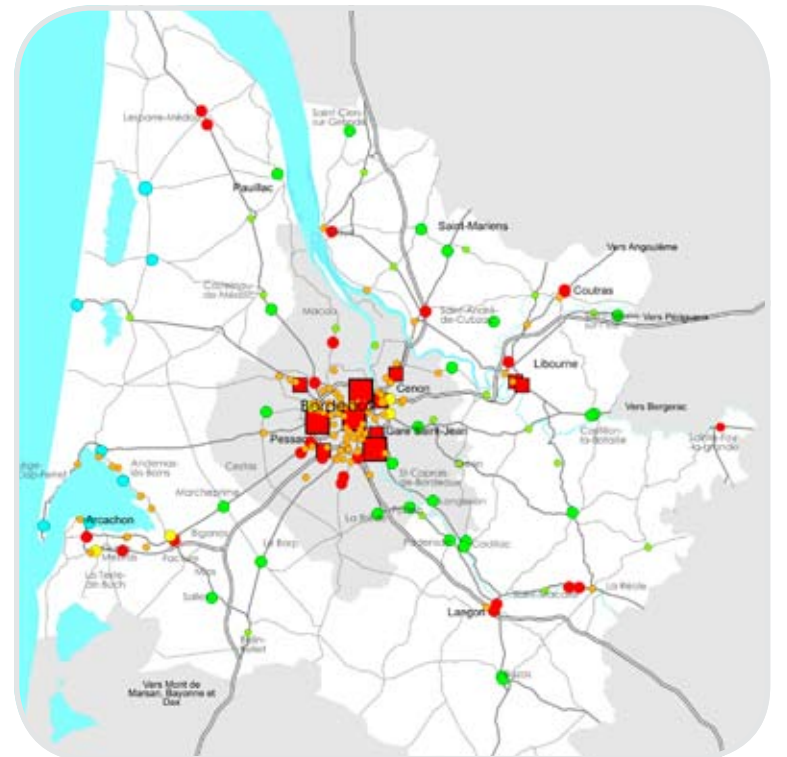
## Une offre commerciale trop découplée de l'organisation urbaine et du réseau de transport collectif

### L'aménagement commercial au coeur de la LME

Le commerce constitue à la fois un enjeu économique et un enjeu d'aménagement durable fort dans la mesure où la Loi de Modernisation de l'Economie (LME) du 4 août 2008 indique un nombre conséquent de prérogatives à inscrire dans le SCoT.

Ces prérogatives s'accompagnent d'une réforme profonde du Code du Commerce notamment dans sa partie relative au régime d'autorisation préalable à l'implantation d'un équipement commercial (seuil des surfaces de vente des implantations soumises à autorisation relevé de 300 à 1000 m²...).

Le commerce n'est aujourd'hui plus renvoyé à sa seule dimension économique. Il est avant tout objet urbain et implique une réflexion globale sur son insertion dans le territoire. Dans ce contexte, le SCoT devient le premier instrument réglementaire pour cadrer le développement de l'offre commerciale sur le Sysdau.



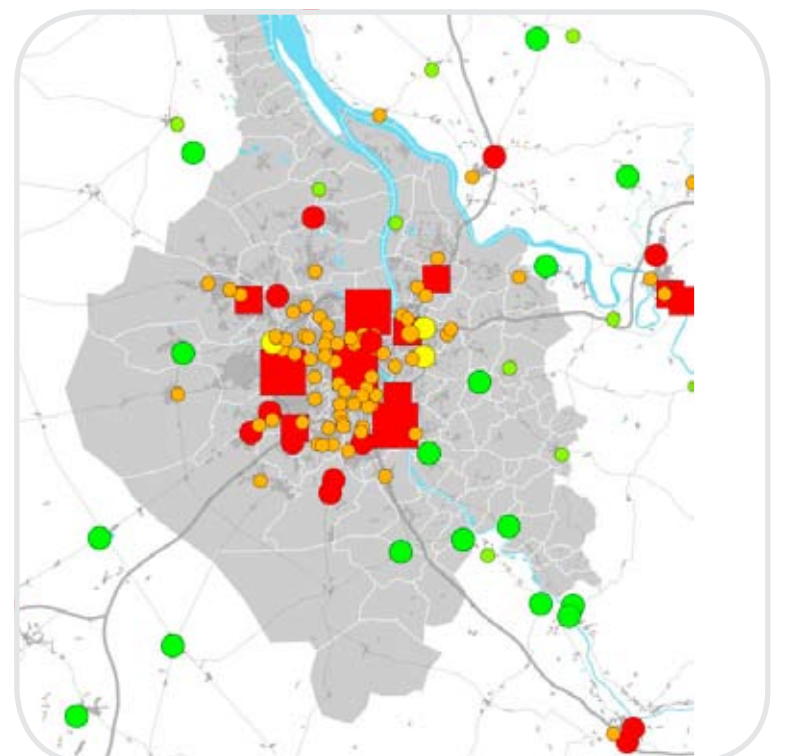
Typologie des pôles commerciaux en Gironde en 2006  
Source : CCIB

### Un territoire bien couvert en matière d'offre commerciale

L'aire métropolitaine bordelaise apparaît comme l'une des métropoles les mieux dotées en matière d'offre commerciale. On comptait, en 2008, 1 130 700 m² de Grandes et Moyennes et Surfaces (GMS) et 12 794 commerces de moins de 300 m².

Cette offre se traduit par un poids important dans l'emploi du territoire. Le commerce représente le tiers des emplois liés à la sphère résidentielle (53 500 emplois). De plus, ce niveau d'équipement lui permet d'offrir à sa population une grande diversité de produits et une couverture géographique importante.

Cependant, c'est l'organisation spatiale de ce secteur qui semble aujourd'hui faire défaut. L'impossibilité de tenir les objectifs du Schéma Directeur et l'absence d'un projet global ont généré des dysfonctionnements marqués notamment par une fragmentation des territoires et par une concentration plus forte de l'offre à l'échelle de l'agglomération.

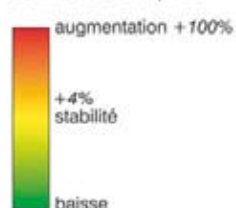


Typologie des pôles commerciaux en 2006  
Source : CCIB

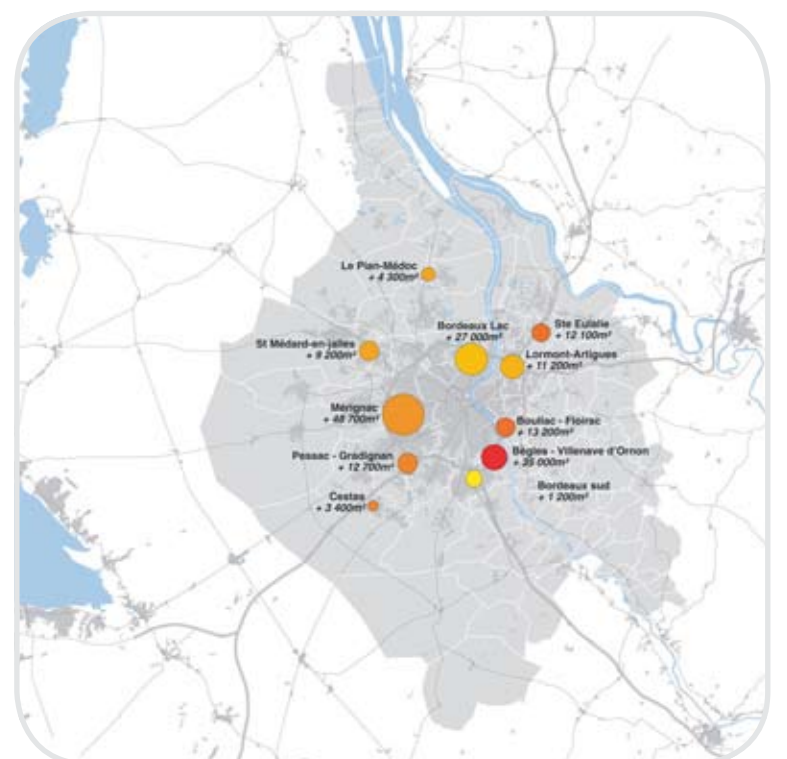
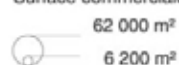
### Une forte pression commerciale en terme de GMS

C'est dans leurs évolutions passée et future que les centres commerciaux font aujourd'hui enjeux et appellent à être intégrés et reconnus, faute de ne l'avoir jamais été. Les pôles commerciaux périphériques concentrent 55 % de l'offre totale en GMS et malgré les principes cadres du Schéma Directeur, la moitié des m² de surface de vente accordés, entre 1999 et 2008, dans le cadre des CDEC l'ont été sur ces grandes polarités périphériques (+ 185 000 m²). De plus, les projets commerciaux tendent à renforcer ce phénomène, qui accroît la pression commerciale sur l'agglomération. Pourtant les politiques d'aménagement et les grandes orientations législatives prônent le retour à un «urbanisme de proximité». Or la logique des implantations commerciales, comme la création de nouveaux pôles commerciaux, demeure encore très en lien avec l'automobile et conforte, de part ses formes urbaines, l'étalement urbain.

Taux d'évolution de la surface commerciale des pôles



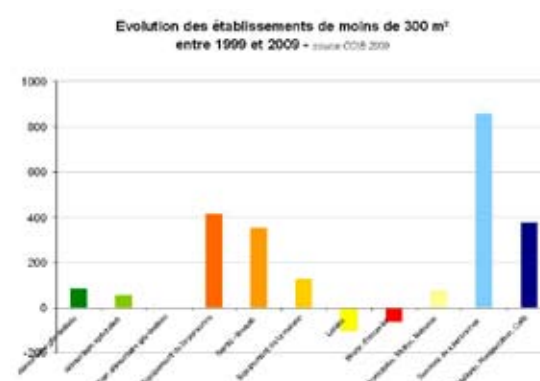
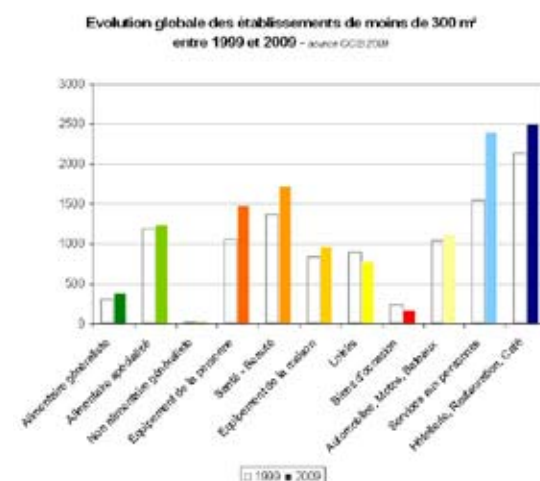
Surface commerciale en 2008



Évolution en m² des pôles commerciaux en 1999 et 2008 - Source : CCIB

## Une augmentation significative des commerces de proximité de moins de 300 m²

Tandis que le nombre de m² de GMS ne cesse d'augmenter, celui des établissements de moins de 300 m² a progressé de +20 % sur la période 1999-2009, portant leur nombre à 12 794. L'agglomération concentre à elle seule 86 % des établissements de moins de 300 m². Une concentration qui renforce l'attractivité des centres villes du cœur de l'agglomération mais renvoie le petit commerce de périphérie à des fonctions de « dépannage ». Cependant le maintien de ces formes de commerce est révélateur des besoins de proximité qui devrait s'accroître avec le vieillissement de la population et repositionne les enjeux du développement des enseignes commerciales.



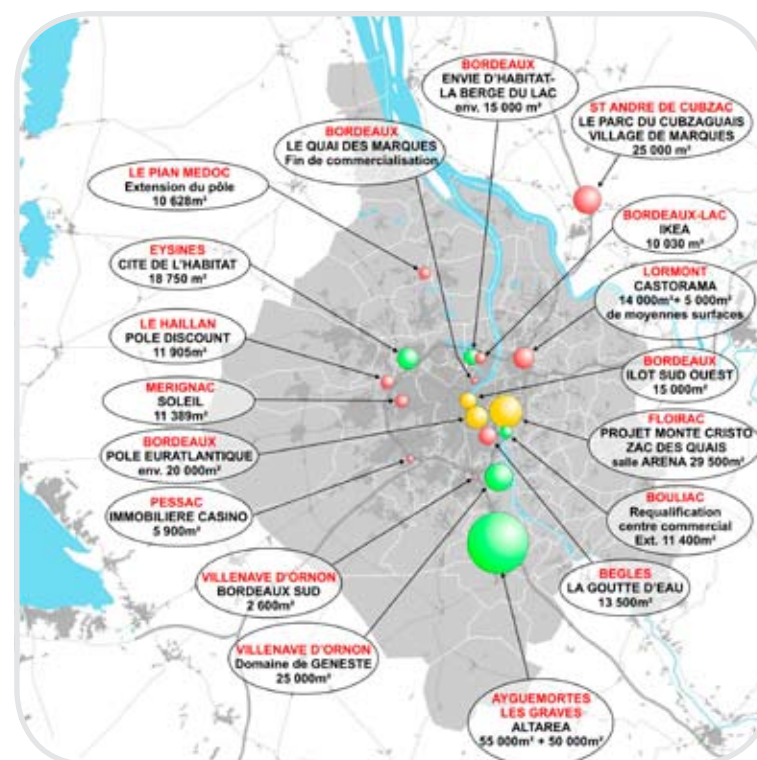
## Des projets importants en perspective

La métropole comptait en 2009 près de 20 projets d'envergure sur son territoire pour un total de plus de 350 000 m², plus du quart du parc actuel de l'agglomération. Bien que certains projets restent incertains, voire remis en question, le volume reste très important.

De plus, conçus pour la plupart pour capter avant-tout les « automobilistes consommateurs », ces projets s'organisent encore trop souvent selon l'inévitable paradigme : façade sur un axe à grande circulation – nappe de stationnement – hangar commercial monobloc. Malgré quelques évolutions notables et ponctuelles, les grands principes de l'archétype évoqués ne sont pas toujours remis en cause et restent primordiaux.

Dans ce contexte, il est indispensable de positionner l'urbanisme au cœur de cette dynamique en reconnectant les projets commerciaux au territoire : rapprocher le commerce des dessertes en transports en commun, garantir l'insertion des projets dans les tissus existants des centres-bourgs...

Cette connexion est une entrée pour la mise en place de principes qualitatifs, qui doivent répondre aux évolutions de la demande en matière d'offre commerciale.



Les projets commerciaux - Bilan au 1er semestre 2009  
Source : CCIB

## Une profonde modification comportementale du consommateur

### Une profonde modification comportementale du consommateur : de nouvelles pratiques, de nouvelles attentes, de nouveaux besoins

Aujourd'hui, il semble que les discours qualitatifs en faveur d'un meilleur traitement de l'urbanisme commercial trouvent un « début » d'écho. Plus qu'une aspiration évoquée par les urbanistes et certains élus, c'est vraisemblablement la loi du marché et les nouvelles attentes des consommateurs qui contraignent les acteurs de la grande distribution à revoir les critères d'insertion et d'attractivité de leurs commerces. Il est désormais nécessaire de répondre à de nouvelles attentes plus induites que clairement exprimées et l'offre commerciale doit impérativement adapter ses structures, ce qui représente aussi une occasion unique pour rehausser la qualité urbanistique des pôles commerciaux.

Ces évolutions sont de plusieurs ordres : la volonté de maîtriser son temps pour faire ses achats, la garantie de disposer d'une accessibilité rapide et facilitée, la pratique de l'achat loisir dans des sites agréables, l'offre multiple en grandes surfaces couplée à une exigence de « proximité », la possibilité d'effectuer des parcours préalables à l'acte d'achat, la recherche du meilleur prix, le développement de l'e-commerce.

Globalement, les conséquences de l'évolution de ces comportements se répercutent sur les réflexions engagées par les distributeurs en matière d'organisation des magasins. L'accompagnement de ces pratiques de consommation implique donc des adaptations à la fois fonctionnelles et qualitatives de l'offre commerciale. L'architecture et l'urbanisme sont des éléments de réponse à prendre en compte dans cette démarche.

## 8

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

Façonner une armature commerciale proche des pratiques des consommateurs et intégrant le souci d'un équilibre territorial

### Rééquilibrer le maillage commercial en faveur des centralités urbaines de proximité

L'équilibre des territoires et la qualité du cadre de vie passent par une répartition des services commerciaux qui privilégient l'animation des pôles urbains et l'autonomie des secteurs périphériques par rapport à l'agglomération. L'enjeu de renforcer le maillage du territoire par les pôles de proximité consiste à orienter les recompositions de l'appareil commercial dans le souci de garantir l'accès aux services pour les populations, et à constituer des lieux de sociabilité, d'animation, d'urbanité où les habitants peuvent se retrouver.

Ce qui conduit à une politique de centralité qui participe à l'attractivité du territoire et de proximité qui apporte du lien social, limite l'évasion commerciale, préserve l'identité et le caractère des communes, donne de la cohérence à tout développement urbain en relation avec les politiques de déplacement, d'habitat et de préservation des espaces naturels.



### Affirmer le rayonnement commercial de l'hypercentre métropolitain

Avec plus de 60 % de l'activité du centre-ville, l'hypercentre métropolitain joue un rôle commercial de premier plan dans l'aire bordelaise. Considérée comme destination d'achat plaisir, cette polarité commerciale est très puissante, à la fois, en volume d'offre marchande (3500 établissements commerciaux dont 1 600 locaux commerciaux pour l'hypercentre et Mériadeck) et de chiffre d'affaires (1 300 M€ dont 620 M€ pour l'hypercentre et 200 M€ pour Mériadeck). Son attractivité repose sur la diversité de son offre marchande, sur la richesse de ses éléments architecturaux, touristiques et culturels, sur le nombre de ses services et sur l'animation d'un lieu urbain et convivial, confortée par la grande transformation urbaine opérée à l'occasion de la mise en service du réseau de tramway. Ce rayonnement métropolitain peut se trouver démultiplié par l'installation d'une offre supplémentaire et novatrice, par le développement de nouveaux programmes immobiliers permettant d'attirer de nouvelles enseignes, des concepts novateurs porteurs de réelle valeur ajoutée.

Améliorer l'attractivité commerciale des centres et des quartiers

### Disposer d'un tissu commercial diversifié en accord avec les évolutions démographiques et les attentes des consommateurs

Afin de répondre aux attentes de la population tout en garantissant le développement économique à long terme, la recherche et la préservation d'un équilibre commercial s'exprime au travers de la diversité des formes de distribution : commerces de détail, moyennes ou grandes surfaces généralistes ou spécialisées, magasins de proximité, de destination ou d'itinéraires, halles, marchés de plein air, ... Les projets visant à conforter et à développer une offre diversifiée, en particulier dans les centres-villes, centres-bourgs et les coeurs de quartiers, doivent être soutenus.



### Organiser la revitalisation des commerces de proximité, dans les centres-villes et centres-bourgs, les secteurs marchands urbains traditionnels, les barrières des boulevards, ...

Facteur d'animation de la vie urbaine, le commerce concourt à la création du lien social dans la ville. Une offre de proximité multiforme et diversifiée constitue une réponse adaptée aux nouveaux comportements d'achat qui réclament des services plus proches des lieux de vie. Elle satisfait d'autre part aux attentes des personnes dont la mobilité est réduite et aux problématiques liées à l'allongement de la vie et à la réduction de l'émission de gaz à effet de serre.



Maîtriser et adapter les pôles commerciaux périphériques

### Contenir les grandes concentrations commerciales

Les logiques de concentrations commerciales et leurs conséquences sur les déséquilibres sociaux et la dévitalisation des pôles urbains réclament une stabilisation de leurs emprises foncières, à l'exception des nécessaires reconfigurations et extensions.

Au regard des évolutions de modes de consommer (développement du @commerce, services de proximités, ...) et dans un contexte de forte densité commerciale, de suréquipement et de la fin d'un cycle de modernisation – extension des grands pôles périphériques, le principe de stabilisation des grands pôles périphériques s'impose naturellement.

### Faire évoluer les centres commerciaux monofonctionnels périphériques vers des quartiers pour la ville de demain

L'évolution des centres commerciaux de périphérie pose de nombreuses questions urbaines : liens avec la ville, qualité des espaces et des constructions, isolats urbains, usage immodérée de l'automobile, ...

De zones monofonctionnelles, les lieux de concentration commerciale peuvent progressivement devenir des opérations mixtes mêlant logements, équipements et services, bureaux, transports, dans le sens de la création de véritables morceaux de ville.



## Généraliser le respect des exigences de qualité urbaine durable

Le développement urbain et le développement commercial doivent être pensés simultanément dans un souci de mixité fonctionnelle au sein des quartiers, d'intégration environnementale et d'économies de déplacements. Puissant marqueur du paysage, le commerce participe encore aujourd'hui d'une certaine banalisation des tissus urbains et des paysages par la reproduction à l'identique de formules qui uniformisent les lieux marchands. L'intégration architecturale, paysagère et urbaine des commerces contribue à la qualité du cadre de vie. Elle doit également participer aux efforts de la collectivité en vue d'une utilisation plus rationnelle de l'espace et des énergies. Privilégier des formes commerciales économes, harmoniser les implantations commerciales avec l'utilisation des modes doux et des transports en commun, revenir à une ville compacte et économe, maillée de centralités urbaines clairement identifiées et renforcées sont les principales réponses capables de rendre efficaces des mesures d'anticipation et d'adaptation aux changements climatiques à venir.



## Les sites de l'économie consommation

Les polarités commerciales support de renouvellement urbain

- les pôles commerciaux d'attraction régionale
- les pôles commerciaux d'attraction majeure
- les pôles commerciaux d'attraction locale

Les vecteurs de développement commercial

- les centralités urbaines et centre-bourgs
- tissus résidentiels
- les corridors de TCSP (tramway, tram-train)
- les lianes support de développement urbain
- les sites de projets urbains de mixité fonctionnelle de l'agglomération

### DÉFINITIONS

#### Pôle commercial d'attraction régionale:

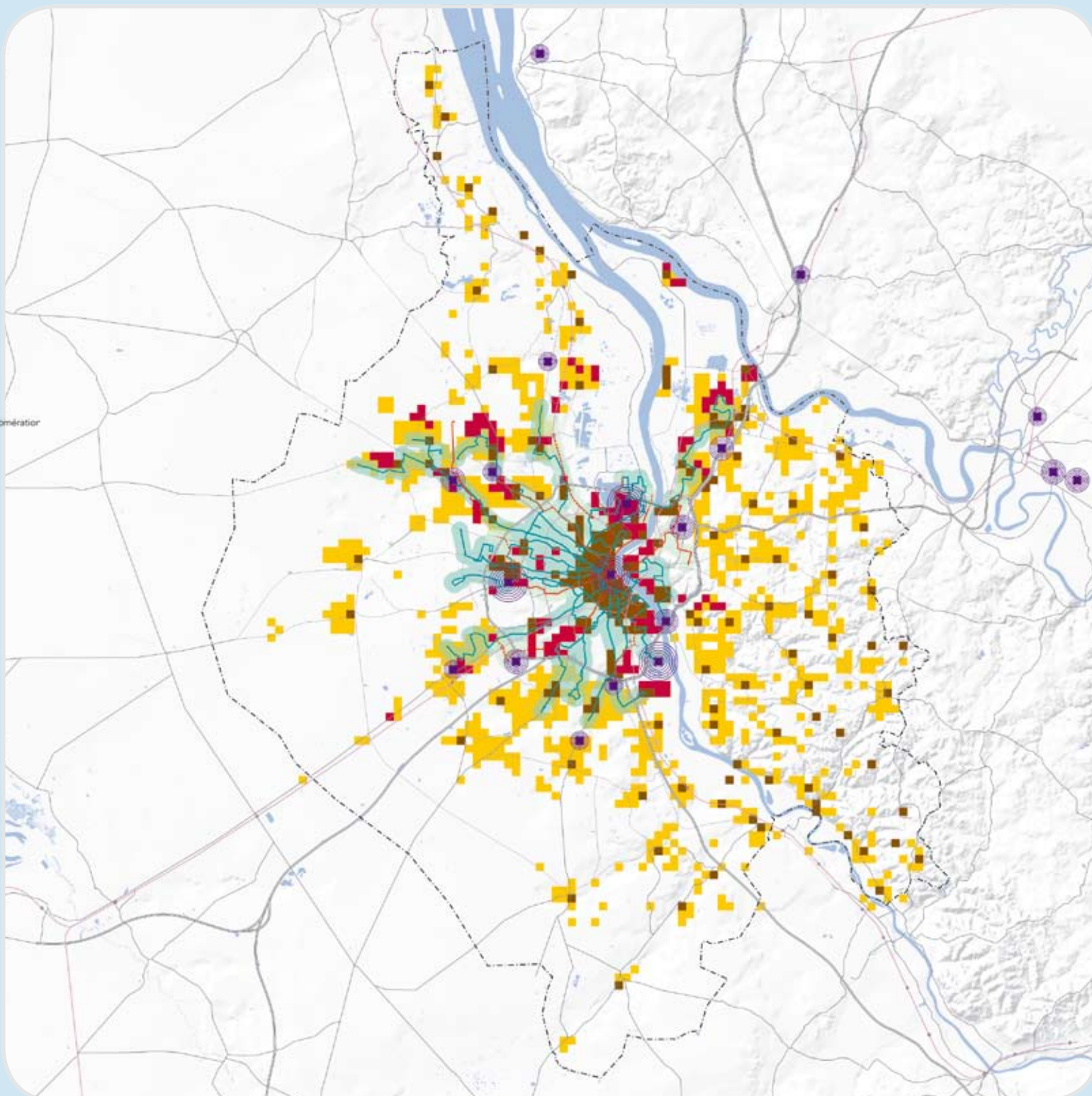
Pôle capable de drainer une clientèle provenant de secteurs géographiques éloignés pour des achats exceptionnels, grâce à son image, à la force et à la diversité de son offre. Il possède une offre commerciale couvrant la plupart des types de produit et plutôt axée sur le moyen, haut, voire très haut de gamme. Il s'agit, soit du centre ville d'une ville importante, soit des centres commerciaux de grande dimension, disposant, outre un nombre élevé d'enseignes régionales, de locomotives d'un bon niveau et à forte notoriété. Il cumule une surface de vente supérieure à 65 000 m<sup>2</sup> et un chiffre d'affaire d'au moins 300 millions €.

#### Pôle commercial d'attraction majeure:

Pôle organisé autour d'un hypermarché de taille importante avec une forte concentration de boutiques et de moyennes surfaces spécialisées, générant une offre diversifiée, mais aussi pôle de magasins spécialisés sur un grand axe de pénétration ou groupés dans un parc d'activités commerciales. Son rayonnement et sa diversité complètent le maillage des pôles régionaux. Sa surface de vente cumulée est comprise entre 30 000 et 65 000 m<sup>2</sup>.

#### Pôle commercial d'attraction locale:

Pôle s'appuyant sur une locomotive alimentaire, il joue un rôle de grande proximité de part son rayonnement intercommunal. Sa surface de vente cumulée est comprise entre 6 000 et 30 000 m<sup>2</sup>.



# 9

## Une croissance urbaine maîtrisée inscrite dans la poursuite d’une économie de consommation des sols

Une croissance urbaine mieux maîtrisée ces dernières années à l’échelle de l’aire métropolitaine

### Un meilleur équilibre entre croissance urbaine et évolution démographique depuis 1996

En 2001, le précédent schéma directeur mettait en évidence qu’en 20 ans (de 1973 à 1996), l’espace utilisé pour les différentes fonctions urbaines (habitat, équipements, activités, infrastructures) avait doublé en superficie pour un gain de population de près de 20 %.

Aujourd’hui, le constat est beaucoup plus modéré. En effet, depuis 1996, contrairement au précédent constat, l’aire métropolitaine s’est étendue tout en gagnant proportionnellement en populations nouvelles. Ainsi, entre 1996 et 2004, l’espace utilisé pour les différentes fonctions urbaines a évolué de 7 % (270 ha/an) pour une évolution de population estimée à 8 %.

Même si le propos doit être nuancé sachant que les dernières observations s’étendent sur une période courte et restent de fait difficilement comparables aux observations précédentes (8 ans contre 23 ans), il n’en reste pas moins qu’elles démontrent en partie le changement de contexte dans lequel nous nous trouvons en matière de consommation des sols.

### 1973 - 1996 Évolution de la population et de la surface urbanisée sur l’aire du schéma directeur de 2001

|      | Population totale      | Surface zone urbaine multifonctionnelle |
|------|------------------------|-----------------------------------------|
| 1973 | 679 600 hab (RGP 1975) | 14 230 ha                               |
| 1996 | 819 520 hab (RGP 1999) | 27 750 ha                               |
|      | +20 %                  | +95 %                                   |

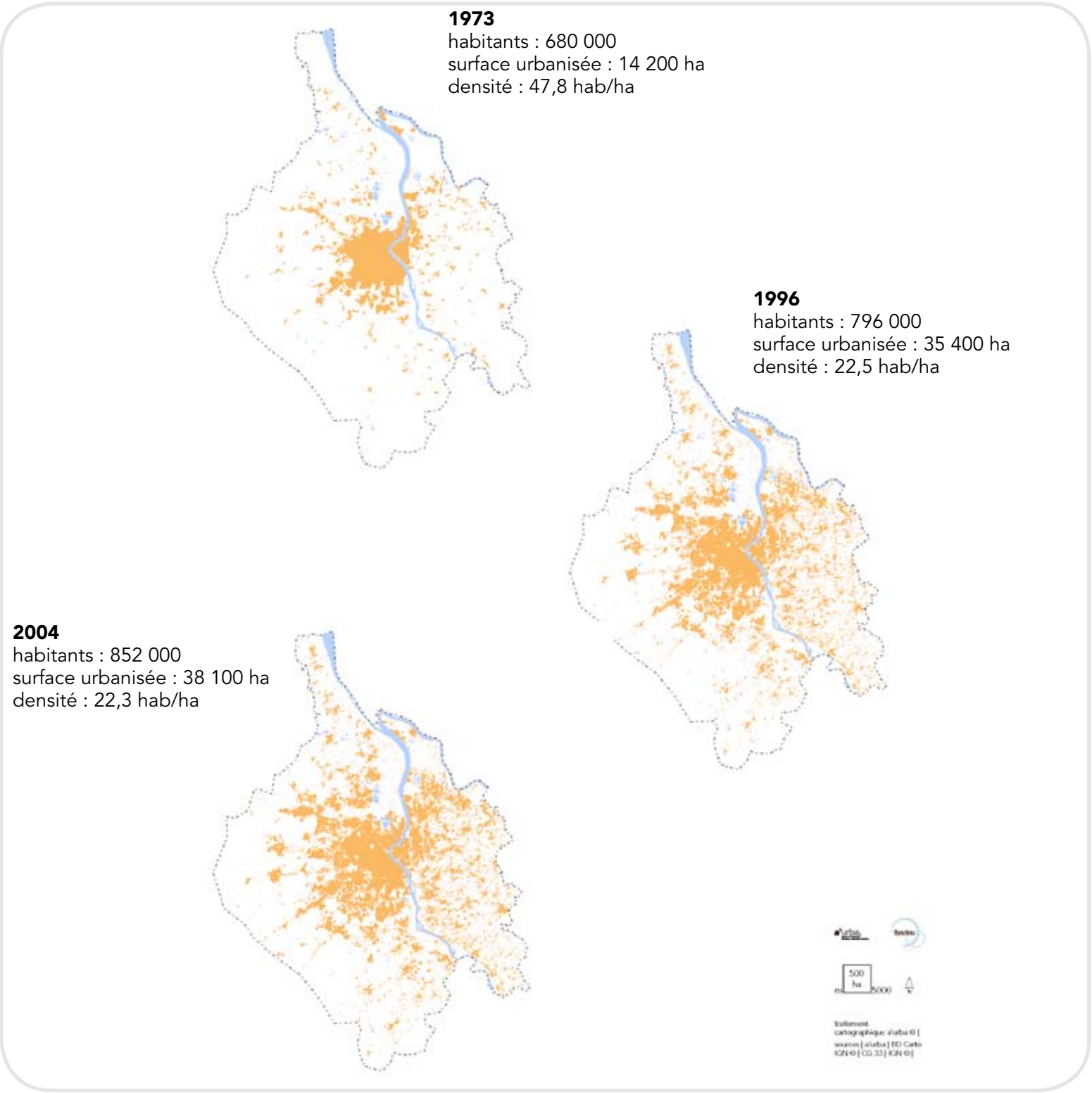
Sources : Schéma directeur de l’aire métropolitaine bordelaise approuvé le 26/09/2001

### 1996 - 2004 Évolution de la population et de la surface urbanisée sur l’aire du SCoT

|      | Population totale (extrapolée à partir des données INSEE Population totale 1999 et Population municipale 2006) | Surface zone urbaine multifonctionnelle |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 1996 | 796 000 hab                                                                                                    | 35 400 ha                               |
| 2004 | 851 000 hab                                                                                                    | 38 100 ha                               |
|      | +7 %                                                                                                           | +8 %                                    |

Sources : INSEE – a’urba Évolution de la tache urbaine entre 1996 et 2004

L’évolution de l’emprise urbaine 1973-1996-2004



Des consommations foncières en baisse depuis 1999

Des consommations foncières inférieures aux hypothèses du schéma directeur de 2001

Au-delà de l'évolution de la tache urbaine qui permet une approche globale, l'exploitation des données sur la construction neuve de logements et leur comparaison aux hypothèses avancées dans le schéma directeur 2001 (D1 et D2) apportent une lecture plus fine et permettent de mieux appréhender l'évolution de la consommation foncière. Ainsi, depuis 1999, les consommations foncières sur l'ensemble des secteurs sont largement inférieures à l'hypothèse D1 qui reprenait les tendances 1990 – 1997. Elles marquent ainsi une baisse significative de la consommation des sols et une augmentation des densités. Par rapport à l'hypothèse D2 présentée dans le schéma directeur de 2001 comme une hypothèse plus volontariste, les secteurs, notamment centraux, n'ont pas tous atteint les objectifs, contrairement aux territoires périphériques dont les consommations foncières s'avèrent nettement inférieures à celles de l'hypothèse avancée.

Évolution de la consommation foncière dans la construction neuve à l'échelle des secteurs depuis 1999 au regard des hypothèses du schéma directeur de 2001

| Secteur          | Consommation foncière 1999 - 2007* | Hypothèse D1 ** du schéma directeur 2001 | Hypothèse D2 ** du schéma directeur 2001 |
|------------------|------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------------|
| Bordeaux         | 112 m²/log                         | 131 m²/log                               | 64 m²/log                                |
| Nord Ouest CUB   | 422 m²/log                         | 536 m²/log                               | 333 m²/log                               |
| Sud Ouest CUB    | 341 m²/log                         | 366 m²/log                               | 173 m²/log                               |
| Rive Droite CUB  | 478 m²/log                         | 593 m²/log                               | 483 m²/log                               |
| Entre-Deux-Mers  | 1089 m²/log                        | 1850 m²/log                              | 1460 m²/log                              |
| Landes et Graves | 987 m²/log                         | 1467 m²/log                              | 1219 m²/log                              |
| Médoc            | 1094 m²/log                        | 1546 m²/log                              | 1260 m²/log                              |

\* Source : Déclarations d'ouverture de chantier entre 1999 et 2007 issues du fichier Citadel de la DRE  
\*\* Hypothèse D1 : Hypothèse de densité prolongeant les densités observées sur la base des permis entre 1990 et 1997 (source SICLONE)  
\*\* D2 : Hypothèse de densité s'appuyant sur un principe de densification selon des exemples de formes urbaines réalisés dans l'agglomération

Une baisse qui s'est accentuée ces dernières années sur l'ensemble des secteurs et liée à l'augmentation des valeurs foncières et à la diversification des formes urbaines

Sur l'ensemble des secteurs de l'aire métropolitaine bordelaise, tous modes de construction confondus, on constate une réelle accentuation de la baisse des consommations foncières sur les dernières années observées. Ce constat s'explique en partie par les changements observés des modes de construction, en particulier en faveur des logements collectifs sur les secteurs centraux et péri-centraux et des logements individuels groupés sur les secteurs périphériques, moins consommateurs d'espace. Néanmoins, on peut s'interroger sur le lien de cause à effet entre les ambitions portées par les politiques publiques et les résultats obtenus. En effet, sans remettre en question les volontés affichées aujourd'hui, elles-même motivées par une réelle prise de conscience sur le sujet, l'évolution du prix du foncier et la mise en place de dispositions fiscales type De Robien ont sans nul doute constitué de véritables catalyseurs dans la diminution observée.

Évolution de la consommation foncière dans la construction neuve à l'échelle des secteurs entre 1999 et 2003 et entre 2003 et 2007

| Secteur          | Consommation foncière 1999 - 2003 | Consommation foncière 2003 - 2007 | Evolution   |
|------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-------------|
| Bordeaux         | 120 m²/log                        | 103 m²/log                        | -17 m²/log  |
| Nord Ouest CUB   | 499 m²/log                        | 349 m²/log                        | -149 m²/log |
| Sud Ouest CUB    | 354 m²/log                        | 319 m²/log                        | -34 m²/log  |
| Rive Droite CUB  | 583 m²/log                        | 387 m²/log                        | -197 m²/log |
| Entre-Deux-Mers  | 1285 m²/log                       | 924 m²/log                        | -360 m²/log |
| Landes et Graves | 1049 m²/log                       | 909 m²/log                        | -140 m²/log |
| Médoc            | 1148 m²/log                       | 1045 m²/log                       | -104 m²/log |

Source : Déclarations d'ouverture de chantier entre 1999 et 2007 issues du fichier Citadel de la DRE

Une évolution vers des formes urbaines plus denses et plus respectueuses de l'environnement

De nombreuses communes ont lancé des projets de valorisation de leurs quartiers anciens. Ces projets s'accompagnent souvent d'opérations en accroche des noyaux historiques, privilégiant une certaine densité, une recherche de mixité sociale et générationnelle et une offre complémentaire de commerces et services de proximité, contribuant ainsi à conforter l'identité et à remodeler la physionomie des centres-villes ou des centres-bourgs. Néanmoins, malgré une volonté affichée de recentrage dans les PLU, le bilan reste plus mitigé s'agissant de l'urbanisation périphérique. Le développement de l'habitat, sous forme d'espaces monofonctionnels, a encore dominé ces dernières années avec des densités assez faibles, ne favorisant guère la continuité et la qualité des espaces publics et conduisant parfois à un bouleversement radical de la trame végétale existante. Depuis quelques années, le coût du foncier a souvent incité les opérateurs à réduire la superficie des lots et à produire plutôt des maisons mitoyennes, mais dans certains cas sans réelle plus-value quant au traitement paysager.

Consommation foncière dans la construction neuve par typologie à l'échelle des territoires entre 1999 et 2008 et part des constructions individuelles pures dans la production générale de constructions neuves

| Secteur          | Consommation moyenne 1999 - 2008 | Individuel « pur » | Individuel groupé | Mixte  | Collectif | Part de la construction en individuel « pur » |
|------------------|----------------------------------|--------------------|-------------------|--------|-----------|-----------------------------------------------|
| CUB              | 343 m²                           | 984 m²             | 416 m²            | 191 m² | 128 m²    | 18 %                                          |
| Entre-Deux-Mers  | 1082 m²                          | 1558 m²            | 553 m²            | 224 m² | 244 m²    | 59 %                                          |
| Landes et Graves | 997 m²                           | 1403 m²            | 525 m²            | 413 m² | 296 m²    | 57 %                                          |
| Médoc            | 1103 m²                          | 1317 m²            | 595 m²            | 268 m² | 219 m²    | 63 %                                          |

Source : Déclarations d'ouverture de chantier entre 1999 et 2008 issues du fichier Citadel de la DRE

# 9

## Construire un développement métropolitain plus économe en ressources, en énergies et en espaces

Répondre aux besoins et aux projets d'accueil des populations des territoires sans porter atteinte à leurs qualités et à leur intégrité

### Palier la situation « tendue » dans les territoires hors-CUB en matière de foncier au regard des besoins en logements estimés

En confrontant les résultats de l'évaluation des capacités d'accueil (dans l'enveloppe urbanisable aujourd'hui) aux besoins en logements à l'horizon 2030 estimés, force est de constater la situation tendue dans laquelle se trouvent les territoires périphériques. Ainsi, dans les trois territoires étudiés, dans l'hypothèse la plus basse, c'est à dire celle des densités observées, les capacités d'accueil s'avèrent insuffisantes à ce jour.

Dans ce cadre, on peut s'interroger sur les leviers possibles permettant de répondre aux besoins en logements en faisant par exemple évoluer les pratiques vers une utilisation plus économe de l'espace et une réduction de la consommation d'espace.

Evaluation des capacités d'accueil des espaces urbanisables au regard des documents d'urbanisme disponibles :

| Médoc                          | Capacités au regard des densités observées | Capacités optimisées (COS réglementaires) |
|--------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <b>Evaluation de capacités</b> | <b>2 050 logements</b>                     | <b>5 400 logements</b>                    |
| > Développement urbain 2004    | 1 600 logements                            | 5 040 logements                           |
| > Renouvellement urbain 2004   | 1 320 logements                            | 1 320 logements                           |
| > Réajustement 2005-2008       | - 959 logements                            | - 959 logements                           |

Pour des besoins évalués entre 2 600 et 4 000 logements ( à l'horizon 2030)

| Entre-deux-mers                | Capacités au regard des densités observées | Capacités optimisées (COS réglementaires) |
|--------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <b>Evaluation de capacités</b> | <b>3 500 logements</b>                     | <b>9 650 logements</b>                    |
| > Développement urbain 2004    | 3 750 logements                            | 9 900 logements                           |
| > Renouvellement urbain 2004   | 2 250 logements                            | 2 250 logements                           |
| > Réajustement 2005-2008       | - 2 500 logements                          | - 2 500 logements                         |

Pour des besoins évalués entre 8 400 et 14 000 logements ( à l'horizon 2030)

| Landes et Graves               | Capacités au regard des densités observées | Capacités optimisées (COS réglementaires) |
|--------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <b>Evaluation de capacités</b> | <b>6 500 logements</b>                     | <b>16 150 logements</b>                   |
| > Développement urbain 2004    | 5 510 logements                            | 15 170 logements                          |
| > Renouvellement urbain 2004   | 3 230 logements                            | 3 230 logements                           |
| > Réajustement 2005-2008       | - 2 252 logements                          | - 2 252 logements                         |

Pour des besoins évalués entre 8 000 et 13 900 logements ( à l'horizon 2030)

A l'image des perspectives démographiques, la démarche d'évaluation des capacités d'accueil devra être confrontée aux réalités du terrain.

### Répondre aux ambitions affichées de la CUB en matière d'accueil des populations

A première vue, au regard des besoins en logements estimés à l'horizon 2030 au regard des tendances, la CUB semble se trouver dans une situation plus confortable que les territoires hors-CUB. En effet, les capacités d'accueil estimées sur les espaces urbanisées et urbanisables à court terme de la CUB, paraissent globalement suffisantes pour répondre aux besoins dans la mesure où les dispositions du PLU sont appliquées de manière optimale.

Néanmoins, la CUB semble vouloir prendre une part plus importante dans le développement de l'aire métropolitaine en affichant des ambitions démographiques bien supérieures aux besoins estimés jusqu'alors. Au travers de deux hypothèses de développement, elle présente aujourd'hui une politique volontariste d'accueil de population et de confortement du dynamisme démographique du coeur de la métropole qui suppose un relèvement significatif des objectifs de production de logements.

## Faire évoluer les pratiques pour favoriser la qualité urbaine

### Promouvoir des programmes capables de conforter la densité, développer une certaine forme de mixité fonctionnelle et contribuer à la structuration des secteurs périphériques

On assiste depuis quelques années à l'émergence d'une nouvelle génération d'opérations qui proposent des partis d'aménagement différents, plus soucieux de la valeur de l'espace, des composantes paysagères des sites et des liens avec les quartiers limitrophes. Ils jouent sur le regroupement des logements, sous des typologies variées (logements individuels accolés ou groupés, intermédiaires, collectifs), et la qualité du projet paysager, pour construire des quartiers plus attractifs et mieux intégrés aux tissus existants.

L'enjeu sera à l'avenir de promouvoir ce type de programmes capables de conforter la densité, de développer une certaine forme de mixité fonctionnelle, et de contribuer ainsi à la structuration des secteurs périphériques, en offrant la possibilité de développer de nouvelles polarités.



## Faire évoluer les pratiques pour structurer les espaces urbains

### Réussir des greffes urbaines en tissu constitué

- > Favoriser des formes urbaines denses dans les centres bourgs et rechercher un équilibre entre compacité et intégration à la trame urbaine
- > Respecter les trames parcellaires existantes
- > Valoriser le statut des espaces publics

### Développer des extensions urbaines «intégrées»

- > Privilégier une mixité de typologies pour éviter une banalisation progressive du territoire
- > Conjuguer densité et intimité
- > Maintenir des liens entre les nouveaux et anciens quartiers par des cheminements piétons
- > Gérer les transitions entre espaces privatifs et espaces libres communs

### Réussir plus spécifiquement les extensions urbaines en lisière d'espaces naturels

- > Privilégier une certaine densité pour économiser le foncier
- > Maintenir une part importante d'espaces libres non construits
- > Intégrer les nouvelles opérations dans leur contexte et organiser les fronts bâtis autour du paysage



## Faire évoluer les pratiques pour diversifier l'offre d'habitat

- > Renforcer l'offre locative souvent insuffisante au regard des besoins
- > Proposer des solutions adaptées aux différentes étapes du parcours résidentiel
- > Conforter les équipements en place et favoriser leur développement
- > Élargir l'offre en logement social



# 10 Une armature urbaine différenciée en termes d'équipements, de commerces et de services

## Une structure urbaine en quatre grands territoires

Aujourd'hui, la métropole bordelaise se décline encore selon 4 grands territoires aux caractéristiques relativement distinctes :

> l'hypercentre de la métropole constitué par le cœur de la ville centre ;

> un territoire d'expansion urbaine continue qui a complètement englobé les centres villes périphériques de la première couronne quasiment jusqu'à la rocade et qui constitue le cœur d'agglomération ;

> un territoire péri-urbain encore largement discontinu organisé autour des centres historiques des communes ou de hameaux et le long d'un certain nombre d'axes de circulation ;

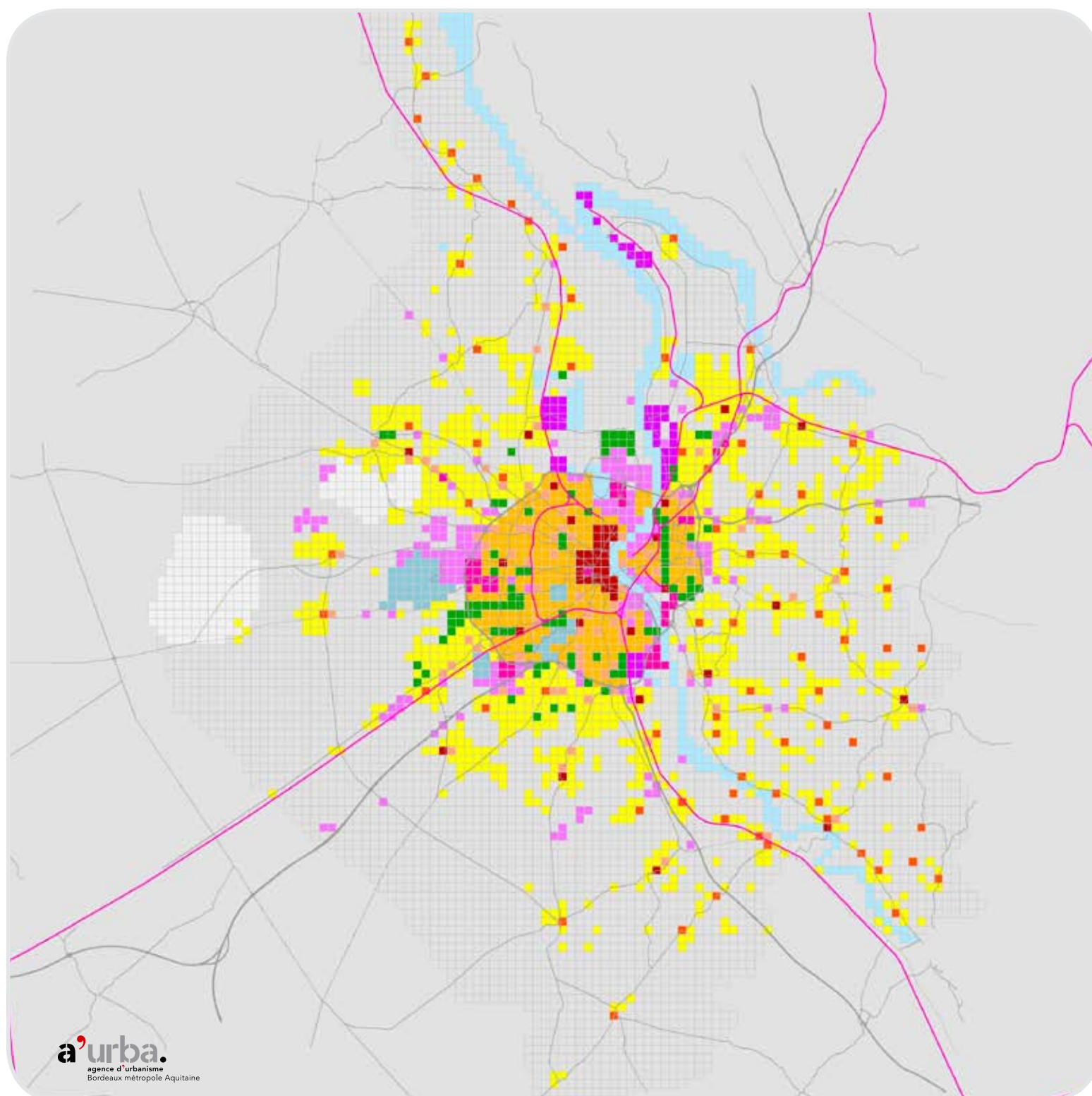
> un territoire dont les caractéristiques rurales restent encore dominantes tant dans ses formes urbaines que dans son évolution mais qui peut assez rapidement être gagné par la péri-urbanisation en fonction de l'évolution des réseaux de transport (en particulier routier) ou des conditions de concurrence du marché foncier et du logement.

Cette organisation urbaine offre aujourd'hui une grande diversité résidentielle qui peut constituer un atout en terme d'attractivité mais qui souffre d'un certain déséquilibre entre les territoires.

## Une organisation urbaine multipolaire



400 ha  
2 km  
avril 2010  
Fond plan : BD Topo IGN 2007 | Traitement a'urba 2010



a'urba.  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine

Un cœur  
d'agglomération  
redevu  
attractif qui  
concentre  
fonctions  
urbaines et  
équipements  
d'agglomération

### Le résultat d'une politique urbaine volontariste réussie

L'amélioration de l'accessibilité et du fonctionnement urbain au cœur de l'agglomération, la qualité des espaces publics, le repositionnement du piéton au cœur du dispositif urbain, le retour vers le fleuve, la mise en valeur du patrimoine urbain et architectural sont autant de conséquences à la politique volontariste menée depuis plus de 15 ans.

En particulier, le projet tramway a constitué une véritable étincelle dans le bouleversement du cadre de vie. Au-delà de ses effets bénéfiques en termes de déplacements, son impact en termes de qualité et d'organisation urbaine a été considérable au travers des nombreux aménagements et opérations qui ont permis de conforter la relation entre la ville centre et la périphérie, mais aussi de redonner une forte attractivité au cœur d'agglomération.

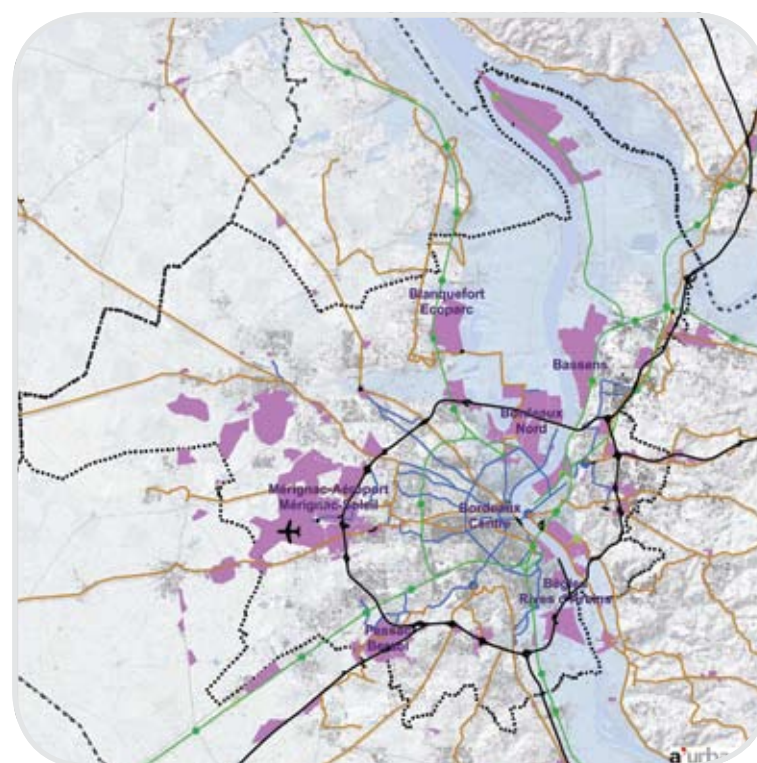
Cette politique d'ensemble, associée à une volonté de valorisation et de protection des parcs urbains et de préservation des espaces naturels de discontinuité, a ainsi permis d'améliorer plus sensiblement le cadre et les conditions de vie des habitants de la communauté urbaine, tout en redonnant une place de choix à la valeur patrimoniale de la ville centre et ainsi de retrouver une attractivité urbaine très importante.



Des larges pôles  
d'emploi dans  
et en bordure  
du cœur  
d'agglomération  
qui concentrent  
les emplois

En dehors de l'hypercentre qui concentre une part importante des emplois et de l'offre commerciale, la métropole présente de larges zones monofonctionnelles à vocation commerciale ou d'activités en bordure du cœur d'agglomération. Cette organisation renforce la distanciation croissante entre lieux de vie et lieux d'activités et conditionne fortement les modes de déplacements. Même si l'équilibre emplois/actifs est de plus en plus difficile à trouver à l'échelle communale voire même intercommunale, il n'en reste pas moins que ces zones, totalement découplées de l'organisation urbaine globale et particulièrement mal desservies en transport en commun, constituent de véritables coupures dans les territoires.

De la même façon, beaucoup de territoires présentent de larges secteurs résidentiels mono-fonctionnels souvent éloignés de l'offre de services et d'équipements des centralités existantes impliquant dans de nombreux cas l'utilisation de la voiture pour accéder aux besoins du quotidien.



De larges zones commerciales ou d'activités en bordure du cœur d'agglomération  
Source : a'urba

Des territoires  
périphériques  
accueillants et  
attractifs mais  
inégalement  
équipés

### Des fonctions encore trop peu diversifiées et un manque de hiérarchie des centralités dans le territoire péri-urbain

Bien que le développement péri-urbain se soit accompagné de l'émergence de polarités secondaires qui représentent aujourd'hui autant de pôles relais en dehors du cœur de l'agglomération, le manque de diffusion des services urbains et des emplois à l'extérieur du cœur d'agglomération génère encore une forme de dépendance du territoire péri-urbain à l'agglomération à l'origine de nombreux déplacements.

Ainsi, ce territoire présente encore aujourd'hui peu d'espaces à forte diversité de fonctions et d'intensité urbaine, en termes d'emploi, de logements, de transports en commun, de déplacements doux, d'équipements, de services, etc.

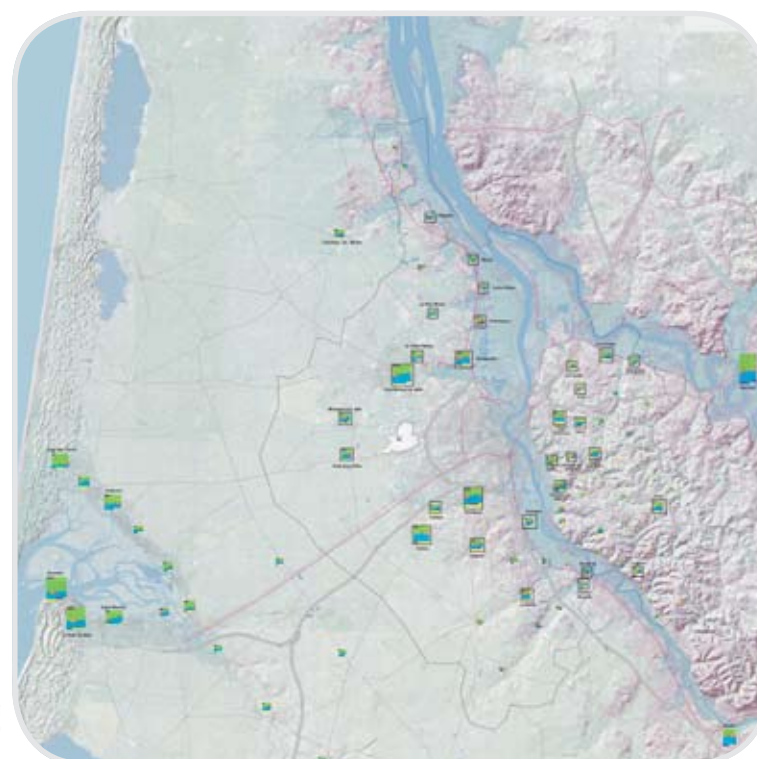
### Des niveaux d'équipements, de commerces et de services disparates, voire insuffisants par endroit

les centralités de référence  
commune disposant de plus de 50 équipements, services ou commerces

l'offre en équipements, commerces et services  
présence d'un à cinq équipements, commerces ou services de même nature selon la typologie suivante :

- administration
- école
- collège ou CFA
- lycée
- commerce de proximité
- grande surface commerciale (GMS)
- santé (dont médecine)
- social
- sport

Source : INSEE - BPE2007



Équipements, commerces et services dans les territoires

# 10

## Consolider l'armature urbaine pour faire accéder l'aire métropolitaine au rang de véritable métropole européenne

### Démultiplier l'attractivité locale en renforçant le rayonnement euro-régional et européen

Alors que depuis plus d'une dizaine d'années les départements littoraux de l'Aquitaine profitent de l'accélération des phénomènes migratoires nationaux, et les franges littorales ont connu les plus fortes croissances, l'agglomération ne bénéficie pas à la même hauteur de cette attractivité démographique. Un réel effort en matière d'attractivité s'impose pour augmenter la part du solde migratoire qui placera ainsi l'aire métropolitaine dans une réelle dynamique. Idéalement placé au milieu d'un cadran européen aérien est-ouest et nord-sud et bénéficiant du futur schéma « grande vitesse LGV » et de la nouvelle organisation logistique sud-ouest européenne, en profitant des dernières réalisations autoroutières (A89, A63, A65), le positionnement de la capitale régionale peut contribuer à démultiplier le rayonnement euro-régional et européen.

L'Eurorégion, formée d'Aquitaine, Midi-Pyrénées, Euzkadi, Rioja, Navarre et Aragon, offre ainsi à l'aire métropolitaine un espace économique pertinent pour les décennies à venir.

Avec l'achèvement de la LGV en 2016, l'aire métropolitaine se trouvera au centre d'une toile ferroviaire qui mettra Bordeaux à 2 heures de Paris, 1 heure de Toulouse, 1h45 de Bilbao (en 2020). Elle deviendra un lieu de connexion avec la péninsule ibérique et la région Midi-Pyrénées. Avec Bilbao et Toulouse, elle dessinera ainsi un nouveau

triangle économique de dimension euro-régionale et de reconnaissance européenne.

### Consolider un grand bassin d'activités structurantes

Ce qui pourrait faciliter l'entrée de l'aire métropolitaine dans la catégorie des grandes métropoles, la mettre à niveau dans la compétition européenne et la rendre vivante, influente et ouverte, passe par une stratégie d'unité et de clarté urbaine non plus à la seule échelle du centre qui concentre aujourd'hui un nombre important de fonctions métropolitaines, mais à l'échelle de l'ensemble du territoire.

Parce qu'une métropole fonctionne à deux échelles : celle de la vie quotidienne mais aussi celle de la compétitivité, la construction d'un grand bassin d'activités structurantes suppose de :

- > s'appuyer sur toutes les voies possibles de l'innovation : formation, recherche, industries, services, nouvelles technologies... ;
- > accueillir les grands équipements structurants et services à la population : culturels, sportifs, universitaires, touristiques, de santé, sociaux ;
- > préparer l'accueil des fonctions de commandement et des secteurs d'excellence ;
- > mettre en place un système de villes en relation et en complémentarité ;
- > concevoir une offre de déplacements performants et une accessibilité aisée aux fonctions majeures d'échelle métropolitaine.

### Construire des secteurs de la vie quotidienne équilibrés et complémentaires

Dans la perspective de l'aire métropolitaine millionnaire, se joue la place de chaque territoire dans le projet d'accueil global. Constitué d'une mosaïque de situations urbaines singulières en lien avec la qualité de vie qui caractérise l'aire métropolitaine, chaque territoire présente ses propres richesses et ses besoins particuliers de la vie quotidienne. Répondre aux besoins de ces territoires de la quotidienneté, de manière plus équilibrée, entre habitat/emploi/services permettant de répondre localement aux besoins de chacun, rechercher les complémentarités et les interdépendances entre eux, restent la priorité pour en faire de véritables pôles de vie privilégiant la proximité.

Diffusion des services de l'économie présentielle, promotion des commerces de proximité, localisation des équipements d'enseignement et de formation, des infrastructures sportives et culturelles, constitution d'une agriculture de proximité, multiplication des espaces verts au cœur des quartiers, proximité des services de déplacements collectifs et des lieux d'intermodalité sont autant d'éléments porteurs d'une nouvelle urbanité et régénérateurs des territoires qui se conçoivent à l'échelle des bassins de vie quotidienne.

## Conforter l'attractivité de l'hypercentre métropolitain

### Une réserve foncière unique en plein hypercentre métropolitain

L'hypercentre recèle encore de nombreuses emprises mutables. Ces sites, exceptionnels et stratégiques, constituent une opportunité rare, voire unique en France pour une aire de cette taille et doit devenir un élément essentiel du futur projet métropolitain.

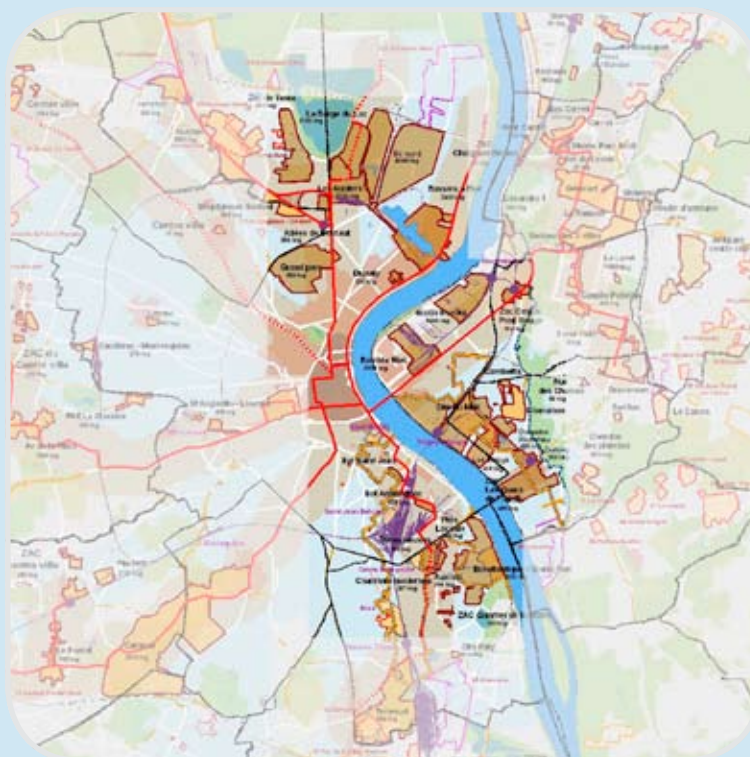
### Des projets ambitieux à l'horizon 2015, 2020, 2030

...

Parallèlement, de nombreux projets se dessinent au travers des réflexions et des stratégies opérationnelles engagées : l'arc de développement durable, le grand projet de ville, l'axe de projet Plaine de Garonne - Euratlantique - campus - aéroport ainsi que des projets économiques (Aéroparc, aux abords de l'aéroport - Bioparc, site dédié aux bio-technologies - Ecoparc, dédié à l'éco-construction et aux énergies renouvelables - Euratlantique, etc.)

### Une nouvelle dimension stratégique

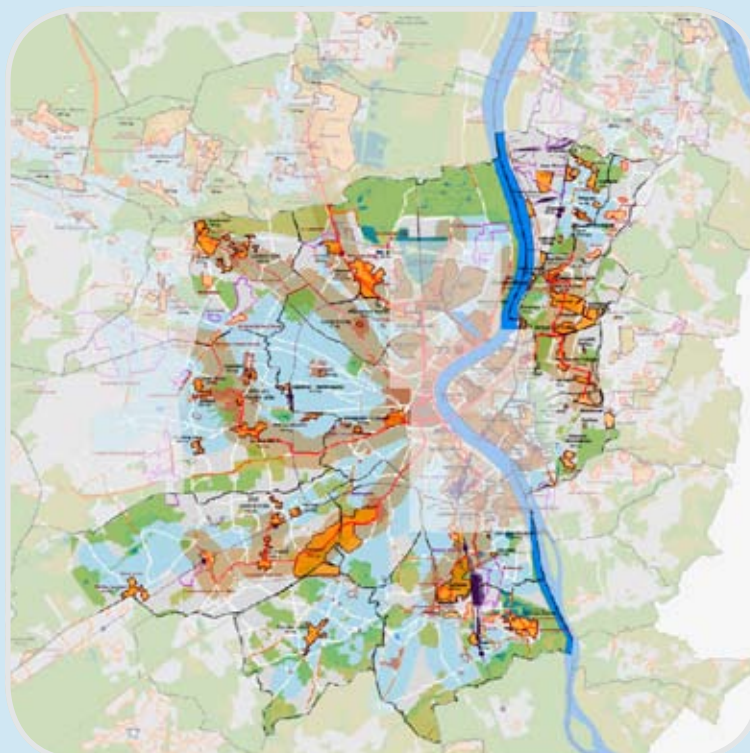
L'enjeu est aujourd'hui sans nul doute de promouvoir une centralité d'agglomération d'échelle métropolitaine ancrée sur le fleuve, accessible et lisible et rayonnante à différentes échelles de territoire : agglomération, départementale, régionale, grand sud-ouest, etc., centralité qui fédère l'ensemble des territoires. Ainsi, insuffler une nouvelle attractivité de l'hypercentre métropolitain par la concrétisation et le prolongement de projets fondateurs devient une priorité.



## Organiser le développement des principaux pôles urbains du coeur d'agglomération

Dans le sens d'une rentabilisation des investissements publics, la priorité est bien celle de conforter les parties du territoire les mieux équipées que représentent les principaux pôles urbains du coeur d'agglomération. Cette polarisation du développement 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.

Cette polarisation concerne l'habitat, l'emploi, mais aussi tous les équipements et services à la population.



## Investir dans les centralités périphériques métropolitaines

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

Cette orientation nécessitera une 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.

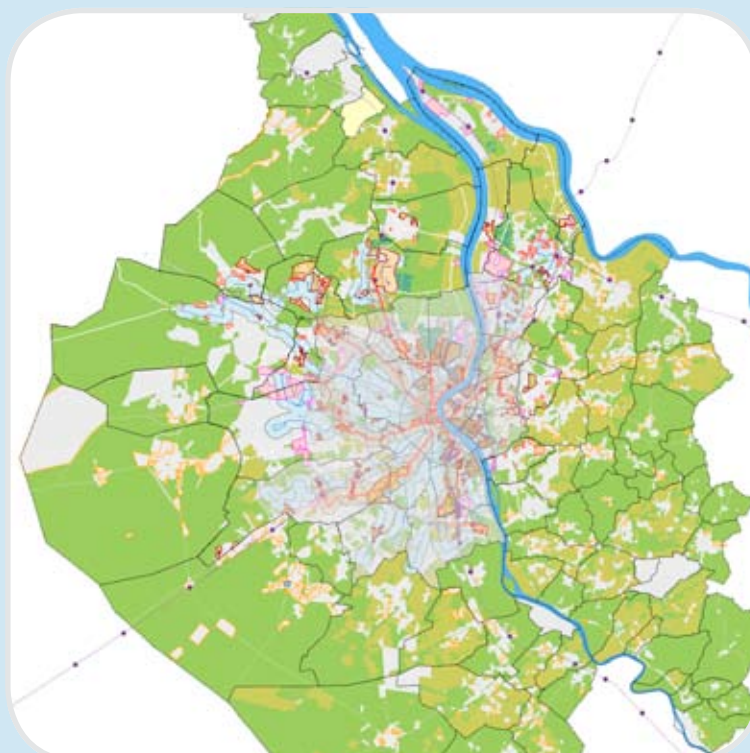
Et cela, au regard d'enjeux majeurs :

> accompagner la croissance démographique en préservant les conditions d'attractivité de chacune de ces centralités et en tenant compte de leur réceptivité ;

> prendre en compte à la fois les tendances sociétales qui se confirment, à savoir, vieillissement, décohérence, desserrement des ménages et les évolutions des modes de vie au niveau de l'habitat et de l'offre urbaine ;

soutenir la diversité de l'offre notamment en direction du logement abordable en tenant compte des nuances territoriales ;

> conforter la couronne de centralités relais aux fonctions urbaines constituées, adaptées en services, équipements et commerces.





Hangar G2 - Quai Armand Lalande BP 88 - F-33041 Bordeaux Cedex  
tél.: 33 (0)5 56 11 06 60 | fax : 33 (0)5 56 11 05 80  
[www.sysdau.fr](http://www.sysdau.fr)



**agence d'urbanisme**  
Bordeaux métropole Aquitaine  
**Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine**  
Hangar G2 - Bassin à flot n°1 BP 71 - F-33041 Bordeaux Cedex  
tél.: 33 (0)5 56 99 86 33 | fax : 33 (0)5 56 99 89 22  
[www.aurba.com](http://www.aurba.com)