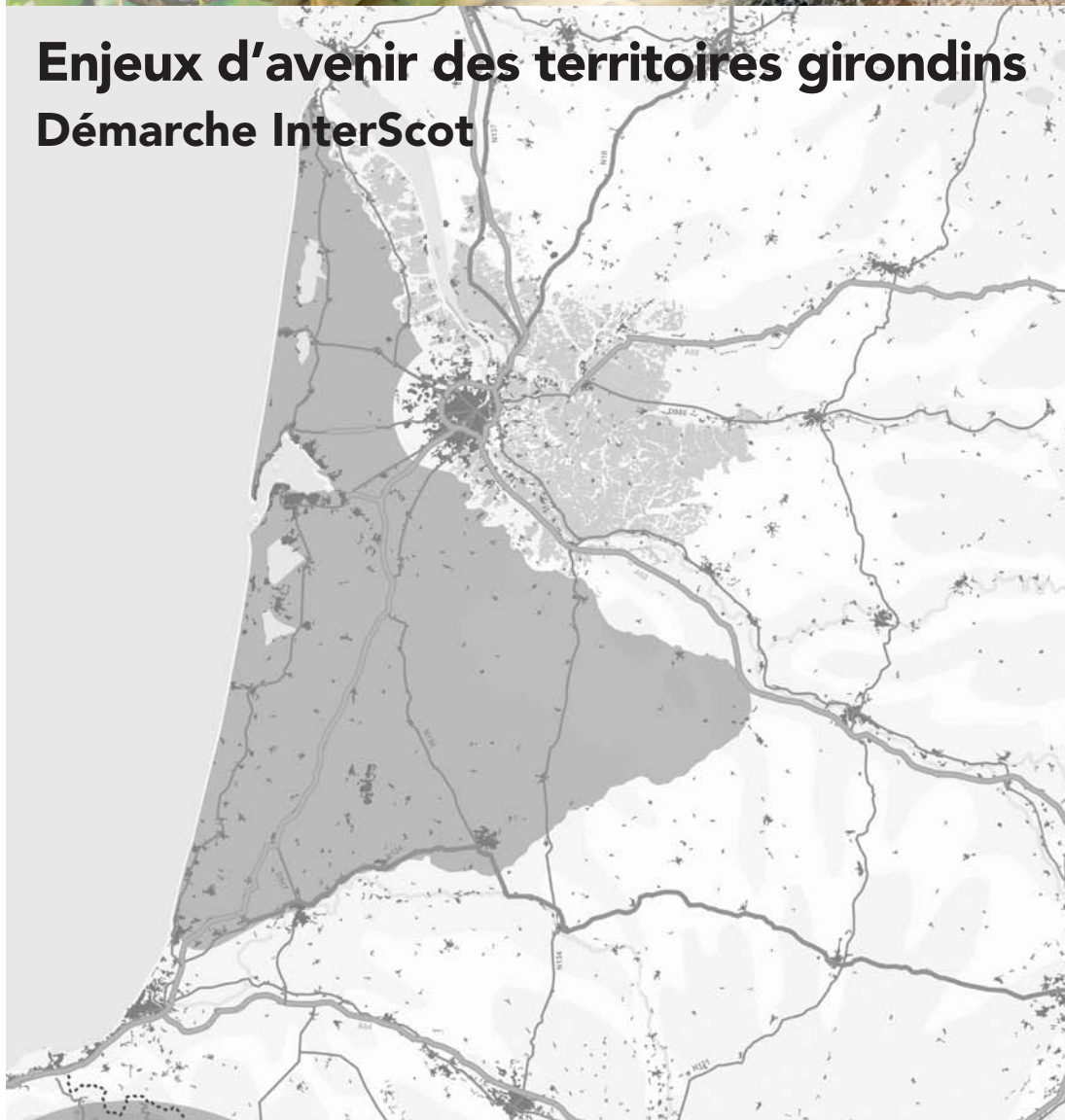


Direction départementale de l'Équipement de la Gironde
Conseil général de la Gironde
Communauté urbaine de Bordeaux



Enjeux d'avenir des territoires girondins

Démarche InterScot



a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Rapport d'étude

19/03/09

provisoire

étape

définitif

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

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

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

Objet de l'étude

L'actualité institutionnelle et la multiplication des démarches de planification met en exergue l'acuité et l'interpénétration des enjeux et défis d'avenir des territoires girondins. Il s'agit donc pour le groupe de travail d'étudier l'opportunité d'une démarche InterSCoT en Gironde. Le présent rapport vise à définir et alimenter techniquement ce qui relève de la démarche InterSCoT et présente des expériences d'autres territoires.



Équipe projet

Sous la direction de
Agnès Charousset

Équipe projet
Marie-Anne Clementi
Virgnie Boillet
David Schnee

Avec la collaboration de
Jean-Christophe Chadanson
Anne Delage
Emmanuelle Gaillard
Camille Garcelon
Arnaud Gueguen
Stella Manning
Cécile Rasselet
Martine Plissonneau
Atelier de production graphique
Crédits photographiques : Hélène Dumora © a'urba

Composition de l'étude

Ce document se présente en trois parties :

- une restitution synoptique des travaux et conclusions du groupe de travail élaborés tout au long de l'année 2008 ;
- l'intégralité des notes techniques produites pour et par le groupe de travail sur des problématiques relatives à la centralité et à l'armature territoriale ;
- un atlas des enjeux, ici annexé, qui a servi de support initial et base commune aux réflexions du groupe de travail.



Sommaire

1 Restitution synoptique des travaux du groupe de travail InterSCoT au cours de l'année 2008	p. 5
2 Notes de travail produites par le groupe	p.41
Note 1 - Qu'est-ce qu'une centralité au regard de l'armature territoriale ?	p.43
Note 2 - Définition de l'armature territoriale girondine	p.53
Note 3 - Facteurs pondérant et qualifiant l'armature urbaine actuelle	p.65
Note 4 - Les indicateurs de la centralité Comment qualifier les centralités girondines ?	p.73
Note 5 - Réflexion sur la définition des centralités et la qualification Contribution de Tewfik Guerroudj du Conseil général de la Gironde	p.85
Note 6 - La notion de centralité pour la démarche InterSCoT en Gironde Contribution de la Direction départementale de l'Équipement de la Gironde	p.91
Note 7 - Eclairage de la démarche InterSCoT par un apport thématique : Stratégie Transport 2020	p.95
Annexe 1 Etat de la connaissance - Atlas des enjeux	p.101
Annexe 2 Composition du groupe de travail	p.153



1 | Restitution synoptique des travaux du groupe de travail InterSCoT au cours de l'année 2008

1 | Restitution synoptique des travaux du groupe de travail InterSCoT au cours de l'année 2008

Au cours de cette année 2008, le groupe de travail « Enjeux d'avenir des territoires girondins », constitué autour de la Direction départementale de l'Équipement de la Gironde, du Conseil général de la Gironde et de la Communauté urbaine de Bordeaux a formulé l'intérêt d'une démarche InterSCoT en Gironde. Certes, les expériences d'InterSCoT conduites ailleurs en France ont pu servir de référence mais l'équation enjeux-acteurs étant propre à chaque territoire.

De multiples questions ont alors dû être clarifiées : quel périmètre, quels enjeux, à quelles échelles, quels attendus, quels partenaires, quelle animation, quelles formes de l'InterSCoT ? Sur la base de supports préparés par l'a-urba, les partenaires ont pu se prononcer et partager un seul et même discours : promouvoir la multipolarité pour le développement de la Gironde et donc au sein des SCoT.

Voici ici synthétisés l'ensemble des travaux. Les échanges ont mobilisés les partenaires selon une fréquence et une configuration variables (une réunion de lancement en février 2008, une fois par mois durant l'été 2008 puis tous les deux mois avec une vingtaine de participants ou en configuration restreinte).

CG33, DDE, CUB



Enjeux d'avenir des territoires girondins Démarche InterSCoT

Restitution synoptique des travaux du groupe de travail InterSCoT
au cours de l'année 2008

Qu'est-ce qu'une démarche InterSCoT ?

Qu'est-ce qu'une démarche "InterSCoT" ?

Selon la FNAU et la DGUHC, l'InterSCoT, c'est :
"planifier sur les grands territoires"

En d'autres termes, que signifie grands territoires ?
On sait la réponse très variable d'un territoire à l'autre.

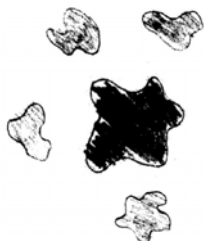
Comment ce territoire s'organise-t-il et quelle échelle retenir :
une aire urbaine, un département, au-delà... ?

Cela dépend-il de logiques spatiales et fonctionnelles
ou de logiques institutionnelles ?

Quel périmètre pour la démarche ?

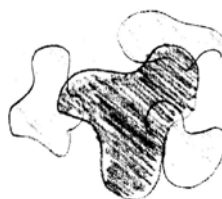
2 cas d'école dans les démarches InterSCoT jusqu'alors mises en oeuvre

Le pôle et ses périphéries :
aire d'influence principale,
réseau de villes secondaires
aux complémentarités fortes



- Elargissement de l'aire d'influence comme référence
- Articulation du pôle et de ses périphéries ainsi que des périphéries entre elles

Les métapoles (Ascher, 1995) :
enchevêtrement des territoires
d'influence et effet de conurbation



- Mise en connexion des pôles
- Connexion, articulation et gestion des espaces intermédiaires

Quels sont les champs de la démarche InterSCoT ?

Champ supra-territorial

- Transcription des enjeux de niveau national et régional (type LGV)
- Concordance entre territoires officiels (territoires de la réflexion) et territoires vécus
- Mise en évidence des complémentarités territoriales et reconnaissance des solidarités
- Appréhension dans leur ensemble des problématiques qui se posent sur les territoires de relations quotidiennes
- Mise en évidence des enjeux prioritaires d'une politique commune
- Enonciation collective d'objectifs communs

Champ infra-territorial

- Coordination et articulation des démarches de planification
- Mise en cohérence des SCoT voisins sur les territoires interdépendants
- Respect des identités territoriales

Champ inter-territorial

- Mise en évidence des phénomènes partagés d'interface, des effets de franges

Quels sont les enjeux récurrents identifiés dans les expériences françaises InterSCoT ?

	Supra	Infra	Inter
Articulation des politiques d'urbanisme et de déplacements	Développement cohérent entre réseau de transport et habitat Renforcement de la métropole et des polarités secondaires Organisation et régulation des échanges entre lieux d'emploi et de résidence Accès à un service de transport performant pour tous Développement préférentiel des transports collectifs Alternatives au transport routier de marchandise Impacts de la LGV	Multimodalité Intermodalité et urbanisme de proximité dense LGV et gares Exploitation du réseau ferré « délaissé »	Articulation des réseaux et coordination entre AOT
Accueil de la population	Recentrage du développement urbain sur la métropole et les polarités secondaires Production de logements diversifiée et satisfaisante quantitativement et qualitativement Accès aux logements, équipements et services pour tous Lutte contre les situations d'indignité Lutte contre la précarité	Formes urbaines durables à promouvoir Renforcement des bassins de vie en rapprochant emploi, habitat, services et équipements Maîtrise de l'étalement urbain Recentrage et densification dans les secteurs les plus soumis à pression résidentielle	
Développement économique	Attractivité économique Stratégie économique Positionnement économique Développement portuaire	Positionnement économique	Complémentarité des zones d'activités
Protection et valorisation des espaces naturels et agricoles	Soutien à l'agriculture périurbaine		Maintien des espaces intermédiaires
Maîtrise et anticipation foncière			
Gestion économe des ressources et modes énergétiques	Développement des énergies renouvelables		
Prévention des risques			
Valorisation du littoral et/ou de l'estuaire			

Forme et contenu de l'InterSCoT : comment la démarche se formule-t-elle ailleurs en France ?

Les expériences “InterSCoT” françaises

Des InterSCoT engagés dans un cadre stratégique formel et aboutis

Lyon
Toulouse

Des démarches moins formelles mais structurantes à l'échelle InterSCoT

Région angevine
Pays Basque
Estuaire de la Seine
Métropole azurienne
Côte d'Opale

Plus généralement, un systématisme a minima

Des InterSCoT engagés dans un cadre stratégique formel et aboutis (1/2)

Aire métropolitaine lyonnaise

Historique	initié en 2002 par les intercommunalités en réponse à la DTA de l'agglomération lyonnaise institutionnalisé en 2004
Périmètre	801 communes, 11 SCoT sur 4 départements, un peu moins de 3 millions d'habitants
Objet	travaux d'études, d'animation, de suivi et de veille visant à : - « partager une culture métropolitaine de planification » : appréhender les grands enjeux de fonctionnement de la région lyonnaise liés aux interdépendances entre les activités humaines à l'échelle de l'aire métropolitaine - coordonner les 11 SCoT de l'aire métropolitaine
Portage	maîtrises d'ouvrage politique : présidents des syndicats mixtes des SCoT assistance à maîtrise d'ouvrage et animation : agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise

Des InterSCoT engagés dans un cadre stratégique formel et aboutis (2/2)

Aire urbaine toulousaine

Historique	initié en 2001 par le Préfet de Région par crainte d'une multiplication des SCoT institutionnalisé en 2006 sous la forme d'un GIP
Périmètre	339 communes (sur les 342 de l'aire urbaine toulousaine), 4 SCoT environ 1 million d'habitants
Objet	travaux d'études, d'animation et de suivi visant à : - développer le territoire commun qu'est l'aire urbaine de Toulouse autour d'une vision globale et d'un projet de territoire partagé - accompagner l'émergence des SCoT en garantissant un cadre de cohérence et une harmonisation entre les différents documents
Portage	maîtrises d'ouvrage politique : présidents des syndicats mixtes des SCoT assistance à maîtrise d'ouvrage : InterSCoT (agence d'urbanisme et techniciens des EPCI concernés) animation : comité technique InterSCoT (agence, DDE, collectivités)

Des démarches moins formelles mais structurantes à l'échelle InterSCoT (1/5)

À l'état embryonnaire dans la région angevine

Historique	initié depuis 2005 par la DDE en réponse à la révision du SCoT du Pays Loire Angers
Périmètre	non établi à ce jour regrouperait les 7 SCoT départementaux (363 communes et environ 700 000 habitants)
Objet	réunions techniques réunissant la DDE, l'agence d'urbanisme de la région angevine, les techniciens des SCoT, le CG et quelques fois la DRE visant à : - partager des éléments de diagnostic et approfondir les problématiques posées à cette échelle - discuter de la cohérence entre les orientations des différents SCoT
Portage	pour l'heure pas de maîtrise d'ouvrage politique assistance à maîtrise d'ouvrage et animation : DDE

Des démarches moins formelles mais structurantes à l'échelle InterSCoT (2/5)

Non formalisé au Pays Basque

Historique	longtemps évoqué dans la sphère technique sujet naissant sur le plan politique
Périmètre	34 communes, 2 SCoT (Sud pays Basque et Bayonne Sud Landes) plus de 200 000 habitants
Objet	étude thématique sur « mobilités et déplacements » autour de laquelle devraient porter les discussions entre élus
Portage	maîtrise d'ouvrage politique : élus des périmètres des SCoT assistance à maîtrise d'ouvrage et animation : agence d'urbanisme

Des démarches moins formelles mais structurantes à l'échelle InterSCoT (3/5)

Sous la forme d'un projet politique dans l'Estuaire de la Seine

Historique	initié depuis 1997 par le maire du Havre sous la forme du « Comité des élus de l'Estuaire »
Périmètre	plus de 400 communes, 6 SCoT, de part et d'autre de l'estuaire de la Seine 3 départements et 2 régions, environ 600 000 habitants
Objet	travaux d'études, d'animation et de suivi visant à : - partager un diagnostic et les enjeux primordiaux à cette échelle - élaborer des projets en commun (Schéma de développement économique, GIZC) - à terme, intégrer les enjeux InterSCoT dans les SCoT
Portage	maîtrise d'ouvrage politique : « Comité des élus » assistance à maîtrise d'ouvrage : comité technique (agence d'urbanisme, techniciens des SCoT, des EPCI concernés et DDE) animation : agence d'urbanisme

Des démarches moins formelles mais structurantes à l'échelle InterSCoT (4/5)

Portage technique dans la métropole azurienne

Historique	initié en 2006 par l'agence d'urbanisme des Alpes Maritimes dans le cadre du programme partenarial de l'agence
Périmètre	environ 110 communes, 5 SCoT moins d'1,5 millions d'habitants
Objet	travaux d'études et d'animation visant à : - échanger des informations et mutualiser des connaissances et ressources - partager un diagnostic et les enjeux primordiaux à cette échelle - élaborer des projets de territoire sur les franges entre SCoT
Portage	pour l'heure pas de maîtrise d'ouvrage politique assistance à maîtrise d'ouvrage et animation : agence d'urbanisme

Des démarches moins formelles mais structurantes à l'échelle InterSCoT (5/5)

Prolongement du mouvement «coopération métropolitaine» en Côte d'Opale

Historique	initié depuis 2005 par le syndicat mixte de la Côte d'Opale (CC et CA du littoral, CR Nord-Pas-de-Calais, CG du Nord, CG du Pas-de-Calais, Chambres consulaires) dans le cadre de l'appel à coopération métropolitaine lancé par la DIACT
Périmètre	celui du syndicat mixte de la Côte d'Opale soit 354 communes, 5 SCoT environ 720 000 habitants
Objet	groupes de travail réunissant les 3 agences d'urbanisme (Dunkerque, St Omer et Boulogne-sur-mer) visant à : - élaborer un socle de connaissance commun - à terme, partager les enjeux prospectifs de cette échelle
Portage	maîtrise d'ouvrage politique : syndicat mixte de la Côte d'Opale et CG assistance à maîtrise d'ouvrage : les 3 agences d'urbanisme animation : syndicat mixte de la Côte d'Opale

Plus généralement, un systématisme a minima : l'association des personnes publiques

Dans le cadre l'élaboration de SCoT, les représentants de(s) SCoT limitrophe(s) sont associés pour information et avis, ce qui peut permettre de façon très variable des démarches inter-territoriales mais difficilement supra-territoriales.

Les expériences "InterSCoT" françaises : synthèse

	Lyon	Toulouse	Région angevine	Pays Basque
Initiative	Politique élus	Institutionnelle Préfet de Région	Institutionnelle DDE 49	Institutionnelle agence d'urbanisme
Périmètre	11 SCoT 801 communes 4 départements	4 SCoT 339 communes	7 SCoT 363 communes	2 SCoT 34 communes 2 départements
MO AMO	SM SCoT InterSCoT	SM SCoT InterSCoT	- agence d'urbanisme	SM SCoT agence d'urbanisme
Maturité du process	Etude Coordination Cadre stratégique formel	Etude Coordination Cadre stratégique formel	Etude Coordination	Etude
	Estuaire de la Seine	Métropole azurienne	Côte d'Opale	Ailleurs
Initiative	Politique « Comité des élus de l'Estuaire »	Institutionnelle agence d'urbanisme	Politique « Syndicat mixte de la Côte d'Opale »	SM SCoT
Périmètre	6 SCoT plus de 400 communes 3 départements 2 régions	5 SCoT plus de 100 communes	5 SCoT 354 communes 2 départements	-
MO AMO	Comité des élus Comité technique	- agence d'urbanisme	SM et CG agences d'urbanisme	- -
Maturité du process	Etude Coordination Ebauche de cadre stratégique formel	Etude	Etude Coordination Ebauche de cadre stratégique formel	Association

Les expériences "InterSCoT" françaises : synthèse

Une attitude partenariale tout au long du processus de maturité

- Un apport pédagogique :
 - publications : lettres d'information, ouvrages, comptes-rendus, ... pour sensibiliser aux problématiques en présence
 - communication sur l'intérêt des SCoT (différentes méthodes)
- Des études mutualisées à l'échelle de l'InterSCoT
 - observatoires, veille, suivi
 - ateliers-débats, séminaires
 - capitalisation de connaissance commune : diagnostics
 - prospective : projections, scénarios, risques et opportunités, lignes de rupture,...
- Un appui technique aux territoires
 - études nécessaires à l'élaboration des SCoT (données, expertises,...)
 - suivi de l'élaboration ou à la révision des SCoT
 - élaboration de projets de territoire

Les expériences “InterSCoT” françaises : synthèse

Pour conclure : pas de méthode préétablie mais une démarche qui s'adapte

- aux spécificités du territoire
- aux attentes de tous les partenaires associés
- aux temporalités diverses : cadre anticipateur ou compensateur, différences dans l'avancée des différents SCoT
- aux ambitions du projet : lieu d'échange ou instance opérationnelle, préconisations ou intégration au SCoT, portage technique ou politique,...

Pourquoi une démarche InterSCoT en Gironde ?

Rappel des objectifs des partenaires du groupe de travail InterSCoT

Pour le CG33, la DDE33 et la CUB,
les objectifs initiaux de la démarche étaient de :

- partager des éléments d'actualité relatifs aux grands enjeux thématiques sur l'ensemble du département et qui concernent les différents territoires girondins
- réunir les acteurs départementaux de l'aménagement et développer un nouveau mode de gouvernance partagée pour un aménagement durable du territoire
- définir l'intérêt attendu par chacun d'une démarche InterSCoT
- développer des démarches pédagogiques en direction des territoires girondins
- accompagner les SCoT de Pays

Pour le groupe de travail, les questions initiales étaient :

- Un territoire girondin de l'aire urbaine ?
De Pays ? Du département ?
Au-delà ?
- Une démarche de partage de visions, d'objectifs et de priorités ?
- Une démarche stratégique, pour partie partenariale ?

L'échelle de la Gironde a semblé pertinente pour tout le groupe de travail



Constat du groupe de travail : la multipolarisation à l'oeuvre

Constat :

- croissance démographique et urbaine indéniable

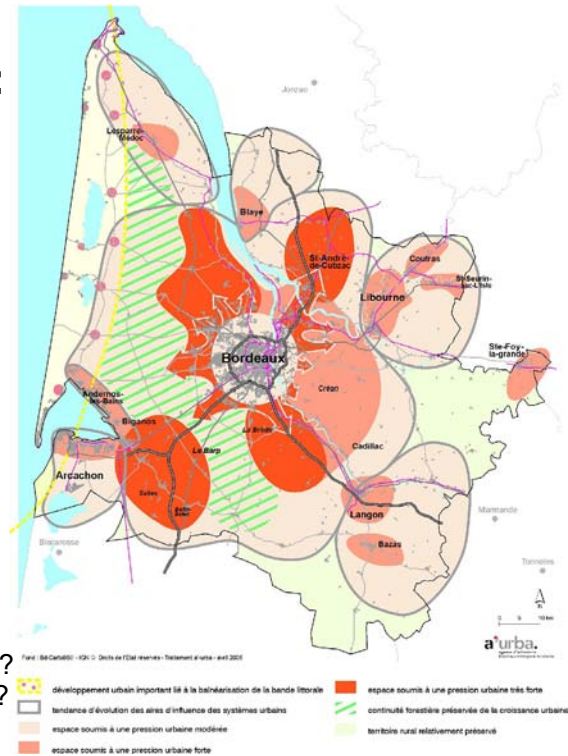
Risques :

- congestion des réseaux de déplacements
- consommation énergétique et effet de serre
- fragilisation des ménages périurbains
- urbanisation non contrôlée
- banalisation des paysages

Enjeux* :

- environnementaux : sanctuarisation ou intégration ?
- démographiques : accueil ou éviction ?
- résidentiels : recentrage ou dispersion ?
- économiques : renforcement ou recentrage ?
- organisationnels : dilution ou concentration ?

*Cf annexe 1



Enjeux environnementaux : sanctuarisation ou intégration ?

- Quelles limites de la ville et quelles limites de la campagne ?
- Quelles complémentarités ?
- Quels impacts des nuisances anthropiques sur les ressources naturelles ?
- Doit-on sanctuariser les espaces ?
- Quelle marge de définition de la place des espaces à protéger ?
- Doit-on valoriser le volet environnemental de tout projet de territoire ?
- Quels enjeux de développement pour l'économie agricole face à l'évolution des valeurs économiques des territoires (vigne et maïs) ?
- Quelle gestion de la ressource en eau ?
- Quelle gestion de la bio-masse ?
- Comment préserver la qualité écologique des territoires ?
- Comment prendre en compte et sensibiliser aux risques naturels ?
- Quelle gestion des déchets ?

Défis démographiques : accueil ou éviction ?

- Quelle attractivité pour la Gironde et pour quelle population ?
- Quelle capacité des territoires à recevoir le flux de nouveaux habitants ?
- Qui veut-on accueillir et où ?
- Quelle quantité d'offre en habitat et à quelles échéances ?
- Quelle réceptivité environnementale des territoires ?
- Quel projet d'accueil dans les territoires (logement, emploi, commerces et services, équipements, déplacements) ?
- Quelle prise en compte des évolutions sociétales ?
- Quels équilibres entre les différents SCoT et quel partage de responsabilité ?

Défis résidentiels : recentrage ou dispersion ?

- Quelle production de logements promouvoir ?
- Sous quelle forme construire ? Où ?
- Comment adapter l'existant ? Où ?
- Comment développer le parc locatif social ?
- Vers quelle organisation territoriale tendre (offre de logements, services, équipements) ?
- Quelle consommation des espaces soutenir pour l'habitat ?
- Quelle adéquation entre bassins d'emplois et bassin de vie ?

Enjeux économiques : renforcement ou rééquilibrage ?

- Quelle(s) stratégie(s) de développement économique : renforcement de la métropole ou « rééquilibrage » territorial des fonctions économiques locales ?
- Quelles orientations : politique de développement économique encadré et territorialisée ou logiques privées plus opportunistes ?
- Faut-il trancher ?

Enjeux organisationnels : dilution ou concentration ?

- Quelle concurrence entre dynamisme rural et attractivité résidentielle des villes moyennes de Gironde ?
- Quelle rôle pour les villes moyennes : pourvoyeuses d'équipements et de services mais vides de leurs résidents ou villes-dortoirs ?
- Quel rôle de la desserte dans la dilution des girondins dans l'espace rural ?
- Quelle stratégie de transports pour intégrer ce phénomène et en minimiser les impacts ?
- Quelle structuration TC pour confirmer l'organisation urbaine ?

Position du groupe de travail InterSCoT au vu de ces éléments

Choix d'un modèle d'armature territoriale girondine multipolaire

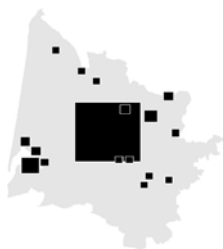
L'InterSCoT doit représenter et faire partager un cadre de référence au développement de la Gironde, la charpente territoriale existante sur laquelle les politiques sectorielles et territoriales s'appuient implicitement ou explicitement.

Choix des entrées “ Transport, Urbanisme et Habitat”

L'InterSCoT mène une réflexion sur la mobilité au service du projet urbain. Comment mettre des transports là où il y a de l'habitat et de l'habitat là où il y a du transport ? Cette question touche à la fois à la qualité de vie et à la possibilité d'accéder à des services de façon équitable. Elle soulève également des enjeux environnementaux et de solidarité.

Zoom sur les besoins en accueil et en déplacements et leurs effets sur l'organisation urbaine

3 espaces d'accueil en Gironde : 3 problématiques corrélées



Les centralités, noyaux de l'armature urbaine

- Renforcement des liaisons entre les polarités urbaines principales
- Définition de l'offre à renforcer en priorité
- Développement recentré de l'offre habitat dans les centralités existantes et sur les territoires les mieux desservis et équipés

**Quelle multipolarité ?
Quelle relation au reste du
territoire urbain et naturel ?**



Les périphéries, en forte croissance démographique

- Mise en oeuvre d'une offre de transports collectifs répondant à la forte demande de déplacements internes aux territoires périurbains de l'agglomération bordelaise et autour du Bassin
- Diversification de l'offre habitat dans un souci de maîtrise de l'étalement urbain
- Développement des aménités de proximité pour créer plus d'urbanité en périurbain

**Quelle forme urbaine et
organisation spatiale des
couronnes ?**



Les territoires ruraux : 3ème couronne et espaces intermédiaires

- Réduction de la forte dépendance automobile des ménages à bas revenus
- Accroissement des marges de manoeuvre avec une offre TC spécifique
- Diversification de l'habitat accessible à tous et du logement social
- Lutte contre le mitage et préservation des espaces ruraux et agricoles fragiles
- Revitalisation des centres bourgs et lutte contre l'habitat indigne

**Comment organiser le rapport
entre espaces urbanisés,
espaces naturels et ressources ?
Quelle accessibilité des
territoires ruraux aux
centralités ?**

Enjeux de la démarche InterSCoT girondine à moyen terme : la mobilité et l'habitat (1/2)

Comment articuler l'armature urbaine et celle des déplacements ?

- en tenant compte de la pression démographique
- en partant des besoins de déplacements
- en partageant des références d'organisation urbaine
- en s'accordant sur l'organisation de l'offre dont l'accès aux modes de déplacements

Enjeux de la démarche InterSCoT girondine à moyen terme : la mobilité et l'habitat (2/2)

Comment renforcer « l'auto-suffisance »* des territoires et du confort de vie des habitants ? Comment construire les volets Urbanisme / Transport / Habitat des Projets d'accueil territoriaux ?

- en articulant lieux de vie, d'emploi, de consommation, de sociabilité et de détente
- en développant et diversifiant l'offre en habitat pour répondre aux besoins actuels et à venir sur les territoires
- en favorisant la proximité et l'accès à une offre de services et commerces complète et diversifiée

*Par auto-suffisance, on entend une sorte d'autonomie ou d'indépendance qui va à l'encontre d'un modèle d'hypercentralité générant des déplacements très importants. Le GT a proposé "Profil Autonomie/Dépendance" mais n'a pas encore acté le bon vocabulaire.

Enjeux de la démarche InterSCoT girondine à moyen terme : la mobilité et l'habitat

Quels antagonismes et combinaisons entre :

- l'exigence d'une accessibilité croissante de tous en tout point du territoire à un niveau de transport, services publics et emploi
- la nécessité d'accueillir les populations
- et la volonté de structurer le développement et organiser le recentrage ?

Questions auxquelles l'InterSCoT doit répondre :

Quelle hiérarchisation de cette armature multipolaire ?

Comment co-construire cette armature territoriale globale du territoire et comment les territoires peuvent-ils s'en saisir ?

A quelles conditions ce modèle est-il porteur de solidarité et de développement durable ?

Les défis de la démarche InterSCoT girondine à long terme

La valorisation des ressources disponibles en Gironde

- La gestion respectueuse des paysages et des espaces naturels
- La gestion intégrée de la ressource en eau
- Le développement des énergies renouvelables

Cela suppose de valoriser la trame verte et bleue de grande échelle (logique de bassins-versants, de corridors écologiques)

Les défis de la démarche InterSCoT girondine à long terme

Le rayonnement de la Gironde

- Le renforcement de l'attractivité économique
- L'absorption de l'attractivité résidentielle

Cela suppose de s'appuyer sur le projet d'accueil pour rendre compatibles les besoins des populations et des entreprises, les aspirations du développement local et les seuils de réceptivité des territoires

Les leviers stratégiques en présence

Les leviers stratégiques en présence

- La démarche InterSCoT peut plus facilement s'engager quand les territoires conduisent des démarches de projet, quand ils ont fédérés leur vision à une échelle intercommunale (ScoT, PLH,...)
- Habités à se situer dans une démarche collective, à positionner leurs intérêts dans un contexte non concurrentiel, ils sont en mesure de continuer cette dynamique.
- Les différentes instances territoriales (Région, Département,...) sollicitent déjà les territoires dans ce sens. La démarche InterSCoT pourrait prendre place relativement aisément.

Une couverture stratégique à la hauteur des enjeux ?

Une couverture stratégique inégale...



Territoire couvert par des SCoT



Territoire couvert par des PLH
ou futur PLH

... voire absente



Territoire ne bénéficiant
ni de SCoT ni de PLH



Territoire ne bénéficiant pas
de croisement SCoT/PLH

a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Restitution synoptique des travaux du GT

Note d'étape octobre 2008

Leviers en présence dans les cadres de référence girondins (1/5)

A l'échelle régionale

- **Le Contrat de Plan Etat – Région 2007 - 2013**

Contrat de projet engageant des crédits flechés pour notamment :

- développer le transport ferroviaire de voyageurs et le fret ferroviaire et maritime
- faire de l'environnement un élément majeur de développement
- renforcer la rénovation urbaine

- **Le SRADDT : « Aquitaine Horizon 2020, une ambition partagée »**

Charte d'objectifs visant entre autre à :

- organiser le réseau métropolitain des agglomérations aquitaines
- conforter les dynamiques rurales et maîtriser la consommation d'espace
- permettre tous les déplacements et mettre à niveau les réseaux d'infrastructure, décliné en SRIT, en cours d'élaboration
- disposer d'une charte aquitaine de l'accès au logement pour tous

a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Restitution synoptique des travaux du GT

Note d'étape octobre 2008

Leviers en présence dans les cadres de référence girondins (2/5)

A l'échelle régionale

- **Le Plan Climat**
Plan d'action visant la lutte contre le réchauffement climatique
 - objectifs quantifiés et sectoriels de réduction des gaz à effets de serre
- **Le Schéma Directeur d'Aménagement et de gestion des eaux**
Document d'orientation qui définit :
 - des orientations de portée réglementaire
 - des actions structurantes à mettre en œuvre pour améliorer la gestion de l'eau au niveau du bassin
 - des règles d'encadrement des SAGE

Leviers en présence dans les cadres de référence girondins (3/5)

A l'échelle départementale

- **Le Schéma Départemental de l'Habitat Durable**
Programme d'actions et de mise en œuvre de la politique d'habitat du Conseil général de la Gironde visant entre autre à :
 - développer le logement social et les dispositifs d'hébergement d'urgence
 - faciliter l'accès et le maintien dans le logement
 - accompagner la revitalisation des centres-bourgs
 - accompagner les grands projets de renouvellement urbain
 - mettre en œuvre les outils fonciers
- **Le Plan Départemental d' Action pour le Logement des Personnes Défavorisées**
Outil de mise en cohérence des actions en faveur des personnes défavorisées co-animé par l'Etat et le Conseil Général qui a pour objectif :
 - de développer l'offre accessible aux ménages défavorisés
 - d'améliorer les conditions d'habitat des ménages défavorisés
 - de renforcer et développer les aides et les services aux personnes défavoriséesLe PDALP a vocation à fusionner avec le Schéma Départemental d'Accueil, d'Hébergement et d'Insertion, porté par l'Etat

Leviers en présence dans les cadres de référence girondins (4/5)

A l'échelle départementale

- **L'Agenda 21 de la Gironde 2007 - 2008**

Programme d'actions en réponse aux enjeux prioritaires de la Gironde et dans le cadre des compétences et politiques départementales parmi lesquelles :

- l'aménagement et la gestion du foncier
- l'agriculture durable et la gestion des espaces naturels
- le développement économique responsable
- l'habitat et le logement social durable

- **Vers un plan départemental des déplacements :**

- « **Stratégie Transport 2020** »

Document en cours d'élaboration visant l'élaboration partenariale d'une stratégie articulée d'offre globale de transport et d'organisation territoriale associée et dont les objectifs à terme sont :

- la définition d'un réseau structurant et articulé des transports collectifs
- la définition d'une armature territoriale girondine à conforter et desservir
- la régulation des mobilités touristiques et liées à l'emploi

Leviers en présence dans les cadres de référence girondins (5/5)

A l'échelle départementale

- **Le SDC**

Cadre de référence non normatif pour le développement commercial visant entre autre à :

- valoriser la fonction commerciale du centre-ville de Bordeaux
- garantir une complémentarité de l'offre entre la métropole, les territoires et le centre-ville de Bordeaux
- conforter les pôles de proximité et positionner les centres-villes dans leur rôle à l'échelle du bassin de vie

L'armature territoriale girondine : état des lieux

Définition théorique d'une centralité au regard de l'armature territoriale (1/2)

Approche morphologique : la centralité en tant que centre géométrique

- et /
ou
- noeud de communication
 - « unité de lieu marqué par des objets et formes architecturaux »
 - regroupement humain en un point

Composantes morphologiques de centralité

- une géographie propice à l'implantation humaine
- l'existence d'un centre ancien,
- l'existence d'axes historiques,
- des formes architecturales ou des objets précis
- une composition urbaine continue,
- un foncier moins disponible et accessible,
- une accessibilité facilitée par la proximité d'infrastructures de transport,
- une densité de population supérieure aux territoires environnants,
- ...

Cf note 1

Définition théorique d'une centralité au regard de l'armature territoriale (2/2)

Approche fonctionnelle : la centralité en tant que superposition des fonctions urbaines

- concentration de l'activité économique et de l'emploi : « arène économique »
- génératrice de fréquentation : lieu où l'on va
- vecteur de flux de personnes et de biens : lieu de communication, d'échange
- identité sociale et référence sociétale : lieu d'appartenance communautaire

Composantes fonctionnelles de centralité

- la présence d'institutions et d'administrations,
- un nombre d'emplois et d'entreprises supérieur aux territoires environnants,
- des flux centripètes de personnes,
- une mixité des activités,
- la présence et la diversité des commerces,
- la présence et la diversité des services et équipements structurants,
- la présence et la diversité des services et équipements de proximité,
- l'animation urbaine et l'événementiel
- ...

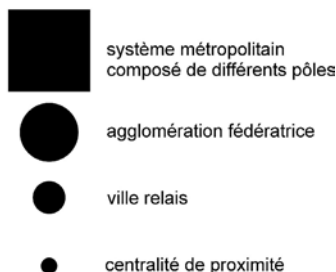
Centralité = productivité + concentration + attractivité

Une lecture de l'armature territoriale girondine

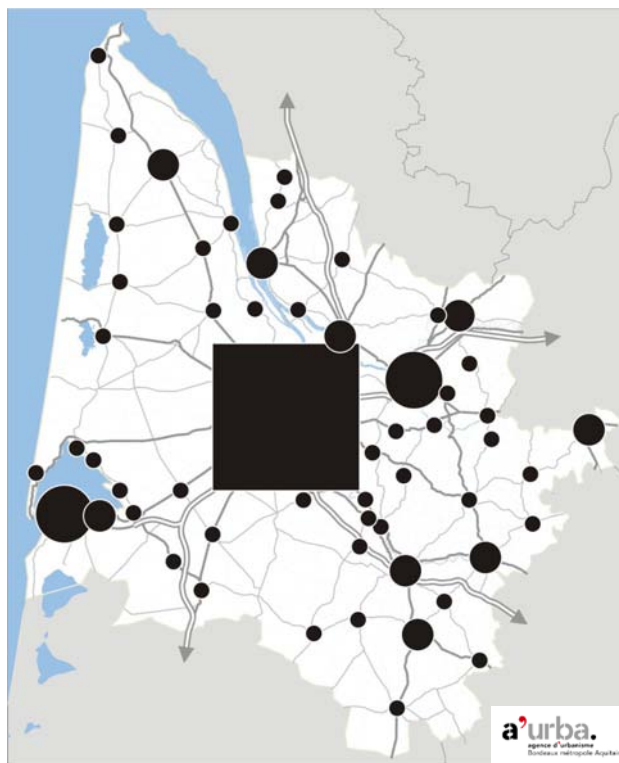
Résultat analytique de trois éléments spatiaux et fonctionnels (Cf note 2) :

- répartition de la population,
- répartition de l'emploi,
- niveau d'équipements des centralités.

Armature territoriale



Le GT a émis le souhait de poursuivre ces travaux. Une méthodologie plus fine est en cours d'élaboration qui pourrait être appliquée au territoire dès 2009 (Cf note 4)



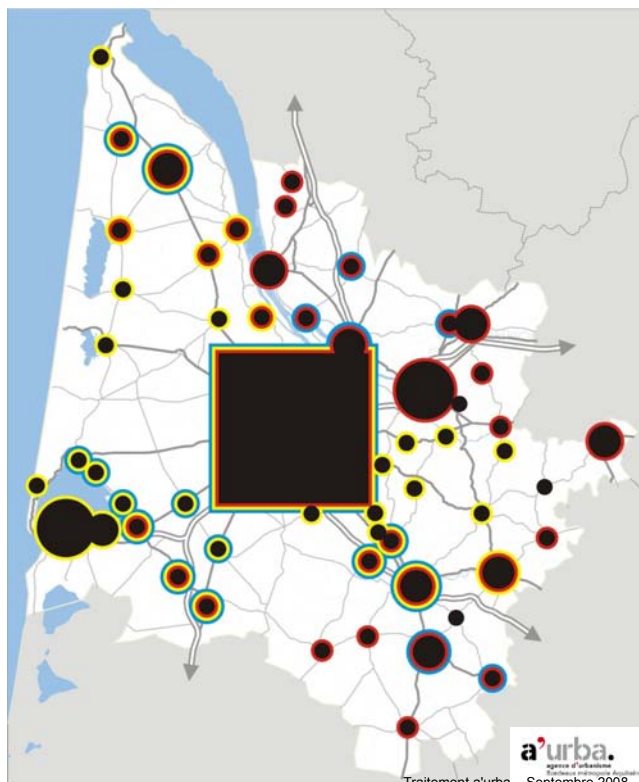
Traitement a'urba - Septembre 2008

Exercice de transcription sur le contexte des centralités (1/2)

Facteurs pondérants et qualifiant
l'armature urbaine actuelle

Dynamiques en présence

-  fragilité sociale avérée
-  pression démographique majeure
-  pression résidentielle notoire



Cf note 3

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Restitution synoptique des travaux du GT
Note d'étape octobre 2008

Exercice de transcription sur le contexte des centralités (2/2)

**Des contextes différents pour chaque centralité,
contextes qui impactent sur leur avenir**

- Une géographie de la fragilité sociale distincte de part et d'autre de l'axe de la Garonne
- Une pression démographique actuelle et projetée qui s'exerce sur tous les territoires, avec des secteurs plus touchés comme la CUB, la Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre et l'Entre-Deux-Mers
- Des pressions résidentielles sur les couronnes périurbaines de la CUB (dans un rayon de 30 à 50km), qui induisent un report des populations vers des territoires toujours plus lointains

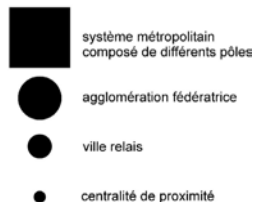
a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Restitution synoptique des travaux du GT
Note d'étape octobre 2008

Exercice de transcription sur la mobilité (1/3)

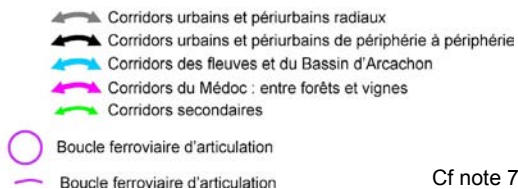
Projet de schéma directeur des déplacements girondins appliqué à l'armature territoriale girondine

Armature territoriale

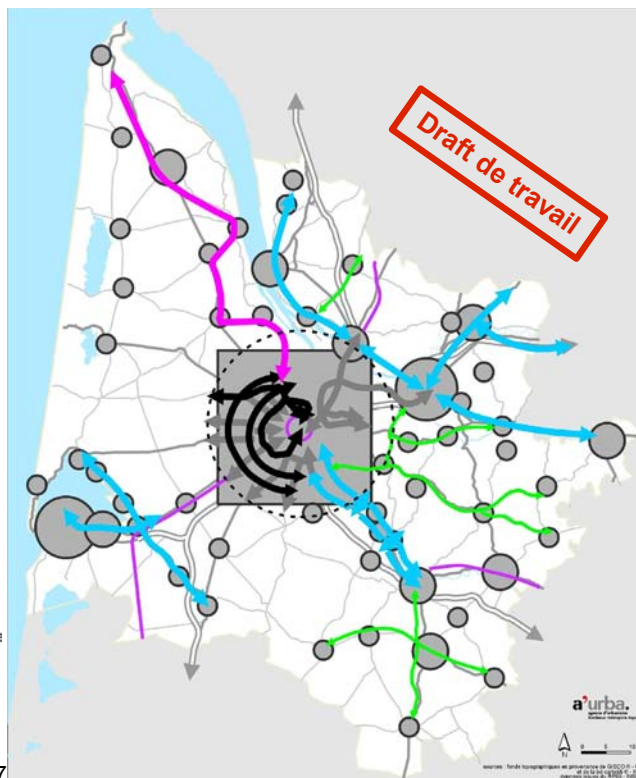


Vers un schéma directeur des déplacements girondins (étude Stratégie Transport 2020 en cours)

Corridors de déplacements et d'urbanisation



Cf note 7



a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Restitution synoptique des travaux du GT

Note d'étape octobre 2008

Exercice de transcription sur la mobilité (2/3)

Quelques grands axes reliant les différentes centralités émergent :

- le long de la Garonne sur chacune des deux rives
- le long de la Dordogne et de l'Isle
- sur le pourtour du Bassin d'Arcachon et le long de la Leyre
- l'axe du Médoc, entre espaces viticoles estuariens et autres activités agricoles
- au coeur d'agglomération sur la rive droite, un axe en trident et sur la rive gauche, un maillage en radiales convergentes et arcs de cercle
- des axes moins forts et moins lisibles dans l'Entre-Deux-Mers et dans les Landes-Graves

a'urba.

agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Restitution synoptique des travaux du GT

Note d'étape octobre 2008

Exercice de transcription sur la mobilité (3/3)

**La démarche Stratégie Transport 2020 :
vers un référentiel stratégique de planification et de transports en Gironde
et un schéma directeur des déplacements girondins**

- Quelles centralités et espaces attenants confortés dans le cadre de la démarche Stratégie Transport 2020 ?
- A quel projet territorial l'offre en mobilité et donc les réseaux doivent-ils s'attacher ? Quelle forme et organisation urbaine partager ?
- Quel support privilégier pour à la fois conforter les centralités et les tissus urbains situés sur les grands axes et offrir des conditions de mises en relation de ces différents morceaux de territoires ?
- Quelles offres privilégier ?

L'armature territoriale girondine : exercices prospectifs

De l'intérêt de la prospective territoriale

La construction de scénarios, une méthode illustrative et imaginative pour débattre et non pour prédire et qui permet de :

- Indiquer le poids relatif des éléments qui interagissent et pèsent sur le territoire
- Mettre en exergue des futurs possibles et plausibles du territoire
- Présenter les risques et écueil mais également les opportunités majeures des différents choix ou non-choix de développement des territoires
- Trouver un compromis entre anticipation (à ce qui peut être prévisible en rapport avec les grandes tendances) et réactivité (face à des événements aléatoires et incontrôlables)
- Identifier les leviers de l'action publique
- Aboutir à une formulation du GT des stratégies possibles

3 scénarios futurs d'armature territoriale

Le recentrage urbain : scénario "retournement de tendance"

Il s'agit d'une armature urbaine très concentrée avec une très forte centralité. Elle est associée à un **développement soutenu des transports collectifs** selon un principe d'**économie d'espace**, de **recentrage urbain** (politique de maîtrise foncière) autour des gares et pôles intermodaux et le long des corridors de déplacements.

Elle suppose un **projet d'accueil profondément compact**, sur le modèle des villes denses, autour des centralités urbaines et des services de proximité. Elle peut toutefois induire des risques de délaissement de territoires et de populations. L'emploi y est majoritairement **tertiaire** et concentré dans les centres décisionnels ; les activités de production diffuses sur le territoire.

Une armature hyper-centralisatrice, favorable au développement durable



3 scénarios futurs d'armature territoriale

L'éclatement urbain : scénario du “laisser-faire”

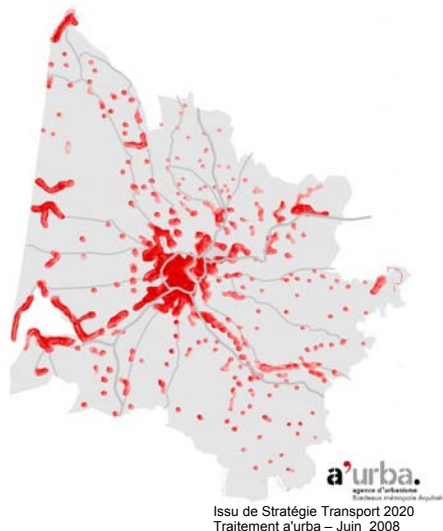
Il s'agit d'une armature qui se constitue par **extension des polarités urbaines, étalement des couronnes périphériques et mitage**. Elle est très **consommatrice d'espace**.

La logique individualiste et de marché prédomine à toute échelle. Le projet d'accueil est très faible.

Le faible développement des transports collectifs favorise le « **tout voiture** ». La non adéquation entre bassin de vie et d'emplois génère une part importante des déplacements.

Le dynamisme économique bénéficie essentiellement à l'agglomération bordelaise et au littoral. Les territoires moins bien dotés sont eux **fragilisés économiquement et socialement**.

Une armature très couteuse, issue des actions des territoires cumulées



a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Restitution synoptique des travaux du GT
Note d'étape octobre 2008

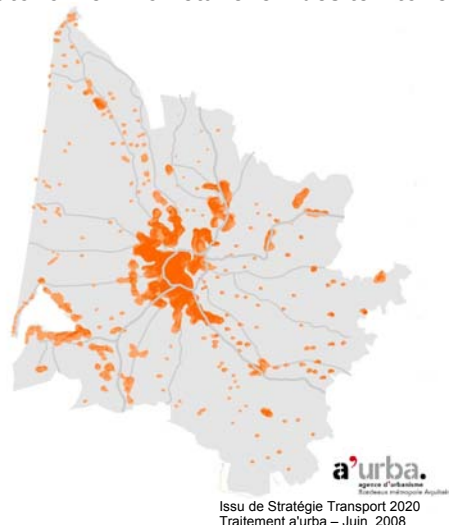
3 scénarios futurs d'armature territoriale

Le renforcement des polarités urbaines : scénario “canalisateur”

Il s'agit d'une armature qui tire parti de l'existant. Les centralités sont renforcées, par **développement et/ou recentrage**. Elles bénéficient d'un système de **desserte interne et interurbain** choisi, laissant une large place aux circulations douces et aux transports collectifs.

Cela suppose un **projet d'accueil volontariste**, en mesure de fournir quantité et diversité de logements qui répondent aux exigences durables des habitants. **L'offre** de services, commerces et équipements **de proximité** est **hiérarchisée et articulée** aux réseaux de transports (notamment aux pôles intermodaux) et crée les conditions favorables à un **urbanisme de proximité**, compatible avec la préservation des espaces naturels ou dédiés à l'économie.

Une armature soutenable, l'équilibre et l'autonomie « non étanche » des territoires



a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Restitution synoptique des travaux du GT
Note d'étape octobre 2008

Forme et contenu de l'InterSCoT : quel InterSCoT pour la Gironde ?

Position du groupe de travail InterSCoT au vu des éléments de connaissance du territoire

- Quel rôle structurant à tenir pour les centralités ?
- Quelles natures et intensités des relations entre les différentes centralités girondines et comment les mettre en oeuvre ?
- Plus spécifiquement, quels liens entre les pôles du système métropolitain et les autres centralités girondines ?

Enjeux de la démarche InterSCoT à moyen terme

Mobilité et habitat : deux axes thématiques privilégiés

- Articulation entre armature urbaine et armature des déplacements
Comment la formuler ?
- Renforcement de « l'auto-suffisance »* des territoires et du confort de vie des habitants
Comment inciter les territoires à se munir de SCoT, de PLH intercommunaux et de PDU et comment les mettre en cohérence ?

*Par auto-suffisance, on entend une sorte d'autonomie ou d'indépendance qui va à l'encontre d'un modèle d'hypercentralité générant des déplacements très importants. Le GT a proposé "Profil Autonomie/Dépendance" mais n'a pas encore acté le bon vocabulaire.

Portée de l'InterSCoT girondin : les préalables avec les territoires

- Construction des éléments de connaissance du territoire
- Pédagogie sous forme d'ateliers en territoires – sensibilisation et débat autour des enjeux supra et infra-territoriaux
- Méthodologie et expertise technique à la disposition des territoires et des personnes publiques associées
- Accompagnement des territoires dans leurs projets ou de mise en oeuvre de SCoT
- Co-énonciation d'enjeux communs et d'orientations à l'échelle supra-territoriale qui s'imposeraient aux SCoT
- Partage de la prise en charge de ces enjeux

Outils de l'InterSCoT girondin

Les cadres possibles :

- « Livre Blanc » : éléments de discours commun autour des deux plates-formes « Déplacements/Urbanisme » et « Habitat »
- Chapitre commun à tous les ScoT
- Schéma de développement durable départemental
- Accords de gestion avec les territoires

Les supports de mise en oeuvre :

- Outils d'application du « Livre Blanc »
- Outils pour les ateliers en territoires
- Outils méthodologiques à disposition des territoires (ScoT, PLU, PLH,...)
- Etudes techniques mutualisées générales et spécialisées

L'animation InterSCoT

L'annonce et la structuration posent les questions suivantes :

- une urgence à agir au regard des dynamiques territoriales qui se posent à tous ?
- une culture partenariale des décideurs ?
- une maîtrise d'ouvrage partagée ?
- un animateur ?
- une structure ?
- une information, une concertation, un portage local organisé ?
- une obligation de résultats ?



2 | Notes de travail produites par le groupe

Note 1 -	Qu'est-ce qu'une centralité au regard de l'armature territoriale ?	p.43
Note 2 -	Définition de l'armature territoriale girondine	p.53
Note 3 -	Facteurs pondérant et qualifiant l'armature urbaine actuelle	p.65
Note 4 -	Les indicateurs de la centralité Comment qualifier les centralités girondines ?	p.73
Note 5 -	Réflexion sur la définition des centralités et la qualification Contribution de Tewfik Guerroudj du Conseil général de la Gironde	p.85
Note 6 -	La notion de centralité pour la démarche InterSCoT en Gironde Contribution de la Direction départementale de l'Équipement de la Gironde	p.91
Note 7 -	Eclairage de la démarche InterSCoT par un apport thématique : Stratégie Transport 2020	p.95



Note 1 - Qu'est-ce qu'une centralité au regard de l'armature territoriale

Qu'est-ce qu'une centralité au regard de l'armature territoriale

1 | Centre et centralité : essai de définition

Centre, ville, bourg, pôle, centralité,... cette terminologie riche et polysémique génère de nombreux amalgames et témoigne de la difficulté de définir et caractériser les lieux urbains et l'armature territoriale. Quelle différence entre centre et centralité, par exemple ? Pour reprendre le sous-titre de Cynthia Ghorra-Gobin, « qu'est ce qui institue la ville » ? Quelles sont les composantes et les limites d'un centre-ville, celles d'un centre-bourg ? Comment se traduit la centralité et comment est-elle pratiquée ?

La littérature sur la centralité ne manque pas et si l'on devait ne retenir qu'une seule définition, cela pourrait être celle que le Plan, Urbanisme, Construction et Architecture (PUCA) en donne, basée sur la quotidienneté : « étendue territoriale à l'intérieur de laquelle tout le monde est en mesure de faire ce qu'il a à faire quotidiennement : se loger, travailler, consommer, se divertir ».

Les sciences urbaines, en fonction de leur spécialité, ont établi de nombreuses définitions complémentaires qui peuvent être distinguées selon qu'elles traitent le sujet sous l'angle morphologique ou fonctionnel.

1.1 | Approche morphologique des centralités

La thèse sous-jacente à une approche morphologique peut être qualifiée de géométrique : le centre est analysé en tant que lieu, point spatialisé, entité matérielle.

La géographie physique parle de « cadre naturel ».

La géographie urbaine elle préfère « noeud de communication, lieu où se croisent les routes commerciales » ou encore « unité de lieu marqué des objets et formes architecturaux et par une manière d'ordonner son territoire » (Ghorra-Gobin, 1994). L'étude de la composition urbaine permet d'identifier les centres.

La démographie définit le centre comme un regroupement humain, comme un espace densément peuplé.

Dans l'histoire, ces trois entrées déterminent souvent les villes et leur centre.

1.2 | Approche fonctionnelle des centralités

L'approche fonctionnelle, comme son nom l'indique, aborde le sujet par les fonctions urbaines présentes en un lieu et surtout les flux que cette concentration génère. Les centralités pour Gachet et Lacour s'apprécient comme des « mécanismes de concentration des hommes et des activités » et la « capacité à dynamiser les territoires sur lesquels [elles] sont implanté[es] ».

Qu'est-ce qu'une centralité au regard de l'armature territoriale

1.2.1 | Centralité comme concentration de l'activité économique et de l'emploi

La définition classique de la centralité, proposée notamment par la Nouvelle Economie Urbaine, est la « concentration des activités de pouvoir, de commandement et de production ». Le centre est symbole de la loi organisatrice mais surtout est « une arène économique » (Claval). Il concentre « les activités économiques, les modes de production et de reproduction de la force de travail » (Lefebvre, 1974). C'est un pôle d'emplois, où se localisent de manière privilégiée les activités stratégiques des villes (fonctions de conception, de décision ou de contrôle) ainsi que les commerces et les bureaux. L'économie spatiale insiste sur la centralité comme génératrice d'économie d'agglomération, externalités plus ou moins positives d'ailleurs. Parmi ces externalités générées par la concentration et considérées aujourd'hui comme révélatrices d'une centralité : la présence de services aux entreprises.

1.2.2 | Centralité comme génératrice de fréquentation

De manière complémentaire, le centre est défini comme le lieu où l'on va, que l'on fréquente pour les services et équipements que lui seul offre : commerces, éducation, loisirs, santé, culture, patrimoine, espaces urbains et/ou verts, transport et accessibilité... C'est la conjonction de toutes ces aménités qui fait ressentir la centralité. Ici, le centre est conçu comme un espace de proximité et au sein duquel la « ville offerte » et la « ville pratiquée » coïncident. Cependant, cette conception théorique optimale est dans les faits plus complexe.

1.2.3 | Centralité comme vecteur de flux

La présence conjuguée d'activités économiques et de services en un lieu induit et facilite la communication, la rencontre, la mise en commun, l'échange et le partage. La centralité « capte, organise, filtre et diffuse un ensemble complexe et sans cesse croissant de flux de biens, de personnes et d'informations [et permet] la coordination et la mise en relation d'acteurs et d'activités ayant par ailleurs des schémas d'organisation et de localisation de plus en plus éclatés ». (Gachet – Lacour, 2002). La centralité est pensée comme un « lieu susceptible d'assurer la reproduction du lien social » (Ghorra-Gobin, 1994) et de maximiser les interactions sociales. Elle génère donc de nombreux flux, centrifuges et/ou centripètes, parmi lesquels la mobilité des agents est un bon indicateur. Cette notion de flux renvoie elle-même à celle de réseau urbain.

1.2.4 | Centralité comme identité sociale et référence sociétale

Parmi les fonctions inhérentes à la centralité que les chercheurs ont révélées, en figure une plus symbolique et de fait non quantifiable : le sentiment identitaire des habitants. Bien que la ville soit souvent décrite comme le lieu de l'anonymat, par opposition au « cocon » rural, elle suscite aussi paradoxalement un sentiment communautaire d'appartenance, qui peut très largement dépasser les frontières physiques d'un centre.

Qu'est-ce qu'une centralité au regard de l'armature territoriale

Tandis que l'approche morphologique de la centralité permet de territorialiser le phénomène via des indicateurs spatiaux, l'approche fonctionnelle elle l'aborde comme la superposition de fonctions urbaines présentes dans un centre. On notera toutefois que la fonction résidentielle n'est pas représentative. L'articulation de ces deux approches conduit à identifier les composantes de la centralité : productivité, concentration et attractivité. Sandrine Berroir écrit ainsi que les lieux centraux sont « dotés d'une forte capacité d'attraction sur les périphéries environnantes et exerçant de ce fait une attractivité en termes d'emplois et de services sur l'ensemble de la région dont il représente le centre » (Berroir, 2008).

Cependant, cette conception monocentrique de la ville, au même titre que le modèle centre/périphérie, atteignent leurs limites dans le contexte métropolitain avec l'augmentation des mobilités. « Le recouvrement entre densité résidentielle et densité communicationnelle se dénoue » (Bordreuil, 1995) et peut être plus encore à Bordeaux. La recherche d'une qualité de vie, de la proximité à la nature et d'une offre contrastée et complémentaire en logements, alliée à une augmentation de la mobilité a dilaté le territoire de la ville. La ville n'est plus unique, l'Homme en consomme plusieurs. La centralité se diffuse.

Il est alors plus conforme à la réalité de parler de ville polynucléaire et surtout de réseau urbain. Ces notions supposent une hiérarchie et une interdépendance entre les différentes centralités ou pôles. A terme, c'est le modèle d'une armature territoriale multipolaire qui est visé.

Qu'est-ce qu'une centralité au regard de l'armature territoriale

2 | Indicateurs et typologie des centralités

Comment se structure alors ce réseau urbain, en général et en Gironde ? Quelle hiérarchie s'instaure et comment la mettre en perspective ? Quels sont les indicateurs permettant de distinguer les centralités les unes des autres et que peut nous apprendre la statistique spatiale ?

2.1 | Composantes et indicateurs de la centralité

Si l'on reprend les définitions précédentes, la centralité se distingue par un certain nombre de composantes, dont le degré varie en fonction de leur importance et dont certaines ne sont pas obligatoires :

- l'existence d'un centre ancien,
- l'existence d'axes historiques,
- des formes architecturales ou des objets précis (exemple des bastides gasconnes),
- une composition urbaine continue,
- un foncier moins disponible et accessible,
- une accessibilité facilitée par la proximité d'infrastructures de transport,
- une densité de population supérieure aux territoires environnants,
- la présence d'institutions et d'administrations,
- un nombre d'emplois et d'entreprises supérieur aux territoires environnants,
- une mixité des activités,
- la présence et la diversité des commerces,
- la présence et la diversité des services et équipements structurants (éducation, santé, loisirs, culture),
- la présence et la diversité des services et équipements de proximité (éducation, santé, loisirs, culture),
- l'animation urbaine et l'événementiel,
- des flux centripètes de personnes.

Les critères morphologiques apparaissent plus immédiats et moins variables. En revanche, certains critères relatifs à la concentration et à l'attractivité de la centralité sont moins saisissables. En effet, comment rendre compte de la fréquentation ou de la mixité d'un centre ? Sur la base de quels indicateurs, quels seuils et surtout quelles pondérations ?

Le tableau suivant reprend par item les indicateurs les plus révélateurs et idéalement mobilisables.

Qu'est-ce qu'une centralité au regard de l'armature territoriale

Démographie	Nombre d'habitants (RGP partiel) Nombre d'arrivées (nombre de DOC en valeur relative, DRE)
Emploi	Nombre d'emploi (données URSAAF) Taux de chômage Nombre de créations d'emplois (en valeur relative) Taux d'emploi (rapport entre le nombre d'emplois dans le pôle et le nombre d'actifs y résidant) Flux domicile-travail (donnée RGP 1999) Nombre de m² de bureaux Nombre de pôles technologiques et parcs d'activités
Foncier	Prix du m² Nombre de m² transactés
Institutions et administration	Préfecture, sous-préfecture, chef-lieu
Solidarité	Revenu par ménage Fiscalité locale (taxe foncière, taxe d'habitation) Taux de chômage Nombre d'allocataires CAF Niveau de qualification
Equipements structurants	Nombres de lits hospitaliers Effectifs des collèges, lycées, formations post-bac, universités Palais des congrès Infrastructures (gare, aéroport, port, échangeur...)
Commerces	Nombres de m² d'espaces commerciaux Type des grandes et moyennes surfaces Nombre et diversité des enseignes (indice pondéré des commerces de proximité sur la base des fichiers SIRENE)
Services et équipements de proximité	Indice pondéré de services et équipements de proximité sur la base des fichiers SIRENE
Animation urbaine et événementiel	Nombre d'associations et diversité du tissu Nombre de foires Nombre de fêtes

Bon nombre de ces informations sont peu accessibles, non actualisées voire inexistantes. Et quand bien même elles le seraient, leur nombre rendrait leur articulation et pondération inopérantes. De plus, certaines composantes de la centralité ne sont pas quantifiables et ne peuvent donc pas être relevées par un indicateur. Des indices synthétiques ainsi qu'une sélection non exhaustive par item doivent alors être réalisés.

Qu'est-ce qu'une centralité au regard de l'armature territoriale

2.2 | Méthodes de définition des centralités

2.2.1 | Définitions des centralités selon l'INSEE : approche urbaine et spatiale

L'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques propose les définitions de plusieurs concepts relatifs à la centralité, basées essentiellement sur le nombre d'habitants et d'emplois :

- unité urbaine : ensemble d'une ou plusieurs communes présentant une continuité du tissu bâti (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) et comptant au moins 2 000 habitants. La condition est que chaque commune de l'unité urbaine possède plus de la moitié de sa population dans cette zone bâtie ;
- aire urbaine : ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci ;
- pôle urbain : unité urbaine offrant au moins 5 000 emplois et qui n'est pas située dans la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain ;
- couronne périurbaine : ensemble des communes de l'aire urbaine à l'exclusion de son pôle urbain ;
- pôle rural : communes (ou unités urbaines) n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine et comptant 1 500 emplois ou plus.

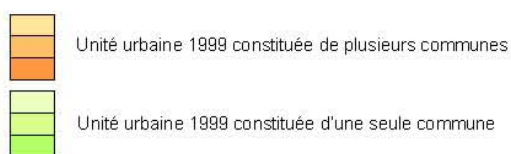
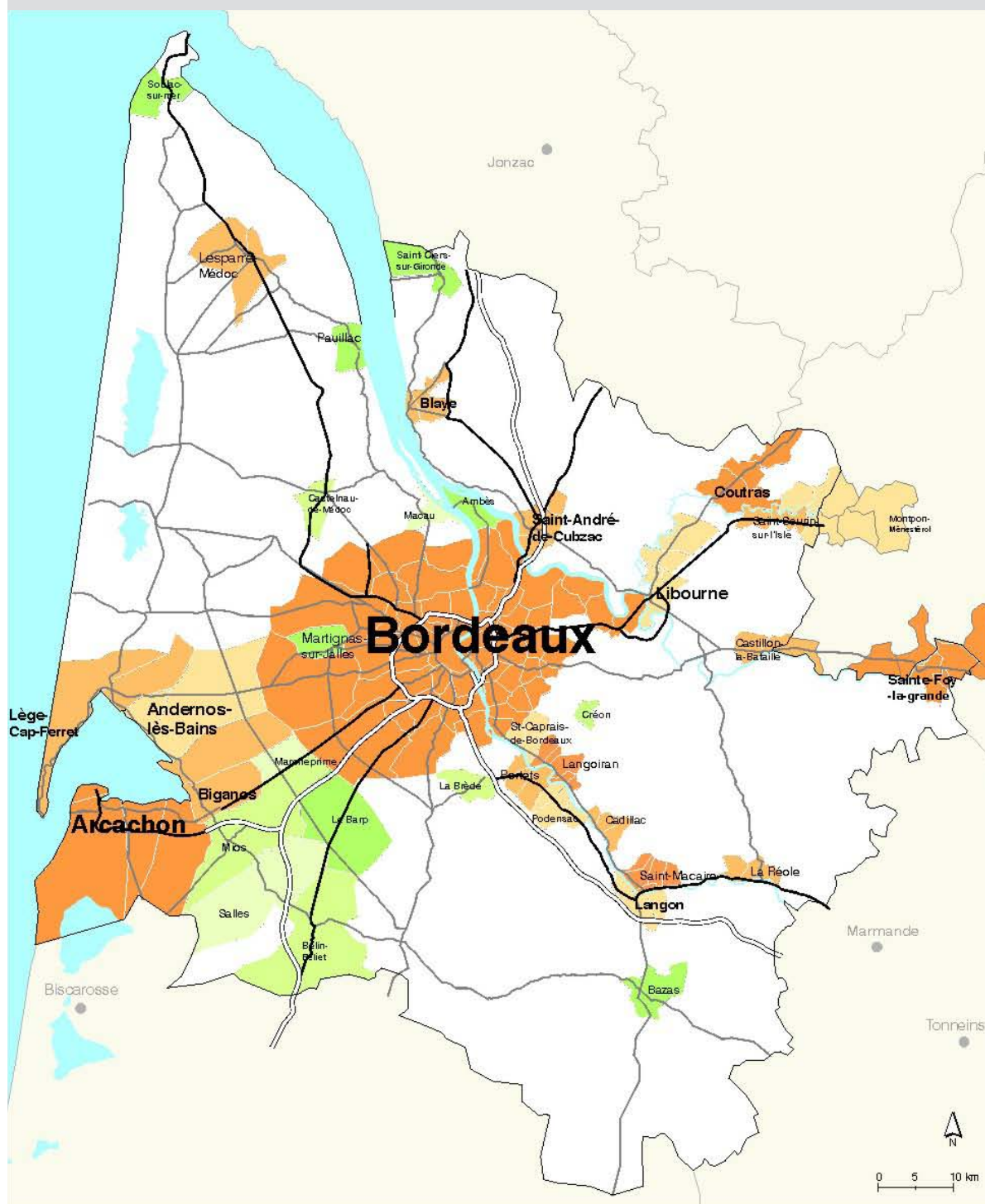
2.2.2 | Définition des centralités selon le PUCA : approche économique

Les méthodes les plus fréquentes définissent les centralités comme des centralités exclusivement économiques, c'est-à-dire uniquement en fonction d'un certain degré de concentration de l'emploi, calculé grâce à un indice synthétique. Cet indice prend en compte le nombre, la densité et le taux d'emploi.

Jean-Marie Huriot pour le PUCA propose par exemple de combiner un seuil minimal d'emploi et le poids de la fonction économique relativement à la population résidentielle (rapport entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs résidents). Il n'utilise pas de valeur de densité nette car la métropolisation des emplois autour de un ou quelques pôles la rend peu significative. C'est notamment le cas à Bordeaux. Il existe une approche géo-économique développée par Sandrine Berroir. Cette méthode combine les variables économiques avec des variables de polarisation (flux de mobilité à destination d'une commune).

L'application au contexte girondin consiste dans un premier temps à déterminer les seuils, à identifier les masses critiques d'emplois qui font les différents niveaux de centralités économiques. Les travaux antérieurement menés à l'a-urba ont permis d'établir une méthodologie pertinente d'identification des territoires économiques du département.

Unités urbaines en Gironde en 1999



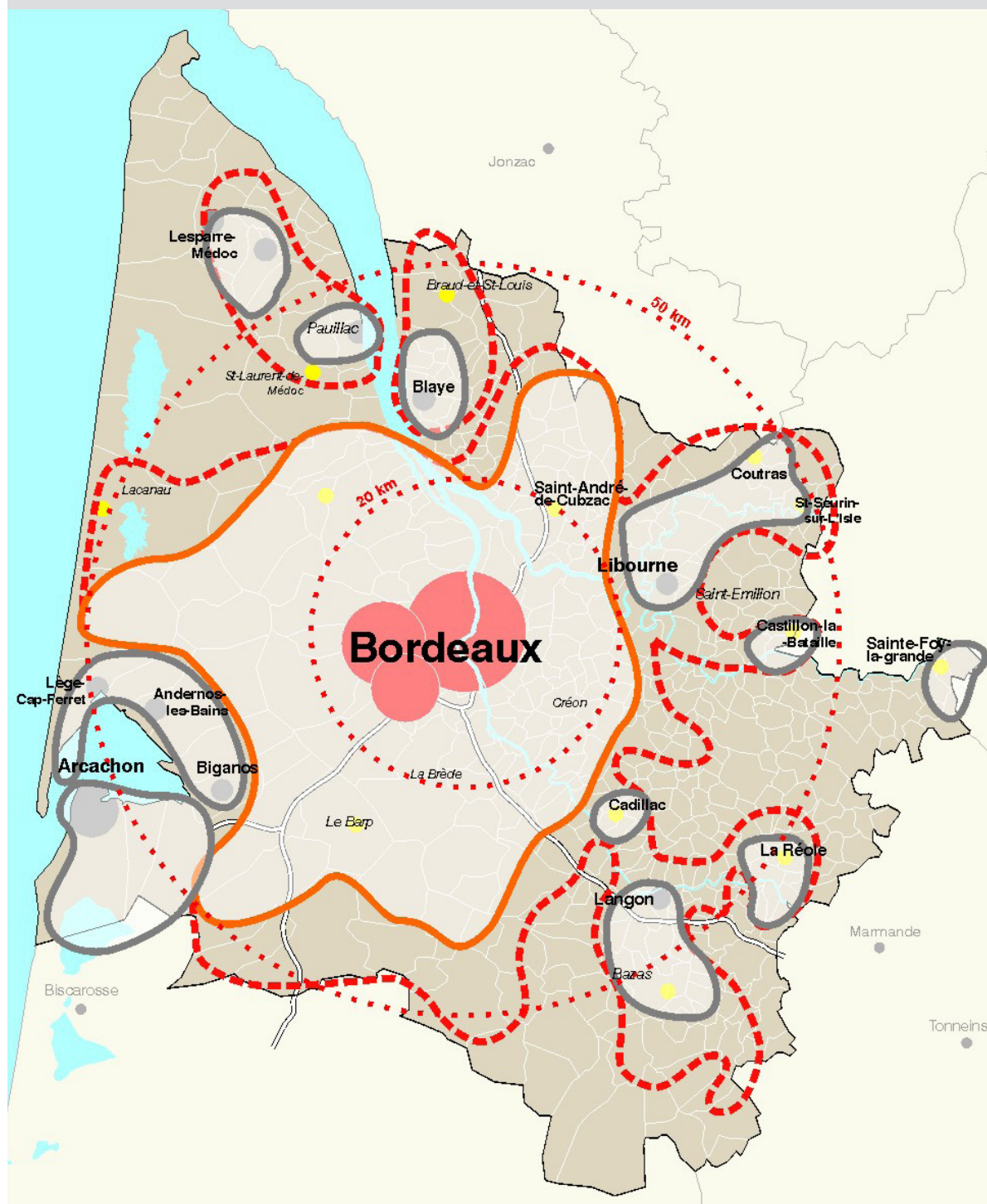
limite de commune

Langon nom de l'unité urbaine 1999

sources : fonds topographiques en provenance de la Bd-Carto98 © - IGN
droits de l'état réservés
données INSEE
Traitement A-urba novembre 2001

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Unités urbaines et aire d'influence en Gironde : version synthétique



-  Aire d'influence des systèmes urbains
-  Extension possible de l'aire d'influence

sources : fonds topographiques en provenance de la Bd-carto98 - IGN
droits de l'état réservés
talement A'urba septembre 2004

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine



Note 2 - Définition de l'armature territoriale girondine

1 | Hiérarchisation des villes et notion de réseaux

2 | Centralités économiques

3 | Niveau d'équipement des villes

4 | Schéma de synthèse de l'armature territoriale girondine

Définition de l'armature territoriale girondine

A partir de travaux déjà menés à l'a'urba, voici une proposition méthodologique de définition de l'armature urbaine en Gironde. La méthode propose de croiser la hiérarchie des villes selon leur volume de population, d'emplois, leur niveau d'équipement et leur rayonnement. Aucune partie de l'espace ne peut se concevoir de façon isolée : il faut tenir compte des relations qu'elle entretient avec d'autres lieux. « A l'image de la hiérarchie sociale qui définit le rang d'un individu dans la société, il existe une hiérarchie spatiale qui permet de préciser le rang d'un lieu » (Bavoux).

La méthodologie ainsi que les résultats ici présentés révèlent l'armature territoriale de la Gironde telle qu'elle est construite et vécue. Celle-ci n'est ni un classement ni « un jugement » des villes et leur valeur mais une manière d'en objectiver le niveau de développement.

1 | Hiérarchisation des villes et notion de réseaux

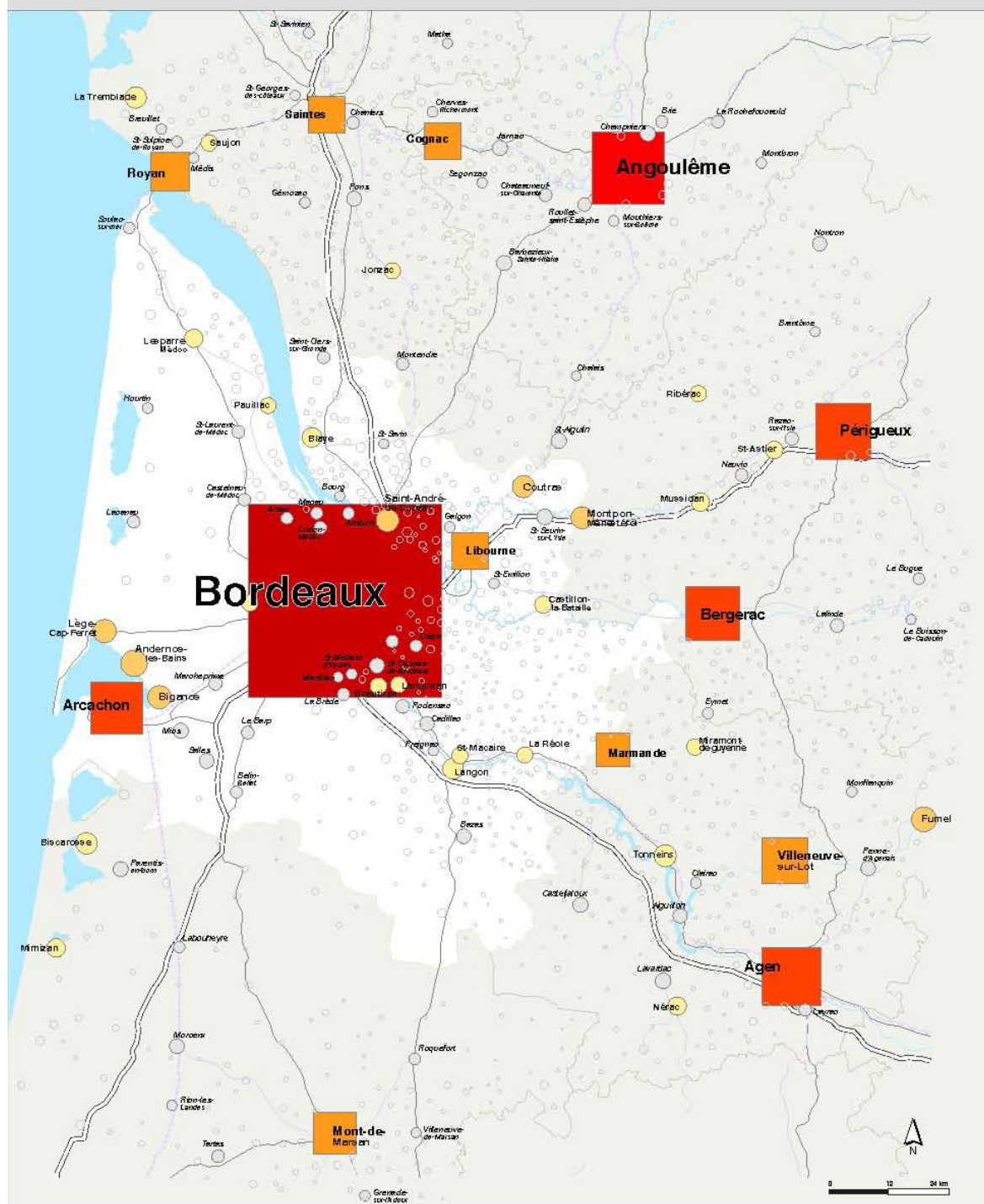
Le classement des villes retranscrit l'idée de hiérarchie. Ce concept renvoie aux notions d'ordre et de subordination. Au-delà du désordre apparent des villes, l'espace géographique est ordonné et hiérarchisé. Le nombre des habitants est un premier élément de repérage qui a son importance : les équipements mis à disposition sont, pour l'essentiel, fonction du volume de la population. Il faut toutefois garder à l'esprit que le rayonnement des villes n'est pas toujours en rapport avec le nombre des habitants. Tenant compte de l'étude de la DATAR (Les villes européennes, analyse comparative, C. Rozenblat et P. Cicille, 2003) et des spécificités locales, la hiérarchie retenue, par le détail des petites et des moyennes villes permet de mettre en avant les réseaux de villes existants sur l'ensemble du territoire girondin.

Classement des villes¹ en fonction de leur volume de population et d'emploi

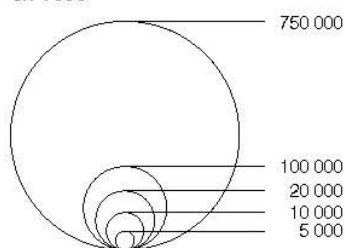
Rang	Population	Population légale 2009	Emploi
1	Plus de 5 000 000	capitale	Plus de 2 000 000
2	1 000 000 – 4 999 999	métropole de niveau européenne	400 000 – 1 999 999
3	500 000 – 999 999	métropole	200 000 – 399 999
4	250 000 – 499 999	agglomération de grande envergure	100 000 – 199 999
5	100 000 – 249 999	agglomération de moyenne envergure	40 000 – 99 999
6	50 000 – 99 999	agglomération de petite envergure	20 000 – 39 999
7	20 000 – 49 999	ville moyenne	8 000 – 19 999
8	10 000 – 19 999	ville moyenne	4 000 – 7 999
9	5 000 – 9 999	ville	2 000 – 3 999
10	2 000 – 4 999	petite ville	800 – 1 999
11	Moins de 2 000	bourg, village	Moins de 800

¹ La population et les emplois des villes françaises sont comptabilisés à l'unité urbaine, sinon à la commune

Rang des villes selon leur poids démographique



population totale
en 1999



- rang 3 : plus de 500 000 hab.
- rang 4 : 250 000 à 499 999 hab.
- rang 5 : 100 000 à 249 999 hab.
- rang 6 : 50 000 à 99 999 hab.
- rang 7 : 20 000 à 49 999 hab.
- rang 8 : 10 000 à 19 999 hab.
- rang 9 : 5 000 à 9 999 hab.
- rang 10 : 2 000 à 4 999 hab.
- rang 11 : moins de 2 000 hab.

sources : fonds topographiques en provenance de GISCO - UE
droits de la Communauté Européenne réservés
données issues du RP99 - INSEE
traitement A'urba janvier 2006

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métro et Aquitaine

Définition de l'armature territoriale girondine

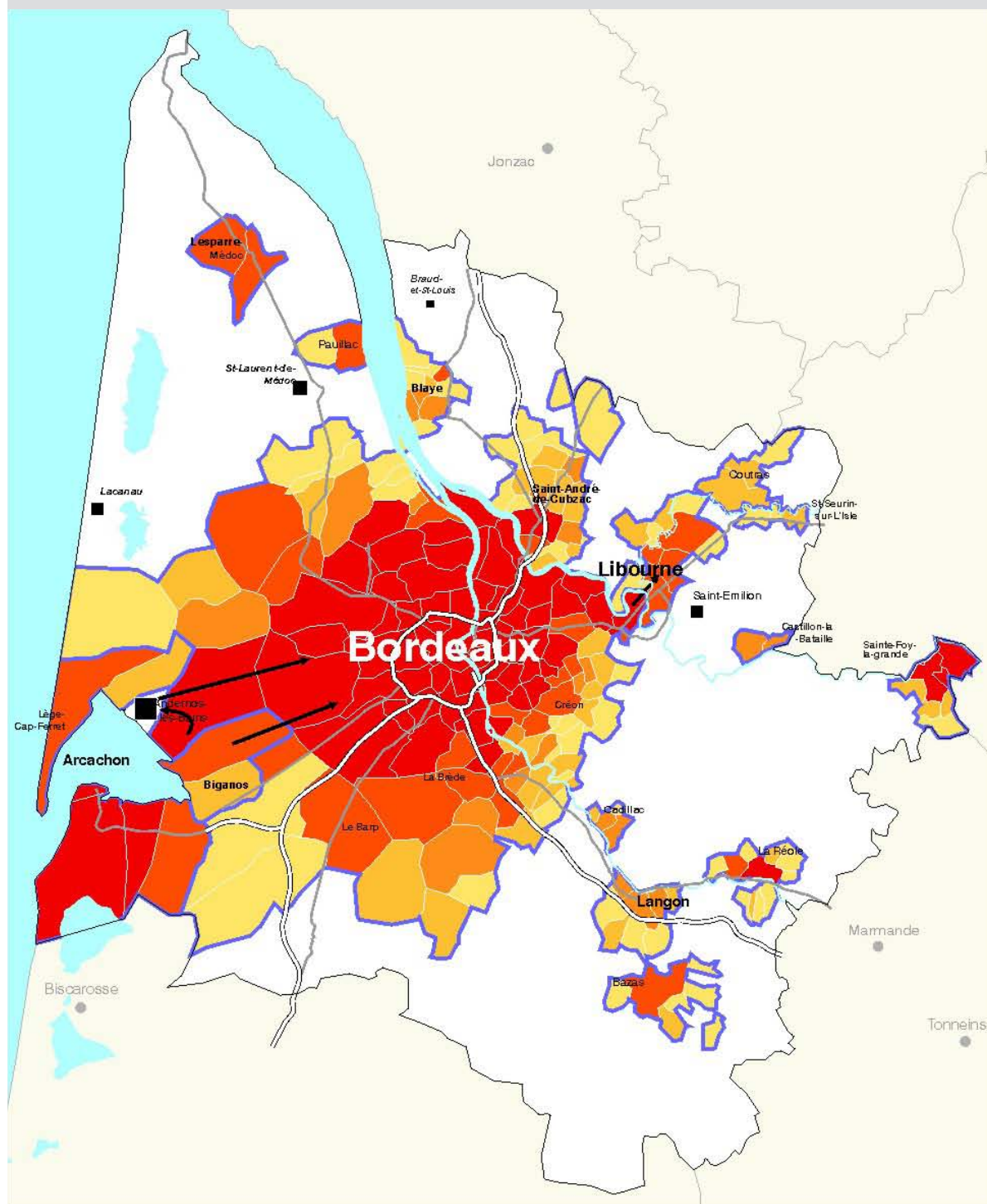
La forme prise par le semis de noyaux de peuplement est le reflet des conditions socio-économiques, techniques et politiques qui prévalaient lors de leur mise en place. Dans le Sud-Ouest français, la sphère d'influence de Bordeaux équivaut à un rayon de 120 km. L'espacement entre les lieux est significative du rôle métropolitain et centralisateur que tient l'agglomération bordelaise tout comme d'une occupation diffuse sur les terroirs agricoles.

Le manque d'agglomérations d'envergure (rangs 4 et 5) crée cette situation contrastée, entre hyper-concentration urbaine et dispersion rurale. Ce n'est qu'à partir des agglomérations de 50 à 100 000 habitants (rang 6) que se tisse une armature territoriale : Agen, Périgueux, Bergerac et Arcachon pour la sphère d'influence bordelaise.

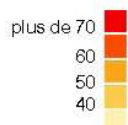
Celle-ci, longtemps agricole, et tardivement industrialisée (défense, aéronautique sous l'impulsion des pouvoirs publics, puis électronique, chimie et automobile dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire) n'a pas connu, par le passé, le foisonnement de « centres provinciaux ». Le dynamisme démographique ne s'est opéré que récemment, avec l'essor des activités tertiaires (administration, enseignement, santé). Et les changements qui ont eu lieu ces dernières décennies, sont très importants : accroissement de la population supérieur à 8,5 % entre 1982 et 1999, alors que la moyenne nationale est de 7,7 %.

Dans ce contexte socio-économique, le dynamisme démographique s'est à nouveau réalisé à la faveur de l'agglomération bordelaise (et de la péri-urbanisation), et plus récemment des espaces côtiers, ce qui a permis d'atténuer légèrement les (dés)équilibres de l'armature territoriale. Depuis les années 1980, le poids des agglomérations de petite envergure (rang 6) et celui des villes moyennes (rang 8) s'est nettement renforcé sur la sphère bordelaise : l'unité urbaine d'Arcachon gagne plus de 10 000 personnes, dépasse les 50 000 habitants et accède ainsi au rang 6. Les unités urbaines situées au Nord-Est du Bassin d'Arcachon (Andernos-les-Bains, Lège-Cap-Ferret et Biganos), tout comme celle de St-André-de-Cubzac dépassent les 10 000 habitants et accèdent au rang 8.

Aire d'influence des systèmes urbains et des pôles d'emploi isolés en 1999



sur 100 personnes ayant un emploi en 1982,
combien travaille dans un système urbain ?



Aire d'influence



système urbain ou pôle d'emploi isolé
fonctionnant sans aire d'influence
(seuil de 30% de la pop. active occupée)



limite des aires d'influence
créées avec le seuil de 30 %



déplacements secondaires domicile - travail
(seuil de 30 % de la pop. active occupée)

sources : fonds topographiques en provenance de la Bd-carto99 - IGN ©
droits de l'état réservés
données issues du RP99 - INSEE ©
traitement Aurba septembre 2004

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Définition de l'armature territoriale girondine

2 | Centralités économiques

La méthode utilisée pour définir une armature territoriale girondine a entre autres pour objectif d'identifier et de qualifier l'emprise spatiale des territoires économiques du département. Elle se base sur les données du recensement de 1999 car l'actualisation des données s'avère délicate et finalement peu utile (divergence des seules informations statistiques désormais disponibles : emploi privé pour l'UNEDIC, emploi salarié pour les données CLAP).

Il s'agit de repérer les plus importants volumes d'emplois à l'échelon communal (les centralités économiques) et de définir des territoires économiques cohérents (les systèmes urbains, en référence aux unités urbaines). L'attractivité de ces principaux pôles économiques (attractivité interne, relations avec les autres pôles économiques, influence sur le reste du département) est ensuite mesurée.

La première étape consiste à identifier les principales centralités économiques (communes de plus de 800 emplois en 1999 ; il en existe 74 sur le département), et de les qualifier en fonction de leur intégration à des ensembles morphologiques combinant volumes d'emplois et d'habitants. Sont ainsi distingués :

- les systèmes urbains (16) : unités urbaines composées de plusieurs communes et organisées à partir d'un ou de plusieurs pôles économiques ;
- les pôles d'emplois isolés (16) : unité urbaine constituée d'une seule commune ou bien commune isolée, présentant plus de 800 emplois ;

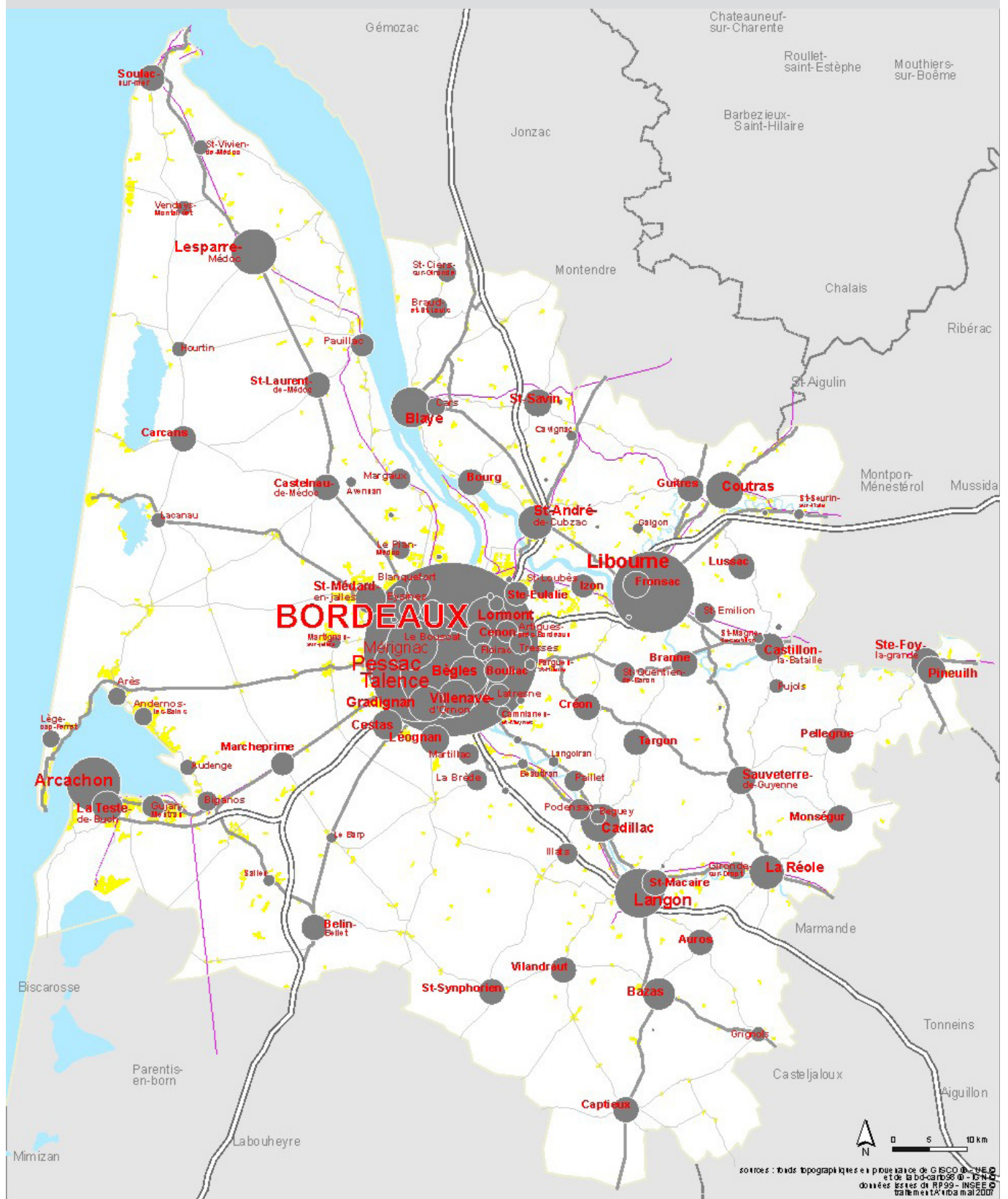
L'ensemble de ces systèmes urbains et de pôles d'emploi isolés constitue l'ossature économique du département et a une influence sur le reste du territoire, en particulier sur les communes dites « résidentielles ».

- les « autres unités urbaines », (au sens INSEE) ensembles urbains combinant plusieurs communes, totalisant un minimum de 2 000 habitants, mais présentant moins de 800 emplois en 1999 ; ces « autres centralités » (16 communes au total) ont davantage une fonction résidentielle : ce sont des foyers de peuplement ;
- les « villes isolées », unités urbaines composée d'une seule commune ;
- les « villes éclatées », commune de plus de 2 000 habitants ne constituant pas une unité urbaine car le tissu urbain est peu dense ;

Les communes présentant moins de 2 000 habitants et disposant de moins de 800 emplois sont des « communes dites rurales » (392 communes).

La seconde étape consiste à mesurer l'attractivité de ces systèmes urbains et pôles d'emploi isolés afin de déterminer leurs espaces sous influence. Les migrations pendulaires constituent le support de l'analyse. L'aire de recrutement se définit, à l'intérieur comme à l'extérieur des territoires économiques, en retenant les communes où au moins 30 % de la population active occupée y travaillent. A partir du seuil de 30 % des actifs ayant un emploi, une commune est polarisée ; elle appartient à l'aire d'influence d'un pôle économique. Lorsque la commune est sous l'influence de plusieurs pôles économiques, elle est qualifiée de commune bipolaire (deux destinations privilégiées) ou de commune multipolaire (plus de deux destinations privilégiées).

Centralités d'équipement en Gironde



Légende

la taille des cercles est proportionnelle à l'importance des villes

a'urba.
agence d'urbanisme
Région métropolitaine Aquitaine

Définition de l'armature territoriale girondine

3 | Niveau d'équipement des villes

La méthode s'inspire de travaux réalisés antérieurement pour les études « grand territoire ». Le principe consiste, dans un premier temps, à hiérarchiser les communes en fonction de l'importance qu'elles ont en matière de gouvernance territoriale et d'équipements (santé, éducation, commerce).

L'approche quantitative des centralités girondines fait référence à leurs compétences territoriales et à leur niveau d'équipement. L'importance des villes se mesure à partir des quatre indicateurs thématiques :

gouvernance territoriale : les différents niveaux d'administration et de gestion des territoires,

santé : nombre de lits hospitaliers, publics et privés, y compris le milieu hospitalier universitaire,

éducation : effectifs dans les collèges, lycées et formations post-baccalauréat,

commerce : les types (rayonnement) de grandes et moyennes surfaces,

Du point de vue méthodologique, il s'agit d'affecter une valeur quantitative à chacun des critères pré-cités afin d'obtenir des indicateurs thématiques. La somme de ces derniers permet de définir un indicateur synthétique de l'importance territoriale des villes.

La valeur quantitative affectée aux différents critères initiaux relève de l'importance de la fonction territoriale exercée, et des équipements existants (nombre de lits hospitaliers pour la santé, effectifs scolaires aux différents cycles de formation...). Compte-tenu de la force centralisatrice des villes « administratives », les notes et coefficients ont été appliqués de telle manière que la somme des points émanant des fonctions territoriales soient le double de n'importe quelle autre thématique. Parallèlement, les domaines de la santé, de l'éducation et du commerce sont mis sur un pied d'égalité : le total des points est quasiment identique. En d'autres termes, un lit en milieu hospitalier universitaire « vaut » 10 étudiants post-baccalauréat et 40 collégiens.

Définition de l'armature territoriale girondine

Le tableau ci-après traduit, pour les différents indicateurs thématiques, les coefficients appliqués à leurs critères :

Gouvernance territoriale	Effectif	Notation	Total points
Préfecture de Région	1	200	200
Préfecture de département	1	100	100
Sous-préfecture	5	50	250
Canton (chef lieu de)	63	25	1 575
Chambre de Commerce et d'Industrie	2	100	200
Communauté urbaine	1	200	200
Communauté d'agglomération	1	100	100
Communauté de communes	45	25	1 125
Total gouvernance territoriale	119	--	4 110

Santé (nombre de lits)	Effectif	Coefficient	Total points
CHU	4 704	0,2	941
Public	5 151	0,1	515
Privé	5 457	0,1	546
Total Santé	15 312	--	2 002

Éducation	Effectif	Coefficient	Total points
Collège (effectif)	65 635	0,005	328
Lycée (effectif)	51 304	0,01	513
Formation post-bac (effectif)	64 671	0,02	1 293
Total Éducation	181 510	--	2 135

Grandes et moyennes surfaces	Effectif	Notation	Total points
Pôle régional	4	100	400
Pôle majeur d'attraction local	8	50	400
Pôle d'attraction local	23	30	690
Pôle touristique	9	20	180
Pôle spécialisé	4	20	80
Pôle rural d'attraction local	25	10	250
Total Commerce	181	--	2 000

Définition de l'armature territoriale girondine

Après dénombrement, une carte des villes est obtenue, présentant certes un aspect quantitatif mais qui sous-entend un niveau de « rayonnement ». Une hiérarchie des centralités en termes d'équipement est alors établie.

On remarque logiquement une coïncidence entre le poids démographique et le niveau d'équipement des villes.

Quelques exceptions à noter :

- bonne dotation en équipements comme Langon et Lesparre-Médoc par rapport à leur population ;
- moindre dotation en équipements au nord du bassin d'Arcachon en dépit de leur population ;
- dotation exceptionnelle grâce à un équipement important sans pour autant être structurant et qui nécessite sans doute une pondération (Cadillac avec l'équipement hospitalier par exemple) ;
- flagrant poids de la métropole bordelaise.

Des travaux sont en cours à l'a-urba afin d'établir un classement fin des centralités. La réflexion porte sur une représentation des centralités relative aux services fournis aux habitants selon une « chrono-hiérarchie » :

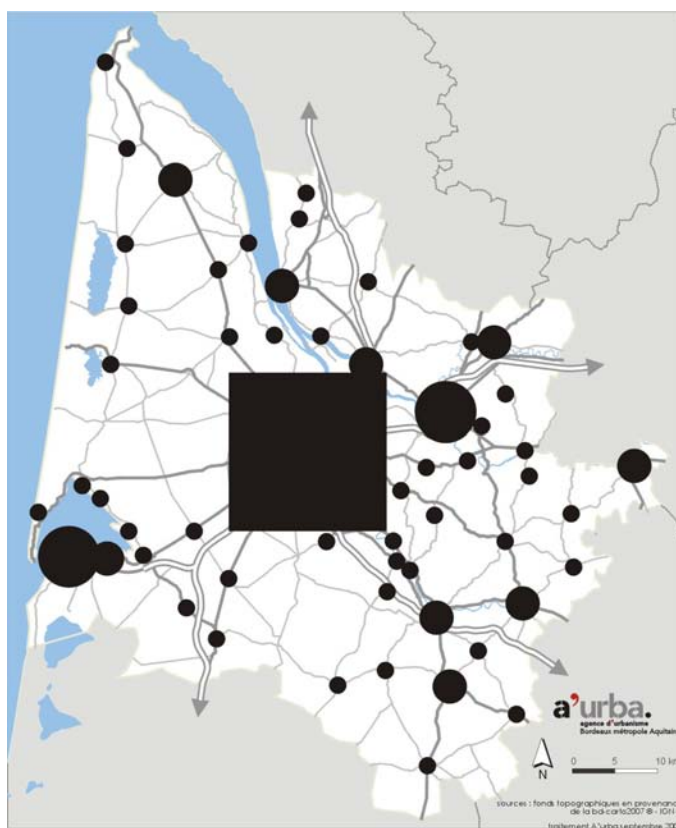
- besoins quotidiens : école, halte-garderie, médecin généraliste, pharmacie, boulangerie... ;
- besoins hebdomadaires : achats alimentaires, sports, loisirs... ;
- besoins mensuels ou exceptionnels : médecin spécialiste, démarches administratives, culture... ;
- etc.

Définition de l'armature territoriale girondine

4 | Schéma de synthèse de l'armature territoriale girondine

Ce schéma empirique du territoire est basé sur les éléments spatiaux et fonctionnels que sont la répartition de la population, de l'emploi et des équipements. Il permet de visualiser l'armature territoriale et les « systèmes urbains » tels qu'ils existent et sont vécus aujourd'hui.

Si chacune des trois cartes est fondée statistiquement et ne fait que « chiffrer » les faits, leur fusion présentée ci-contre, elle, introduit plus de biais et est donc plus sujette à discussion. En effet, la synthèse est construite sur une légère part de subjectivité, ne serait-ce que pour la sélectivité et le tri qu'elle nécessite. La soumettre au terrain permettrait d'infirmer ou de confirmer dans le détail cette lecture du territoire.



Armature territoriale

-  système métropolitain composé de différents pôles
-  agglomération fédératrice
-  ville relais
-  centralité de proximité



Note 3 - Facteurs pondérant et qualifiant l'armature urbaine actuelle

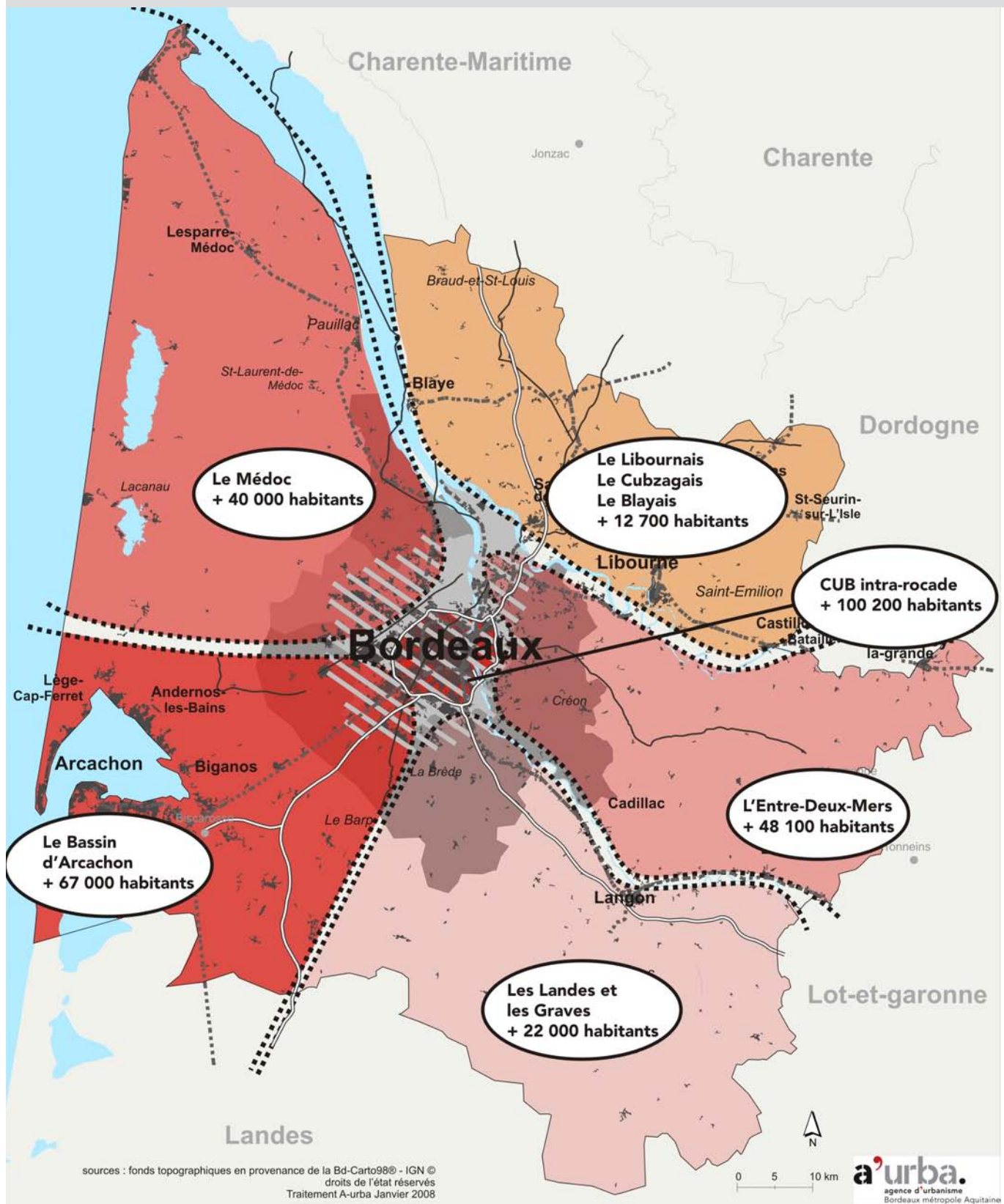
1 | Pressions démographiques

2 | Disparités territoriales

3 | Mobilités résidentielles

4 | Schéma de synthèse

Perspectives démographiques à l'horizon 2030 par grands secteurs géographiques



Facteurs pondérant et qualifiant l'armature urbaine actuelle

Le schéma de l'armature territoriale girondine présenté dans la note 2 présente les aspects systémiques du territoire. Il semble nécessaire d'y intégrer des éléments pondérateurs liés aux dynamismes en présence et qui impactent le poids et la position des centralités par leur caractère discriminant ou d'attractivité :

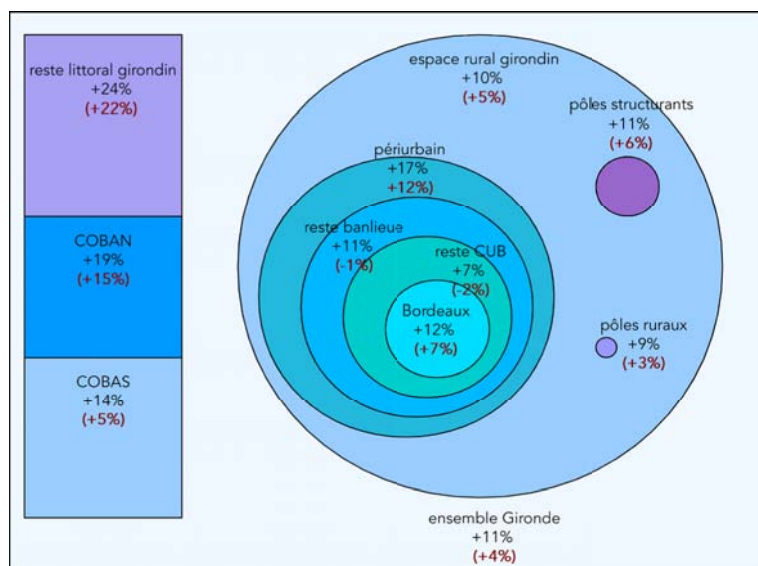
- les pressions démographiques ;
- les disparités territoriales ;
- les mobilités fonctionnelles.

1 | Pressions démographiques

Les projections démographiques déjà effectuées tablent sur une croissance démographique de 290 000 habitants supplémentaires en 2030 et donc une évolution progressive de la structure et du profil des territoires dont l'organisation se trouve fortement défiée : la CUB, le Bassin d'Arcachon et le Val de l'Eyre, l'Entre-Deux-Mers.

Si elles sont des atouts, les pressions démographiques sont également des facteurs supplémentaires de fragilisation de territoires qui le sont déjà, que ce soit environnementalement ou socialement.

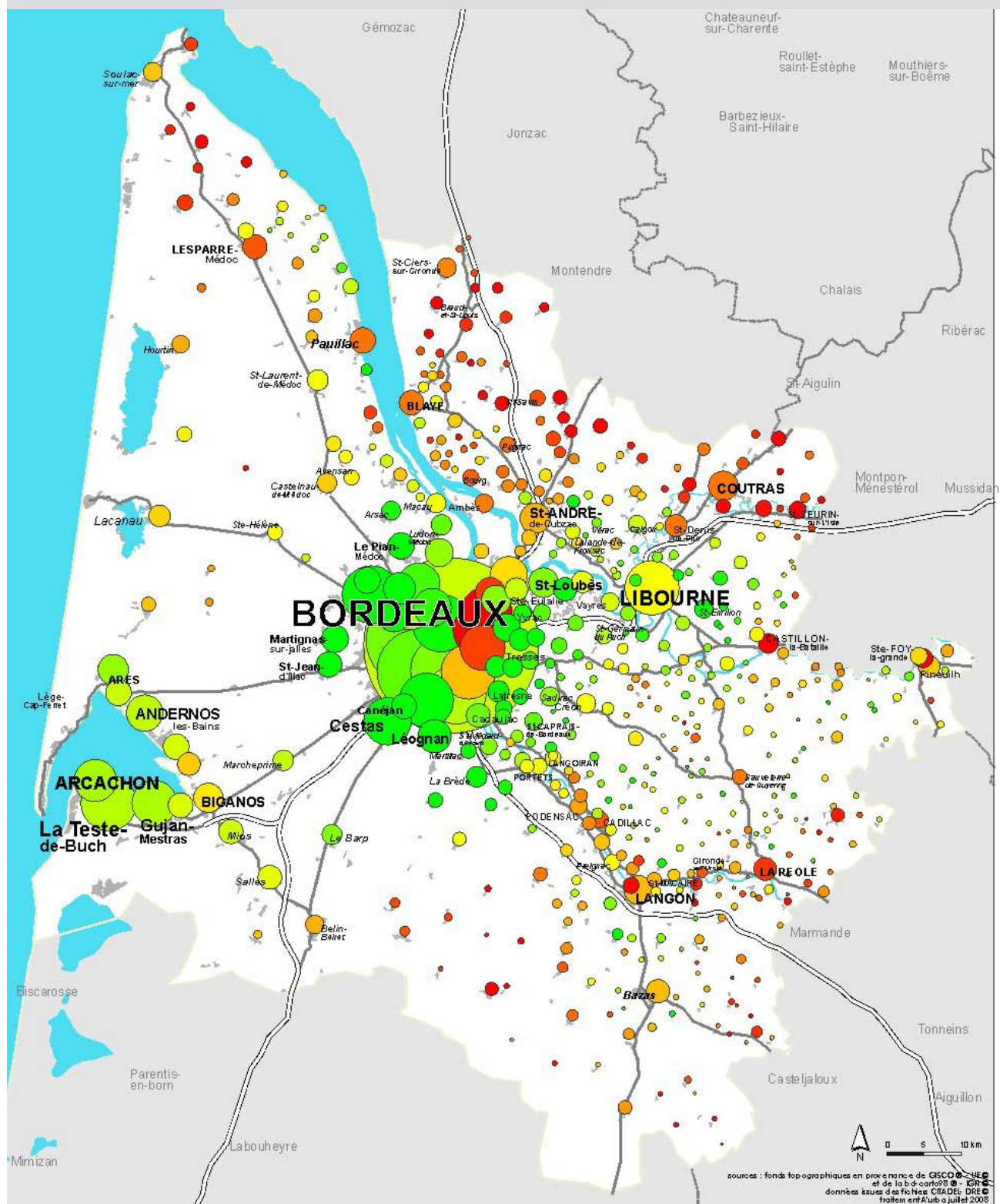
Croissance des ménages en Gironde entre 2000 et 2006 : explosion dans le littoral et le périurbain



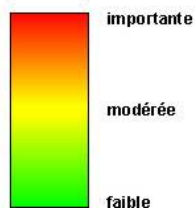
A l'échelle des Pays Girondins, on retrouve une forte croissance dans les Pays littoraux, mais également dans le Langonnais et dans le secteur périurbain du Sud de l'agglomération, le Pays des Graves et Landes de Cernès, où, en revanche, la croissance des ménages avec personnes à charge est extrêmement modérée.

L'espace rural, les pôles structurants girondins et, dans une moindre mesure les pôles ruraux, présentent sensiblement la même croissance globale, mais sans toutefois observer de décroissance des ménages avec enfants.

Disparités territoriales en Gironde en 1999



Fragilité sociale en 1999
(indice)



a'urba.
agence d'urbanisme
Département de la Gironde

Facteurs pondérant et qualifiant l'armature urbaine actuelle

2 | Disparités territoriales

L'a-urba a déjà produit des travaux sur la question de la solidarité et des fragilités sociales. Constituée sur la base de trois critères synthétisés en un indice (le nombre moyen d'années d'études, la proportion de chômeurs et les revenus fiscaux par foyers fiscaux), la carte révèle les territoires dans lesquels se trouvent les populations les plus défavorisées.

Elle met nettement en évidence les disparités territoriales en Gironde. Il apparaît une géographie distincte de part et d'autre de la Garonne, sur une diagonale nord-ouest / sud-est. Toute la partie Est du département est en moyenne plus « socialement fragile », et en particulier :

- les territoires du Haut-Médoc ;
 - les territoires de la Haute Gironde (Blayais, Coutras) ;
 - la vallée de la Garonne jusqu'à La Réole ;
 - les territoires ruraux du Sud Gironde ;
 - au sein de la CUB, les communes du Grand Projet de Ville en rive droite.
- Cependant, dans les territoires où l'indice de fragilité sociale est plus faible, on peut craindre un écart beaucoup plus important entre les populations très aisées et très pauvres, ce que gomme la moyenne de fait.

Par ailleurs, le bilan girondin des déplacements domicile-travail montre une parfaite corrélation entre les territoires où se concentrent les populations moins solvables et ceux où les actifs se déplacent le plus, ce qui rend les ménages d'autant plus sensibles aux effets négatifs de la crise énergétique.

Sur cette question des disparités territoriales et de la fragilité sociale, la statistique ne peut évidemment pas tout révéler. La démarche « Gironde 2014 » propose deux façons d'approfondir la connaissance des territoires :

- l'association des acteurs locaux ;
- une expertise fine des disparités infra-territoriales.

-  en très forte régression
-  en forte régression
-  en régression
-  en stagnation
-  en expansion
-  en pleine expansion
-  en très forte expansion

20
50
100 DOC annuelles

Map of the Bordeaux urban area showing the distribution of 100% of the population in 2007. The map is centered on Bordeaux, with numerous red arrows pointing outwards to various surrounding municipalities. Each arrow is labeled with the name of the municipality and the percentage of the population that resides there. The map includes labels for major roads, rivers, and surrounding towns. A scale bar at the bottom right indicates a distance of 10 km. The logo 'a'urba' is visible in the bottom right corner.

→ 20
→ 35
→ 50
→ 100 D.O.C. Individuelles pur

lieu des travaux

Facteurs pondérant et qualifiant l'armature urbaine actuelle

3 | Mobilités résidentielles

Sur la base des déclarations d'ouverture de chantiers de logements individuels (source : DRE), l'a-urba analyse la mobilité résidentielle et donc l'attractivité des territoires et des espaces centraux les plus soumis à la pression résidentielle.

La principale dynamique observée reste l'étalement urbain, qui a déjà fait l'objet de publication.

L'accroissement des couronnes périurbaines, en particulier autour de la CUB, dans un rayon de 30 à 50 km selon l'accessibilité, induit de manière corrélative le report de populations vers des territoires encore plus lointains, reflet de phénomènes d'éviction très notables.

Les territoires traditionnels de l'étalement urbains sont confortés :

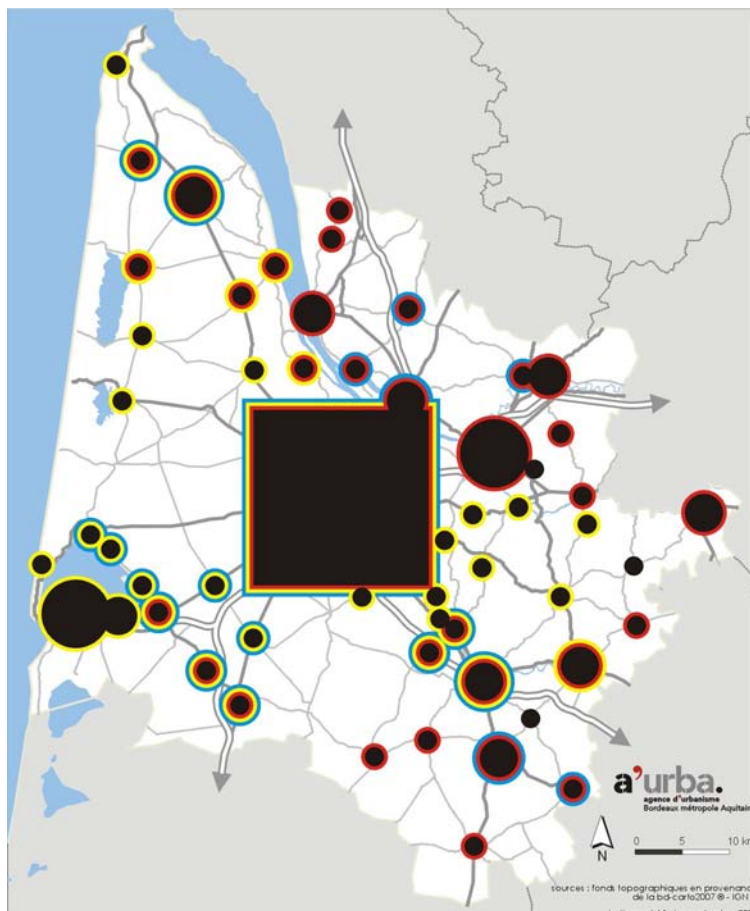
- le Val de l'Eyre ;
- le Nord Bassin ;
- le Cubzagais ;
- le Médoc ;
- le Sud-Ouest de la Gironde ;
- l'Entre-Deux-Mers.

Les territoires non encore polarisés sont aussi impactés, notamment le long de l'axe de la Garonne qui bénéficie d'une bonne accessibilité (N13 et A62). La future autoroute A65 renforcera très certainement ces pressions.

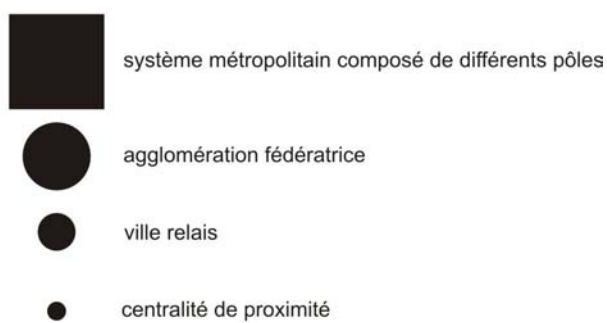
Plus on s'éloigne de la métropole bordelaise et des pôles arcachonnais et libournais, et plus le potentiel fiscal est faible. La géographie est similaire pour les prix fonciers des terrains à bâtir ou pour les prix immobiliers. Ces facteurs facilitent le report de la demande résidentielle des ménages très au-delà de ces pôles.

4 | Schéma de synthèse

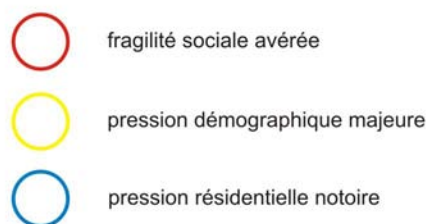
Armature territoriale multipolaire hiérarchisée et dynamiques en présence



Armature territoriale



Dynamiques en présence





Note 4 - Les indicateurs de la centralité Comment qualifier les centralités girondines ?

1 | Liste possible des indicateurs fonctionnels d'une centralité pour avis des partenaires

2 | Traitement et interactions des indicateurs de la centralité

Les indicateurs de la centralité Comment qualifier les centralités girondines ?

Alors que la démarche InterSCoT en Gironde vise à faire partager une « charpente territoriale » pour tous les territoires girondins, le groupe de travail bute sur une problématique pourtant primordiale à la définition de l'armature territoriale : comment qualifier les différentes centralités qui maillent le territoire ?

La connaissance et une lecture presque intuitive du territoire permettent assez aisément d'identifier et de comparer les centralités les unes par rapport aux autres. Les réflexions menées au sein de l'a-urba viennent confirmer et détailler cette lecture. Le problème est que cette méthodologie se compose de variables strictement quantitatives (densité de population, densité d'emplois, niveau d'équipement) et n'introduit de fait qu'une très faible valeur qualifiante.

Le groupe de travail InterSCoT a alors souhaité approfondir cette lecture de l'armature territoriale en attribuant à chacun des points identifiés une ou plusieurs « fonctions urbaines » qui en font une centralité. Même si privilégier la dimension fonctionnelle écarte des composantes morphologiques, les facteurs identitaires, historiques et patrimoniaux ou même les dotations naturelles géographiques des centralités, ce choix permet de mettre en avant les manières dont les habitants pratiquent les différents « lieux de convergence » de territoire et dont ces derniers interagissent.

Cette note technique vise à proposer une méthodologie d'identification et de qualification des centralités fonctionnelles applicable au territoire girondin. Elle est ici présentée en deux temps :

- la liste des indicateurs révélateurs des différentes fonctions que tiennent les centralités,
- le traitement et l'interaction de ces indicateurs.

Elle servira de support de travail pour les partenaires afin que ces derniers s'expriment sur les variables indispensables à leurs yeux. Le groupe de travail a pour objectif de co-construire cette base.

Les indicateurs de la centralité Comment qualifier les centralités girondines ?

1 | Liste possible des indicateurs fonctionnels d'une centralité pour avis des partenaires

Onze items fonctionnels ont été proposés car considérés comme constitutifs du caractère central d'un système urbain et éclairant la nature et l'intensité de sa dimension fonctionnelle. Chacune de ces fonctions, prises isolément mais surtout cumulées, renvoient aux caractères de la centralité que sont la concentration, la productivité et l'attractivité. Les items proposés sont alors :

- la démographie ;
- le logement et la construction ;
- les marchés foncier et immobilier ;
- l'emploi et l'économie ;
- la solidarité ;
- les équipements structurants ;
- les équipements de proximité ;
- le commerce ;
- les services de proximité ;
- l'animation urbaine et événementielle ;
- l'identité.

Chaque item est décomposé en indicateurs, renvoyant eux-mêmes à des variables, sans doute nécessaires à l'analyse. Ces variables n'étant pas systématiquement en possession du groupe de travail, le tableau identifie l'organisme partenaire auprès duquel les récolter si ce n'est déjà fait.

Un travail de faisabilité opérationnelle auquel le groupe pourra participer est parallèlement en cours. La plupart des données sont en effet à la commune, voire quelques fois à l'EPCI. Ces échelles sont-elles pertinentes pour révéler les centralités ? Ne risquent-elles pas de diluer le phénomène étudié qui lui est très localisé ? Le géo-référencement des données est-il nécessaire ou la connaissance et lecture du terrain suffisent-elles ?

Pour toutes ces raisons, le groupe de travail est invité à la plus grande sélectivité et opportunité dans le choix qu'il fera des indicateurs de la centralité.

Les indicateurs de la centralité Comment qualifier les centralités girondines ?

1.1 | Démographie

Cette entrée consitute un premier élément de réponse à la question centrale de la concentration : quel rang d'une centralité ?

Eclairage fonctionnel de la centralité	Indicateurs	Variabes nécessaires	Récolte des données
- Quelle concentration démographique reflétée dans la population communale ?	- Volume de population	- Population en 1990 - Population en 1999 - Population estimée en 2004	- INSEE RGP
	- Densité de population	- Nombre d'habitants au m ²	- INSEE RGP
- Quelle dynamique démographique en présence ?	- Evolution de la population	- Taux de variation annuel moyen en 90-99 - Taux de variation annuel moyen en 99-04	- INSEE RGP
- Quelle structure de la population ?	- Structure de la population	- Indice de jeunesse - Part des moins de 20 ans - Part des plus de 60 ans - Part des plus de 80 ans	- INSEE RGP
	- Taille moyenne des ménages		- FILOCOM 2005
	- Evolution de la taille des ménages	- Evolution entre 2001 et 2005	- FILOCOM 2005

La plupart de ces données sont disponibles à la commune et actualisées régulièrement.

Les indicateurs de la centralité Comment qualifier les centralités girondines ?

1.2 | Logement et construction

Même si la fonction résidentielle n'est théoriquement pas un critère de centralité, le parc de logements est toutefois révélateur de la concentration des habitants, au même titre que la démographie, avec qui d'ailleurs il va de paire. L'entrée « construction » éclaire quant à elle sur l'attractivité d'une centralité.

Eclairage fonctionnel de la centralité	Indicateurs	Variables nécessaires	Récolte des données
- Quelle concentration résidentielle ?	- Densité résidentielle (nette ou brute ?)	- Nombre total de logements 2005/m ²	- FILOCOM 2005
- Quelle structure du parc ?	- Structure du parc - Indignité	- Part des logements collectifs sur le parc total en 2005 - Part des résidences secondaires en 2005 - Part du parc potentiellement indigne	- FILOCOM 2005 (uniquement pour les EPCI)
- Quel occupation du parc ?	- Statut des occupants - Vacance	- Part des ménages propriétaires occupants - Part des logements vacants en 2005	- FILOCOM 2005
- Quelle dynamique d'accueil de populations nouvelles ?	- Rythme de construction	- Construction neuve 90-98, 99-03, 04-07 - Construction neuve par an entre 90-98 - Construction neuve par an entre 99-03 - Indice de construction 99-03 - Construction neuve par an entre 04-06 - Indice de construction 04-07	- Déclarations d'Ouverture de Chantiers

La plupart de ces données sont disponibles à la commune et actualisées régulièrement.

Les indicateurs de la centralité Comment qualifier les centralités girondines ?

1.3 | Marchés foncier et immobilier

L'analyse des marchés foncier et immobilier informe sur la dynamique, la disponibilité et l'accessibilité économique des ménages au foncier et à l'immobilier. C'est donc l'attractivité résidentielle de la centralité qui est mise en avant.

Eclairage fonctionnel de la centralité	Indicateurs	Variables nécessaires	Récolte des données
- Quelles dynamiques foncière et immobilière ? - Quelle réceptivité foncière et immobilière du contexte de la centralité ?	- Prix du foncier et de l'immobilier	- Prix du m ² de terrain - Prix du m ² de l'immobilier	- PERVAL
	- Volume de transactions de terrains et de constructions	- Nombre de transactions	- PERVAL
	- Consommation annuelle des espaces	- Nombre de m ² de terrain vendus/ construits	- PERVAL/DOC
	- Capacités résiduelles en AU dans les PLU	- Nombre de ha en AU non consommés dans les PLU	- Enquête auprès des communes sur PLU

La plupart de ces données sont disponibles à la commune et actualisées régulièrement.

Les indicateurs de la centralité Comment qualifier les centralités girondines ?

1.4 | Emploi et économie

Quelle concentration de l'activité économique et de l'emploi ? Quelle dynamique et attractivité du système productif de la centralité ? Autant de questions et d'indicateurs qui permettent d'identifier les bassins d'emplois ainsi que la nature et la santé du socle économique qui fait vivre une centralité.

Eclairage fonctionnel de la centralité	Indicateurs	Variables nécessaires	Récolte des données
- Quelle concentration de l'emploi ?	- Volume d'emplois (valeur absolue)	- Effectif salarié des établissements employeurs 2005 - Nombre d'emplois privés 1999 et en 2005 OU - Nombre d'emplois déclarés à l'URSSAF	Données INSEE DADS issues des déclarations URSSAF en 2006
	- Taux d'emploi	- Rapport entre le nombre d'emplois dans le pôle et le nombre d'actifs y résidant	
- Quelle concentration de l'activité économique	- Répartition de l'emploi	- Nombre de pôles d'emplois (seuil ?)	
- Quelle économie d'agglomération ?	- Proximité de pôles d'emplois centralisateurs	- Distance de ces pôles au centre-ville	
- Quelle dynamique de l'activité économique et de l'emploi ?	- Création d'emplois	- Taux d'évolution annuel moyen du nombre d'emplois privés 99-05	
- Quelle attractivité économique de la centralité ?	- Mobilité des personnes	- Flux domicile-travail	- Données RGP99
- Quelle nature dominante de l'activité ?	- Typologie des entreprises	- Répartition de l'emploi par classification des activités	- NAF 2008-21 postes OU NES 2003-16 postes
- Quelle représentation des fonctions métropolitaines supérieures ?	- Capacité d'accueil d'activités tertiaires	- Nombre de m ² de bureaux	
- Quelle capacité d'innovation et création de valeurs ?	- Innovation système productif	- Nombre de pôles technologiques et de parcs d'activités	

La plupart de ces données sont disponibles à la commune et actualisées régulièrement.

Les indicateurs de la centralité Comment qualifier les centralités girondines ?

1.5 | Solidarité

La centralité est aussi un lieu où peuvent se cristalliser les disparités sociales. Par le biais de l'entrée « solidarité » et afin d'en mesurer les impacts sociaux et économiques possibles, il s'agit d'éclaircir le degré de fragilité sociale de la commune et, en écho, son autonomie financière.

Eclairage fonctionnel de la centralité	Indicateurs	Variables nécessaires	Récolte des données
- Quel degré de fragilité sociale ?	- Fragilité sociale des ménages	- Revenu médian des ménages 2001 - Revenu médian des ménages 2004	- NSEE DGI Revenus fiscaux
	- Demandeurs d'emploi et structure du chômage	- Taux de chômage 99 - Nombre de demandeurs d'emploi DEFM1 déc 2006 - Part des chômeurs de - de 26 ans - Part des chômeurs de + de 50 ans - Part des femmes - Part des chômeurs inscrits depuis 1 an et +	- INSEE RGP - ANPE
	- Aide sociale	- Nombre d'allocataires CAF - Nombre de bénéficiaires de l'APA en déc 2006 - Nombre de bénéficiaires du RMI en déc 2006	- CAF - CG
	- Niveau de qualification	- Population non scolarisée de 15 ans et plus par diplôme	- RGP99
	- Niveau d'offre du parc locatif social	- Parc locatif public 2000 - Parc locatif public 2006 - Taux d'évolution annuel du parc locatif public 2000-2006 - Nombre de logements dans le PLP pour 100 ménages 2006 - Nombre de logements manquants selon l'inventaire SRU 2007 - Parc locatif conventionné inventaire SRU 2008	- EPLS ou ECOLO
	- Demande en logements sociaux	- Demandeurs de logements sociaux résidents dans la commune 2008 - Nombre de dossiers FSL - Poids du nombre de dossiers FSL par rapport à l'ensemble du département - Nombre de dossiers FSL pour 100 habitants en 1999	- Fichier Numéro Unique - CG
- Quelle autonomie financière de la commune ? - Quelle tonicité financière de la commune ?	- Poids des recettes fiscales sur le fonctionnement	- Produit fiscal de la commune sur son produit de fonctionnement	- Données disponibles à la commune sur le site du ministère du Budget, des comptes publics et de la fonction publique
	- Endettement de la commune	- Anuité de la dette en euros par habitants sur moyenne nationale	
	- Fond de roulement	- Fond de roulement en euros par habitants sur moyenne nationale	

Les indicateurs de la centralité Comment qualifier les centralités girondines ?

1.6 | Equipements structurants

Du rang et rayonnement d'une centralité dépendent le nombre et le dimensionnement de ses équipements. L'inverse est également vrai. Il n'est donc pas surprenant de trouver une proportionnalité quasi-parfaite entre l'importance des équipements et celle des centralités. Par ailleurs, la présence de tel ou tel équipement imprime une « spécialité » à une centralité qu'il convient d'identifier afin de la qualifier. Cette concentration d'équipements induit de l'attraction et soulève dès lors deux questions : quel rôle centralisateur de ces équipements ? Quel rôle intégrateur des équipements pour les populations permanentes ?

Eclairage fonctionnel de la centralité	Indicateurs	Variables nécessaires	Récolte des données
- Quelle fonction décisionnelle de la centralité ?	- Présence d'institution(s) (préfecture, sous-préfecture ou chef-lieu de canton)		- Enquête ?
- Quel rôle intégrateur des équipements structurants pour les populations permanentes ? - Quel rôle centralisateur des équipements importants ?	- Fonction hospitalière	- Nombres de lits hospitaliers	
	- Fonction éducative	- Somme des effectifs scolaires et étudiants (écoles élémentaires, collèges, lycées, formations post-bac, universités)	
	- Palais des congrès		
	- Infrastructures (gare, aéroport, port, échangeur,...)		

Les indicateurs de la centralité Comment qualifier les centralités girondines ?

1.7 | Equipements, commerces et services de proximité

Le niveau d'équipements de proximité, de commerce et de services révèle par leur nombre et leur diversité le rang et le rayonnement d'une centralité, qui se traduit par le degré d'aménités urbaines. Cette entrée est d'autant plus importante qu'elle traite de la proximité, des besoins premiers et de l'épanouissement des hommes sur un territoire. Mais si cette question est importante, elle est aussi très complexe. En effet, comment juger de ce qui est primordial ou pas à un territoire de vie ? Un équipement jugé indispensable est-il significatif s'il n'est pas associé à d'autres ? Comment traiter de la question du regroupement des centralités, qui sont complémentaires dans leur niveau d'équipement ? Comment estimer « l'aire de chalandise » d'une ou de centralités et à quelle échelle ? Le tableau suivant établit tout d'abord la liste des équipements de proximité jugés primordiaux. Il est très certainement incomplet et il incombera au groupe de travail de le parfaire. La manière de traiter l'interaction entre les différents équipements fera quant à elle l'objet d'un développement spécifique dans la seconde partie de cette note ce qui explique l'absence de renseignement de certaines colonnes. La problématique est strictement identique pour le commerce et les services, et d'une certaine manière pour le tissu associatif.

Eclairage fonctionnel de la centralité	Indicateurs	Variables nécessaires	Récolte des données
- Quel niveau de l'offre en équipements de proximité ? - Quel diversité ? - Quel niveau d'aménité urbaine ?	- Nombre de places en crèche/halte-garderie - Nombre de classes en écoles maternelle et élémentaire - Présence de : - équipements sportifs - équipements de culture et loisirs - équipements de santé - Nombre de places en EHPAD/RPA/Foyers/...		Fichier SIREN OU Inventaire communal INSEE 1998
- Quel niveau d'offre en commerces ? - Quelle diversité ? - Quelle zone de chalandise (rayonnement) de l'offre commerciale ?	- Nombres de m² d'espaces commerciaux - Type des grandes et moyennes surfaces - Nombre et diversité des enseignes - Présence d'un marché		Fichier SIREN OU Inventaire communal INSEE 1998
- Quel niveau de l'offre en services ? - Quel diversité ? - Quel niveau d'aménité urbaine ?	- Présence de : - poste - services à la personne - services de santé - banques		Fichier SIREN OU Inventaire communal INSEE 1998

La plupart de ces données sont disponibles à la commune et actualisées régulièrement.

Les indicateurs de la centralité Comment qualifier les centralités girondines ?

1.8 | Animation urbaine et événementielle

Pour mesurer l'attractivité d'une centralité et son rayonnement, une dernière entrée consiste à en étudier les événements générateurs de fréquentation et de convergence de flux. En fonction de la diversité, de la dimension et de la fréquence des manifestations, on peut déduire une sorte de « positionnement » de la centralité. A noter toutefois que ce travail ne peut être mené que par enquête auprès de partenaires qui reste à déterminer, comme la CCI par exemple.

Eclairage fonctionnel de la centralité	Indicateurs	Variables nécessaires	Récolte des données
- Quelle fréquentation engendrée ? - Quel rayonnement ? - Quelle image de marque ?	- Fréquence annuelle - Fréquentation annuelle	- Nombre de foires/fêtes/festival/congrès... par an - Nombre de visiteurs	Enquêtes auprès de : - la CCI, - ...
- Quelle vie associative ?	- Nombre d'associations et diversité du tissu		- Préfecture

La plupart de ces données sont disponibles à la commune et actualisées régulièrement.

2 | Traitement et interactions des indicateurs de la centralité

L'objectif de la liste précédente est bien de qualifier la centralité. L'énumération de ces différents indicateurs interpelle particulièrement sur deux points :

- la diversité des unités employées et donc des variables comparées pour lesquels nous invitons le groupe de travail à une grande sélectivité ;
- la non disponibilité de certaines variables. C'est le cas notamment pour les équipements, commerces et services.

Ces observations conduisent à un traitement différencié pour les valeurs quantifiées et qualifiantes.

2.1 | Traitement des valeurs quantifiées : l'Analyse par Composantes Principales (ACP)

L'analyse en composantes principales ou ACP est une technique statistique descriptive, qui fait ressortir les faits saillants d'un ensemble de données.

Elle fait partie de la famille des méthodes multidimensionnelles, utilisées pour traiter de données provenant de situations où un très grand nombre de variables est mesuré, ce qui est le cas ici. Cela offre donc la possibilité d'introduire dans la même analyse des éléments qui à priori ne peuvent être associés car non comparables.

L'ACP prend également en compte les interdépendances entre les données. Ici, les différentes variables, relatives à la démographie et à la construction par exemple, ne

Les indicateurs de la centralité Comment qualifier les centralités girondines ?

peuvent être prises isolément. L'ACP constitue un outil pour évaluer et représenter la redondance entre plusieurs mesures ou variables. Il en résulte une synthèse, souvent graphique, qui fait émerger les principales caractéristiques du sujet d'étude.

C'est probablement la méthode qui sera retenue pour qualifier les centralités une fois l'avis des partenaires recueilli.

2.2 | Recueil des valeurs qualifiantes : une méthodologie à élaborer

L'entrée « Equipements, commerces et services » intéresse tout particulièrement le groupe de travail de par leur interactions et la proximité dont ils dotent un territoire.

Un élément doit au préalable être éclairci : quels sont, pour le groupe de travail, les équipements, commerces et services strictement indispensables à une centralité et ceux qui lui ajoutent une « plus-value » ? Il s'agirait par la suite d'appliquer un « indice de nécessité » à chaque équipement, commerce et service.

On doit ensuite s'interroger sur le recueil de l'information. Faut-il procéder par enquête ? Si oui, auprès de qui : les communes ou la population ? Comment faire ressortir la complémentarité en termes d'équipements, commerces et services entre deux centralités ? Comment calculer « l'aire de chalandise » d'un niveau d'équipements, commerces et services de telle sorte que le nombre, la diversité et le contexte de la centralité soient pris en compte ? L'approche inditielle suffit-elle ?

Là encore, l'avis des partenaires doit être recueilli avant d'élaborer une méthodologie adaptée aux priorités de chacun.



Note 5 - Réflexion sur la définition des centralités et la qualification

Contribution du Conseil général de la Gironde

Tewfik Guerroudj, Chargé de mission urbanisme

Réflexion sur la définition des centralités et la qualification

Les travaux préparatoires au projet Gironde 2014 et à la démarche Inter SCoT ont montré l'importance de la question de la centralité et la nécessité de fournir aux élus des éléments de décision et de motivation des décisions qui seront prises. Les enjeux principaux directs sont la hiérarchisation et la spécialisation des centres.

Dans le cadre des études, qui sont demandées à l'a-urba en préparation du projet Gironde 2014 et de la démarche Inter-SCoT, la centralité est un des thèmes majeurs. Une étude spécifique est en cours.

La première réflexion s'est traduite par la production de la note « Les indicateurs de la centralité. Comment qualifier les centralités ? ». Elle veut répondre à la question : **Qu'est-ce qu'une centralité au regard de l'armature territoriale ?**

Après un premier essai de définitions elle propose une méthodologie d'identification et de qualification des centralités par une liste de 11 items fonctionnels décomposés en séries d'indicateurs quantifiés et disponibles. Ces indicateurs seront statistiquement traités par analyse par composantes principales - ACP - ce qui permettra de qualifier les centralités.

En conclusion, elle interroge le groupe de travail sur les questions de méthode et d'axe à privilégier pour la collecte des informations.

La présente note propose une réflexion préparatoire à la séance de travail avec l'a-urba le 26 novembre 2008.

Elle propose de compléter l'approche de la centralité à l'échelle des aires d'influence par une approche à l'échelle des « centres », lieux particuliers, en différenciant bien ces deux approches complémentaires.

1 | Quelle(s) échelle(s) de travail

La notion de centralité est, à notre avis, trop imprécise pour pouvoir servir de seul point de départ de la démarche¹. Cette diversité de contenu est en partie liée aux enjeux de la centralité qui est une ressource essentielle pour les personnes physiques, morales et les réseaux utilisateurs du territoire.

La question de la centralité peut être abordée à deux échelles : celle des unités fonctionnelles facteurs d'attractivité, ce qui correspond au bassin d'emploi (ou à défaut aux aires urbaines), ou à celle des espaces animés et attractifs appelés centres. Dans un cas, il s'agit d'un espace caractérisé principalement par sa dimension économique, dans l'autre cas, il s'agit d'un espace caractérisé essentiellement par sa dimension d'usage, telle qu'on peut la percevoir directement.

Face au phénomène de la périurbanisation, au développement de la polycentralité et de la spécialisation des centres, la commune (ou la ville inscrite dans une commune),

¹ A titre d'exemple, lors de la présentation de l'analyse spatiale de Sigalens, commune d'environ 300 habitants, sans aucun commerce, le bureau d'étude disait que le bourg se caractérisait par sa bipolarité ! L'entrée de la mairie constituait l'un des pôles et l'entrée de l'école l'autre, ce qui montre bien la confusion du vocabulaire.

Réflexion sur la définition des centralités et la qualification

n'est plus un espace d'analyse adéquat. Elle ne correspond pas au bassin d'emploi et peut avoir plusieurs centres ou seulement des lieux de regroupement.

Il nous semble donc que la réponse à la question doit se faire aux deux échelles en spécifiant bien à chaque fois celle sur laquelle on travaille : le bassin d'emploi, l'aire urbaine ou bien le « centre ».

Le travail engagé par l'a-urba porte de façon dominante sur l'échelle des unités fonctionnelles, facteurs d'attractivité. Il traite donc davantage la question de la centralité que celle « d'une centralité », terme qui sous-entend un lieu particulier.

La réflexion qui suit porte sur l'échelle des « centres ». Les élus de la grande majorité des communes, les moins peuplées, sont en effet très sensibles à cet aspect. Il nous semble qu'un traitement aux deux échelles permettra de mieux faire ressortir les intérêts territoriaux et économiques communs, sur des périmètres indifférents au découpage administratif, tout en présentant un état des lieux plus directement concret à l'échelle communale. Il en résultera deux axes de décisions et parallèlement des pistes de négociation à deux échelles, départementale pour l'organisation globale et communale ou de regroupement de communes pour l'organisation des « centres ».

2 | Centralité, centres, pôles et lieux de regroupement

La centralité a d'abord été un concept créé par Christaller (1933) pour caractériser la propriété, conférée à une ville, d'offrir des biens et des services à une population extérieure, résidant dans la région complémentaire de la ville. Depuis l'acceptation courante du terme a évolué pour englober des catégories de lieux attirant de nombreuses personnes. Dans son acception large et courante, elle englobe des lieux très variés : les centres, les pôles et parfois, les lieux de regroupements. On est donc loin de la définition d'origine bien que la notion de centre soit parfois utilisée pour qualifier toute la ville.

Les centres sont une partie de la ville organisée de façon à permettre un bon fonctionnement avec des besoins minimaux de déplacement. Ils existent depuis l'origine de la ville et ont beaucoup évolué dans leur forme et leur contenu.

Actuellement ils ont une localisation centrale au sens de lieux d'où la somme des distances vers chacune des autres parties de la ville est la plus courte. Ils se superposent souvent aux principaux nœuds des systèmes de transport. Ils se caractérisent par :

- la mixité d'usages avec au moins des commerces, des logements et des équipements publics ou parapublics et aussi en règle générale des activités ;
- une forme urbaine dense, favorable à la déambulation, une composition lisible et variée, la présence de bâtiments complexes affectés à plusieurs usages.

Toujours polyfonctionnels, les centres peuvent cependant avoir des usages particuliers qui leurs confèrent une spécialisation (centre d'affaire, centre de loisir ou touristique...).

Réflexion sur la définition des centralités et la qualification

Les pôles sont une partie de la ville spécialisée, souvent organisée de façon à être visible par les personnes en transit automobile et localisés de façon à être rapidement accessibles en voiture. Ils sont en général constitués de grands bâtiments monofonctionnels (centre hospitalier, cité administrative...) ou de hangars décorés (grande surface commerciale ou galerie marchande).

Leur développement est lié au mouvement de périurbanisation permis par l'usage généralisé de l'automobile et qui se caractérise aussi par l'éclatement urbain, le développement pavillonnaire, la création de résidences sécurisées et une nouvelle ségrégation socio-spatiale.

Les lieux de regroupements sont un nouveau concept développé pour caractériser des lieux de proximité à l'échelle du voisinage, du quartier, du secteur urbain ou du bourg, que la concurrence de pôles et centres situés sur des axes de transit automobile a vidé de toute réelle « centralité ». Les lieux de regroupement peuvent être une sortie d'école, un arrêt de bus, un hall d'immeuble, les abords d'un commerce...

Pour rendre des services optimums, au sens du plus large choix possible pour un coût de déplacement donné, les éléments constitutifs de la centralité doivent avoir des liens hiérarchisés et spécialisés.

Les centres, reliés à un territoire précis, ont souvent une hiérarchisation évidente. C'est le domaine sur lequel les élus ont le poids le plus fort.

Les pôles dépendent souvent de réseaux d'organisations nationales ou multinationales. Leur localisation est liée à des réseaux de transit, ce qui leur confère une certaine déterritorialisation et autonomie par rapport aux acteurs locaux (exemple fermeture du pôle d'emploi « Ford » à Blanquefort). Leur hiérarchisation n'est pas de même nature que celle des centres, même s'ils peuvent être insérés dans un même « réseau de centralité ».

Parmi les pôles, figurent notamment les pôles d'emplois qui, bien qu'importants pour l'organisation territoriale, ressortent principalement d'une logique économique et non de celle de la « centralité ».

Les lieux de regroupement, ont un développement qui dépend en partie des offres de centres et d'équipements. Ils sont du domaine de la quotidienneté, dans une logique de proximité et ne s'insèrent en général pas dans un système local de hiérarchie de lieux. Ils sont souvent fréquentés uniquement par certaines classes d'âges et pas par l'ensemble de la population. Il doit y en avoir en Gironde des dizaines de milliers. Leur étude n'est pas à l'échelle des moyens et des préoccupations de l'étude de la centralité. Nous proposons donc de les exclure de l'étude de la centralité.

Réflexion sur la définition des centralités et la qualification

3 | La charte girondine pour un pacte social, citoyen et durable

Les valeurs et finalités de la charte permettent de préciser quelles peuvent être les attentes en matière d'évolution de la centralité. Il s'agit en particulier de :

- **l'égal accès des girondins à des services publics de qualité et la juste répartition des ressources et des services**, qui impliquent la recherche d'une organisation de la centralité qui offre le plus large choix accessible. Cet objectif peut être atteint par une organisation :

- hiérarchisée sans sauter de niveau pour la proximité et ;
- complètement hiérarchisée (même s'il y a en plus des spécialisations), en relation avec les nœuds intermodaux et les principales stations des réseaux de transport public de façon à offrir le plus large accès aux ressources au plus faible coût de déplacement.

- **la qualité de l'offre des services publics locaux pour répondre aux besoins et attentes des populations**. Une des demandes qui ressortent régulièrement est celle de lieux animés où la déambulation est agréable, de façon à favoriser la vie sociale. Ces caractéristiques sont celles d'un centre. Il en ressort qu'il faudrait améliorer la qualité des centres existants, en développer de nouveaux de façon réaliste et transformer un certain nombre de pôles en centres.

- **la lutte contre le changement climatique** qui conduit à favoriser le passage d'une organisation territoriale dont le fonctionnement est inféodé à la voiture, à une organisation où, à l'intérieur des parties les plus denses, le fonctionnement pourra être correct sans automobile.

- **la confiance**, qui implique des choix réalistes, donc réalisables. Les écueils sont la projection de centres ou d'animation au delà de ce que peut faire vivre le territoire et les choix trop mou qui produisent des doublons ou une hiérarchisation insuffisante.

L'étude devra viser l'amélioration de l'accès aux ressources et de la qualité des services, avec comme moyen d'action essentiel, le développement cohérent des centres existants et la transformation de pôles en centres.

L'organisation en centres, tels que définis ci-dessus est en effet favorable à un meilleur accès aux ressources pour un coût de déplacement donné.

Réflexion sur la définition des centralités et la qualification

4 | Les attentes

Un état des lieux constitué par :

- une typologie des centres et pôles construite notamment à partir de leurs contenus (fonctions, usages, espaces, types de constructions...) leurs importances (mesurée notamment par la quantité d'utilisateurs et le chiffre d'affaire des commerces), et leurs relations avec les réseaux de transport et la voirie ;
- le schéma hiérarchisé (ou non) de la «centralité» tel qu'il fonctionne actuellement ;
- les potentialités d'évolutions internes et du point de vue de leur environnement immédiat (disponibilité foncière ou élasticité des tissus urbains et constructions, zone de chalandise potentielle), pour les principaux et pour ceux où des besoins importants sont connus ;
- les potentialités d'évolution en relation avec les données disponibles sur l'évolution des grands réseaux de transport et les tendances de l'urbanisation (ces perspectives pourraient être rappelées en 2 ou 3 cartes et un court texte) ;
- une analyse de la situation et des perspectives quant à un schéma de principe de l'organisation des centres et pôles.

5 | Le champ de l'étude

L'intérêt de l'étude dépendra assez largement de son niveau de finesse. Pour pouvoir aller en profondeur, il faut donc réduire le champ d'étude à ce qui est nécessaire en fonction des objectifs de la charte girondine.

En complément de l'étude à l'échelle des aires urbaines, devront donc être étudiés tous les centres constitués (ou, si les capacités d'études ne le permettent pas à partir d'un certain seuil), tous les pôles commerciaux ainsi que les autres pôles où pourraient à priori être développés des centres.

L'étude devrait pouvoir mobiliser des connaissances de terrain. L'utilisation du MOS (cartographie du mode d'occupation des sols intégrant de nombreuses données) de la CUB et de ceux que l'Agence aurait développés sera utile.

Les indicateurs quantitatifs devront faire l'objet de séances de travail particulières. Il est aussi envisageable de les définir progressivement en même temps que seront construits la typologie et le schéma de la centralité existante.



Note 6 - La notion de centralité pour la démarche InterSCoT en Gironde

Contribution de la direction départementale de l'Équipement de la Gironde

Monsieur Joël Gillon
Directeur du service Urbanisme, Aménagement et Développement Local

Monsieur Vincent Legrain
Adjoint au directeur du service Urbanisme, Aménagement et Développement Local

La notion de centralité pour la démarche InterSCoT en Gironde

1 | Les indicateurs de la centralité

Parmi les onze items fonctionnels proposés dans la note technique comme étant constitutifs du caractère central d'un système urbain, neuf voire huit ont été confortés. Pour la direction départementale de l'Équipement de la Gironde, les facteurs « marchés fonciers et immobiliers » et « équipements, commerces et services de proximité » ne doivent pas être retenus. En effet, au regard de leur difficulté à être « quantifiés », ils ne semblent pas révéler assez immédiatement et systématiquement la centralité. Ils pourront être mobilisés dans un second temps, lors d'un travail à plus fine échelle sur les centralités en territoires.

Pour chaque item, une sélection drastique d'indicateurs (et des variables associées) a été proposée. Elle se divise en deux catégories :

- les indicateurs de portrait ;
- les indicateurs d'attractivité, ces derniers étant considérés comme les plus révélateurs de ce qu'est une centralité.

Le tableau ci-après en dresse la liste. La sélection grisée est celle pour laquelle le débat doit être prolongé avec les partenaires.

La question de l'échelle d'analyse de ces données s'est très vite posée. Travailler à l'aire urbaine permet de révéler les phénomènes tels qu'ils s'appliquent sur le territoire. C'est donc cette échelle de restitution qui serait retenue à condition de définir les communes au sein de chaque aire urbaine. Des exceptions toutefois pour les agglomérations bordelaise et arcachonaise (et peut-être ailleurs dans le département), où le phénomène d'agglomération masque certains mécanismes internes et impose alors de travailler à la commune.

Selon la direction départementale de l'Équipement de la Gironde, une fois les questions des indicateurs et des échelles clairement arrêtées, la méthode proposée par l'a-urba du traitement des indicateurs par ACP semble très appropriée et pouvoir rendre des résultats significatifs.

La notion de centralité pour la démarche InterSCoT en Gironde

	Indicateur de portrait	Indicateur d'attractivité
Démographie	- Taux de variation annuel moyen en 90-99 - Taux de variation annuel moyen en 99-04	- Taux de variation annuel du solde migratoire - Taux de migration des 18-30 ans OU des jeunes actifs
Logement et construction	- Part des logements collectifs sur le parc total en 2005 - Part des résidences secondaires en 2005	- Indice de construction neuve 99-07
Emploi et économie		- Part des actifs entrants sur l'emploi total - Taux d'évolution annuel moyen du nombre d'emplois privés 99-05 - Distance moyenne des actifs entrants - Part des services aux entreprises dans l'emploi total comparé à la moyenne girondine
Solidarité	- Revenu médian des ménages en 2001 et 2004 - Ecart interdéclil entre les revenus les plus bas et les plus hauts	- Demandeurs de logements sociaux résidants dans la commune 2008
Equipements structurants	- Note de l'inventaire communal INSEE 1998 (écart normé) pour les services supérieurs et une partie « intermédiaires » (à sélectionner) - Emplois de services sur le nombre de ménages, comparé à la moyenne girondine	
Animation urbaine et événementielle		- Nombre de visiteurs cumulé

2 | Suite à donner à l'interSCoT

La direction départementale de l'Équipement de la Gironde cautionne ce travail de qualification des centralités à condition d'en définir dès à présent l'intérêt et l'exploitation future dans les travaux InterSCoT.

Elle rappelle son vif intérêt pour l'élaboration de scénarios prospectifs par territoire. Quelles formes spatiales et fonctionnelles la multipolarité peut-elle prendre dans un territoire donné (multipolaire, polycentrisme, multipolaire hiérarchisé) ?

Ces scénarios permettraient notamment d'alimenter les plate-formes décidées par le préfet et validées par le groupe de travail puis de débattre en territoire (transport et urbanisme, environnement).

Pour l'année 2009, le groupe de travail pourrait expérimenter d'une part la méthode ACP et d'autre part les scénarios prosepctifs de multipolarité sur un territoire-test, en prenant garde, dans le découpage territorial et le traitement des données à bien intégrer la couture avec l'agglomération métropolitaine.



Note 7 - Éclairage de la démarche InterSCoT par un apport thématique : Stratégie Transport 2020

Eclairage de la démarche InterSCoT par un apport thématique : Stratégie Transport 2020

L'augmentation continue de la production kilométrique, la multiplication des motifs de déplacements et surtout la généralisation progressive de la congestion sur l'ensemble des réseaux de déplacements, routiers ou de transport collectif nous interpellent sur l'impact environnemental. Dans ce cadre, la réflexion sur la régulation de la mobilité pose de manière cruciale la question du dimensionnement des infrastructures.

Il est beaucoup plus difficile de justifier comme auparavant la démultiplication des infrastructures. Non pas parce - qu'il n'y a pas de besoins mais parce - que ces besoins ne peuvent être satisfaits par la simple multiplication des offres. Dès lors, c'est une certaine forme de retournement de la réflexion qu'il faut opérer, en s'interrogeant non pas sur l'offre en mobilité par les réseaux mais sur le projet territorial auquel il faut s'attacher. En d'autres termes, quelle est la forme et l'organisation du territoire que l'on se doit de proposer et que les habitants et les élus souhaitent partager ? Les questions de la relocalisation des équipements et des services et de la densification des centralités urbaines, se posent de manière première. Ce sera aux réseaux d'accompagner cette confortation d'un armature territoriale souhaitée et partagée.

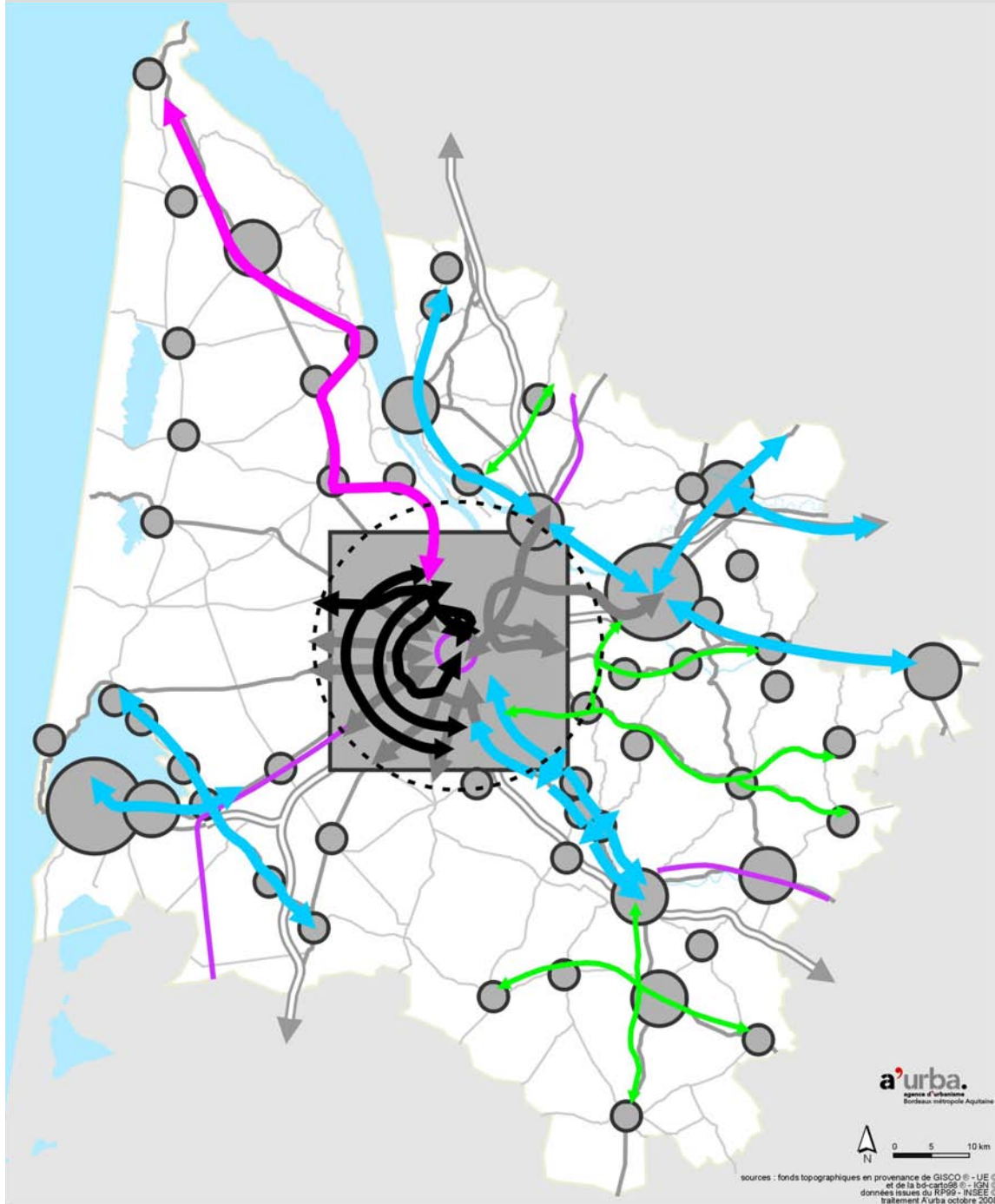
Il est alors intéressant de chercher, premièrement, à décrire comment se compose l'armature territoriale et deuxièmement, s'il y a accord sur cette description territoriale, les axes qui doivent être privilégiés pour relier l'ensemble des territoires.

Une lecture de l'armature territoriale a déjà été proposée par le groupe de travail, sur la base de la densité de population, de la densité des emplois et sur le niveau d'équipements des centralités. Il en ressort des centralités qui maillent tout le territoire girondin. Relier ces principaux points de centralités fait émerger des axes qui pourraient être le support privilégié pour à la fois conforter les centralités et les tissus urbains situés sur ces axes et offrir des conditions de mise en relation de ces différents morceaux de territoires par une offre qui soit, soit routière soit en transport en commun. Dès lors, la confortation de cette structure serait plus à même de favoriser l'utilisation massive des transports en commun et de favoriser des pratiques de déplacements de plus grande proximité.

Le schéma obtenu, sorte de schéma de déplacements girondins encore porté au débat, révèle une géographie historique de la Gironde qui met en exergue l'importance de la relation à l'eau comme déterminant de la localisation des hommes. En effet, plusieurs corridors historiques sont identifiés dans ce rapport à l'eau :

- des corridors hydrographiques apparaissent bien évidemment le long de la Garonne, de Bordeaux à Langon sur chacune des deux rives. Ils reprennent l'installation historique des hommes, bénéficiant de cet ancien axe des déplacements principal qu'était le fleuve ;
- deux axes pendant longtemps oubliés reparaissent le long de la Dordogne et de son affluent l'Isle : celui de Blaye/Bourg/Saint-André-de-Cubzac/Libourne/Sainte-Foy-la-Grande longeant la Dordogne et celui de Libourne/Coutras longeant l'Isle ;
- sur le bassin d'Arcachon, deux axes émergent également : l'un entre Arès et Belin-Beliet, qui rappelle l'historique implantation des hommes au bord du bassin et l'autre, le long de la Leyre qui a structuré l'urbanisation landaise. Parallèlement, un axe se dessine au fond du bassin, d'Arcachon à Biganos. Les activités à la fois balnéaires et de pêche expliquent cette implantation relativement linéaire.

Projet de schéma directeur des déplacements girondins appliqué à l'armature territoriale girondine



Vers un schéma directeur des déplacements girondins
(étude Stratégie Transport 2020 en cours)

Corridors de déplacements et d'urbanisation

- ↔ Corridors urbains et périurbains radiaux
- ↔ Corridors urbains et périurbains de périphérie à périphérie
- ↔ Corridors des fleuves et du Bassin d'Arcachon
- ↔ Corridors du Médoc : entre forêts et vignes
- ↔ Corridors secondaires
- Boucle ferroviaire d'articulation
- Boucle ferroviaire d'articulation

- système métropolitain composé de différents pôles
- agglomération fédératrice
- ville relais
- centralité de proximité

Eclairage de la démarche InterSCoT par un apport thématique : Stratégie Transport 2020

A ces axes s'ajoute un axe plus complexe identifier et décrire : celui du Médoc. La répartition des hommes est difficile à lire sur ce territoire du milieu comme le définit son nom. Il semblerait que les principales centralités urbaines, Castelnau, Saint-Laurent, Pauillac, Lesparre-Médoc partagent une position géographique assez équivalente, celle de l'entre-deux, à la limite à la fois des espaces viticoles estuariens et des autres activités non viticoles, qu'elles soient liées à la sylviculture ou à la maïsiculture et l'agriculture d'une manière générale.

Sur le coeur de l'agglomération, les axes qui émergent obéissent à des logiques un peu différentes. L'histoire de l'implantation des hommes semblent diverger entre la rive gauche et la rive droite. Côté rive droite, la situation géographique, en bas des côteaux cumulée à l'existence d'un seul franchissement pendant de très nombreuses années, le Pont de Pierre, ont fait converger sur un axe en trident l'ensemble des relations à Bordeaux, que ce soit Libourne/Bordeaux, Langon/Bordeaux ou Créon/Bordeaux. Ensemble de relations qui pourrait trouver un peu plus de densité avec la construction des futurs franchissements Baccalan/Bastide d'une part et Jean-Jacques Bosc d'autre part. Côté rive gauche, les logiques d'implantation sont différentes. L'organisation se lit davantage sous la forme d'un iris incomplet, alternant des radiales qui convergent vers le cœur de Bordeaux et des arcs de cercle qui se propagent vers les périphéries comme une onde en ricochet. Ces implantations répondent sans doute à des logiques géographiques, celles des estey et des jalles, coupures vertes radiales qui ont longtemps été protégées avant d'être aujourd'hui fortement remises en cause en dehors des espaces inondables qui restent de facto inconstructibles. Ces logiques nous interpellent et pourraient constituer un support pour organiser, hiérarchiser et desservir les différents territoires périurbains dans un contexte relativement préoccupant, celui d'une dynamique démographique forte et d'un relief plat avec une forêt peu valorisée dans sa fonction écologique, en d'autres termes dans un contexte qui n'est pas propice à une protection des différents terroirs.

Encore plus complexe est l'organisation des territoires des Landes-Graves et de l'Entre-Deux-Mers, dans lesquels l'historique multipolarité est liée bien évidemment aux occupations agricoles et viticoles depuis toujours très présentes et qui expliquent ce territoire en semis. Dès lors, il semble plus difficile de mettre en tension et en relation les différents éléments de ce territoire même si quelques axes semblent émerger tels que Sauveterre-de-Guyenne/Latresne, Captieux/Langon, Saint-Symphorien/Grignols.

Cette structure girondine pourrait au final constituer une référence territoriale pour différentes stratégies urbaines de planification et de transport en commun, même s'il convient préalablement de la partager et de l'amender largement en fonction de la manière dont les techniciens, élus et habitants conçoivent l'organisation de ce territoire commun.



Annexes

Annexe 1 | Etat de la connaissance - Atlas des enjeux

Annexe 2 | Composition du groupe de travail



Annexe 1 | Etat de la connaissance - Atlas des enjeux

1 | Environnement naturel et urbain

2 | Démographie et modes de vie

3 | Habitat

4 | Economie

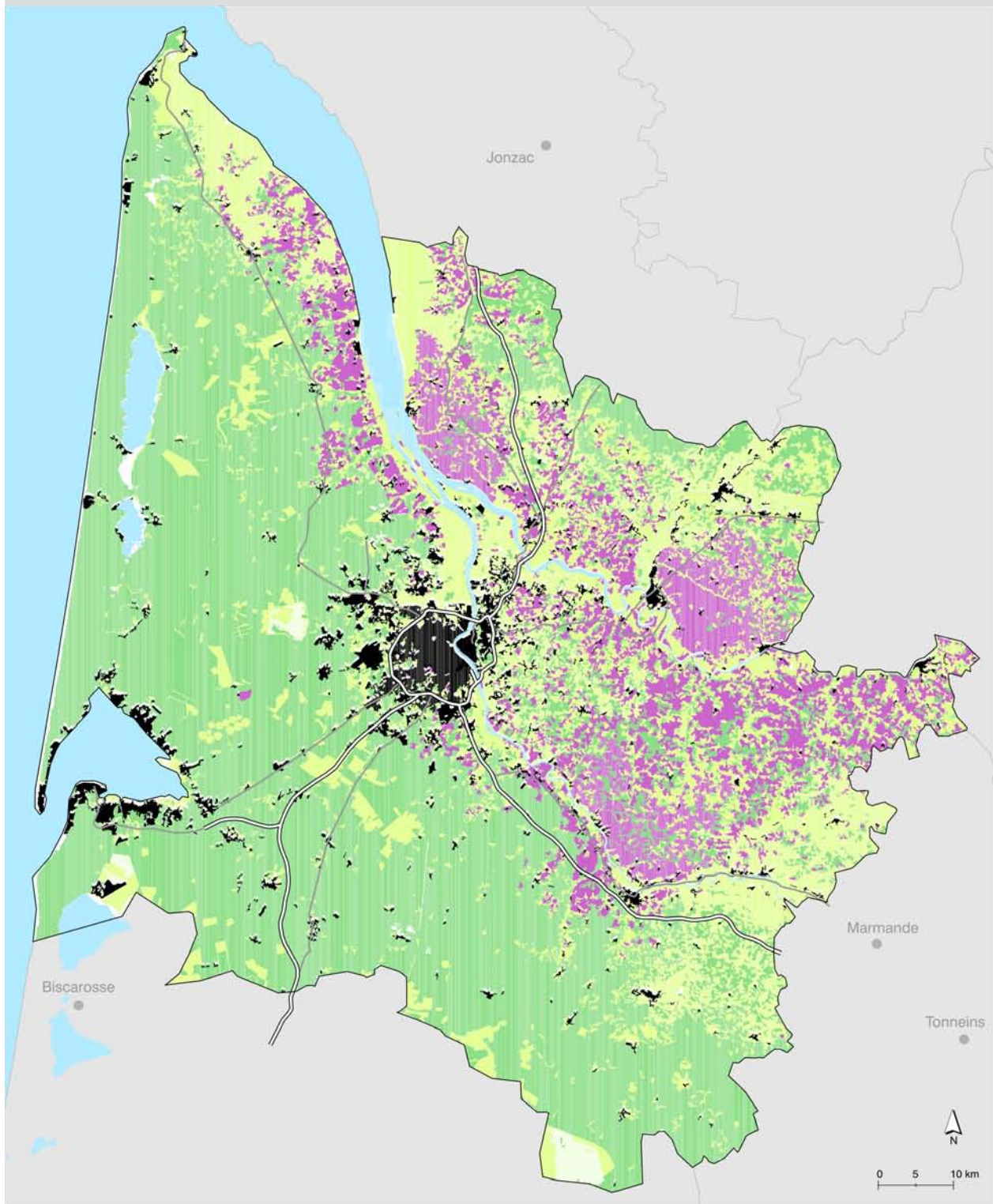
5 | Organisation générale, transport et mobilité

1 | Environnement naturel et urbain

L'espace géographique girondin est rythmé par la métropole bordelaise ainsi que par les agglomérations importantes au sein d'un espace de vie où de nombreuses interrelations s'opèrent. L'appréhension de l'environnement naturel et urbain pose les questions des limites de la ville, des limites de la campagne, de leur complémentarité et de la façon dont les nuisances anthropiques impactent les ressources naturelles. Si l'urbain ne s'oppose pas au naturel, il en interroge les limites.

Comment poser le débat en Gironde ? Doit-on sanctuariser les espaces ? Doit-on valoriser le volet environnemental de tout projet de territoire ?

Occupation du sol en Gironde



- emprise urbaine
- forêt
- prairies, cultures
- vignes, vergers
- végétation naturelle basse
- voie autoroutière
- route nationale

sources : fonds topographiques en provenance de la Bd-carto98 - IGN ©
droits de l'état réservés
traitement Aurba septembre 2004

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Etat de la connaissance - Atlas des enjeux

Chiffres-clés :

- 53 % du département occupé par de la forêt, 40 % par les activités agricoles et viticoles, 4 % par les emprises urbaines ;
- 42 000 hectares urbanisés en 20 ans sur l'ensemble de la Gironde dont 30 000 dans le SCoT Bordelais.

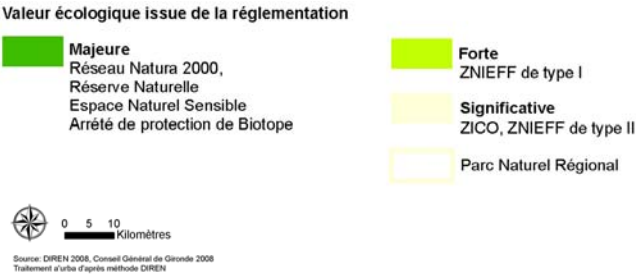
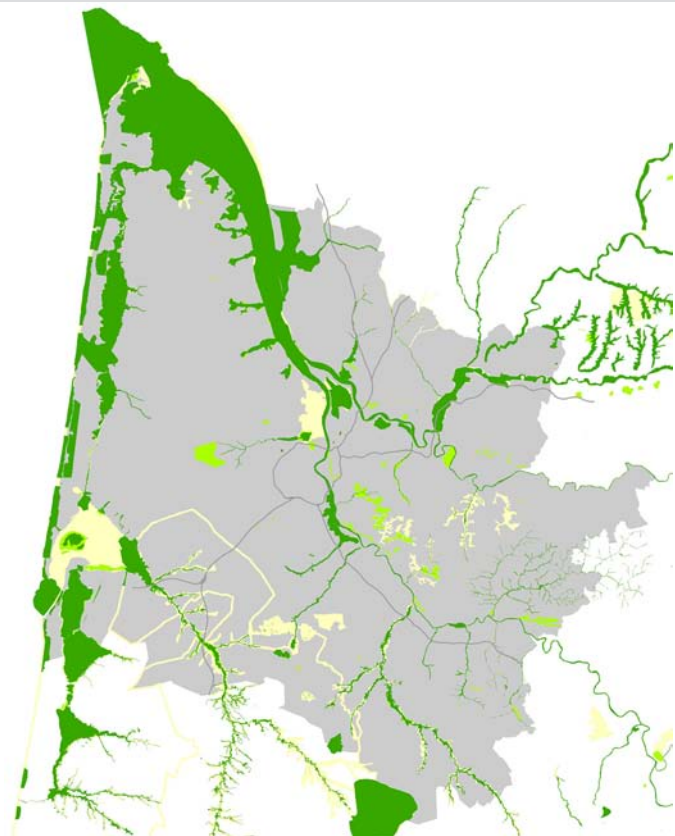
Constats et dynamiques :

- une implantation urbaine préférentielle le long du fleuve, du littoral et le long des axes de communication ;
- une très nette disparité de part et d'autre de la diagonale Gironde-Garonne avec une urbanisation diffuse sur la zone viticole à l'est et à l'ouest, les Landes de Gascogne jusqu'alors faiblement habitées et plus imperméables ;
- un littoral relativement bien préservé grâce au Schéma d'Aménagement du Littoral Aquitain ;
- une artificialisation croissante des sols non maîtrisée sur l'ensemble du département sous la pression métropolitaine ;
- une urbanisation qui progresse en tâche d'huile des centres urbains aux franges périphériques, jusque mêmes les franges plus lointaines et les espaces ruraux ;
- une banalisation des paysages girondins par extension urbaine ;
- une faible valorisation des énergies renouvelables liées à la forêt.

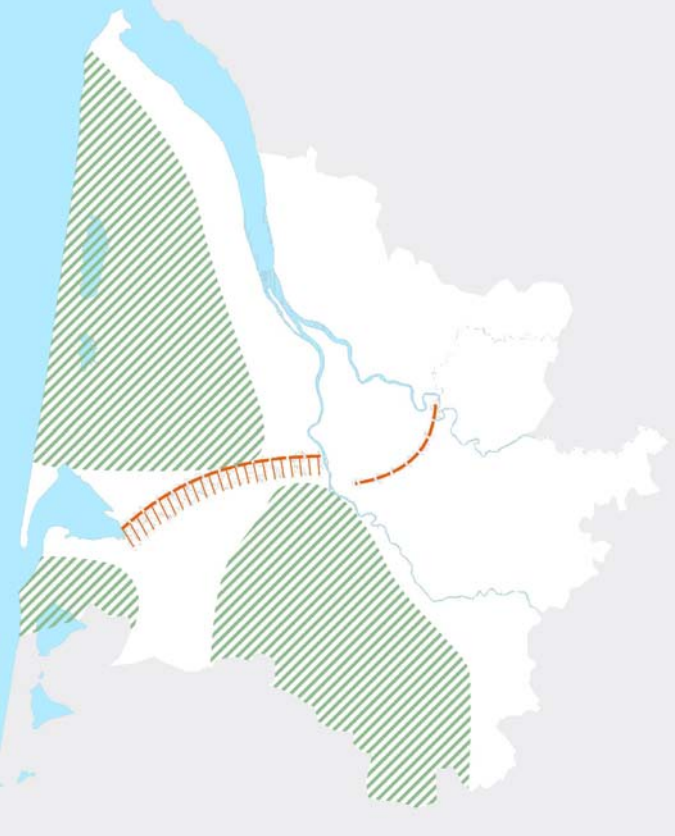
Enjeux :

- l'encadrement du mitage et le renforcement des pôles urbains ;
- la maîtrise de l'étalement urbain ;
- la conservation et la valorisation des paysages girondins dans leur diversité et la maîtrise des espaces de développement ;
- une meilleure gestion et valorisation de la ressource forêt.

Milieux remarquables



Zones de biodiversité non fragmentées



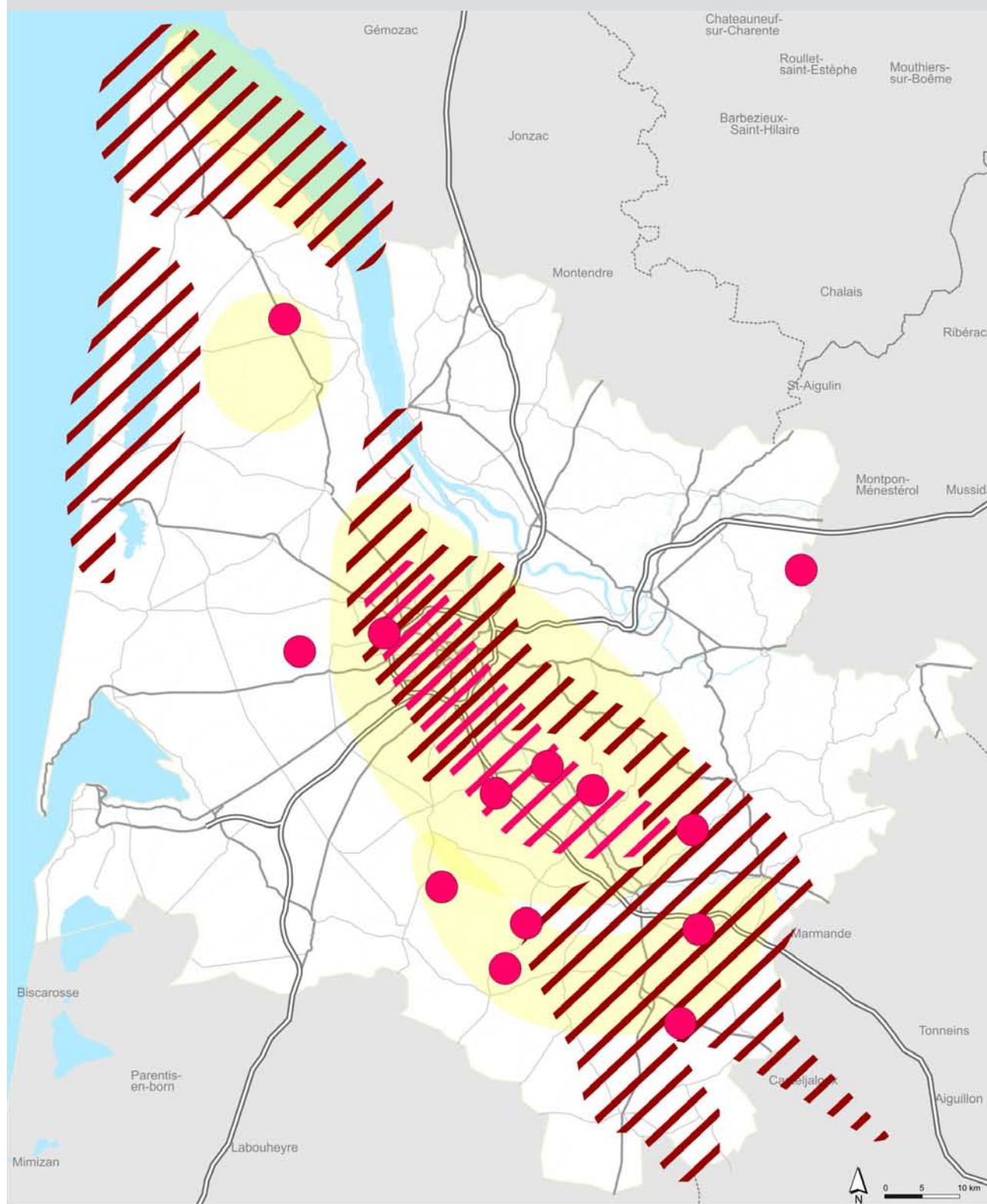
Constats et dynamiques :

- des pressions anthropiques qui fragilisent les corridors écologiques et le littoral ;
- la prolifération d'espèces invasives, préjudiciables aux espèces endémiques et à leur habitat.

Enjeux :

- la préservation des milieux d'intérêt patrimonial (habitats et espèces) et à enjeux environnementaux forts (champs d'expansion des crues, rôles de la biodiversité et aménités) ;
- la maîtrise de la prolifération des espèces invasives ;
- la compatibilité entre préservation environnementale et présence d'activités humaines.

Enjeux de la gestion de l'eau des nappes profondes



- Zone de sensibilité en termes quantitatifs du fait du faible niveau piézométrique
- Source vulnérable aux pollutions
- Vulnérabilité aux pollutions
- Pollutions avérées

sources : fonds topographiques en provenance de GISCOR - UE ©
et de la bd-carlo98 - IGN ©
données : profil environnemental - DCE33
traitement AURBA avril 2008

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Etat de la connaissance - Atlas des enjeux

Chiffres-clés :

- 173 millions de m³ prélevés des nappes profondes en Gironde en 2003 ;
- 72 % d'augmentation des prélèvements en eau entre 1970 et 2003.

Constats et dynamiques :

- un déficit général des nappes profondes (baisse de pression et de niveau) qui accentue la sensibilité et vulnérabilité des nappes aux pollutions ;
- une pollution des rivières généralisée aux métaux et localisée aux nitrates, pesticides (vallées de l'Isle et du Dropt), matières organiques, azote et phosphore (aval des agglomérations).

Enjeux :

- l'économie et la diversification de la ressource en eau par la réduction des prélèvements, notamment à usage d'eau potable ;
- la protection de la ressource en eau contre les pollutions, notamment la ressource en eau potable ;
- l'amélioration de la qualité des eaux de rivière.

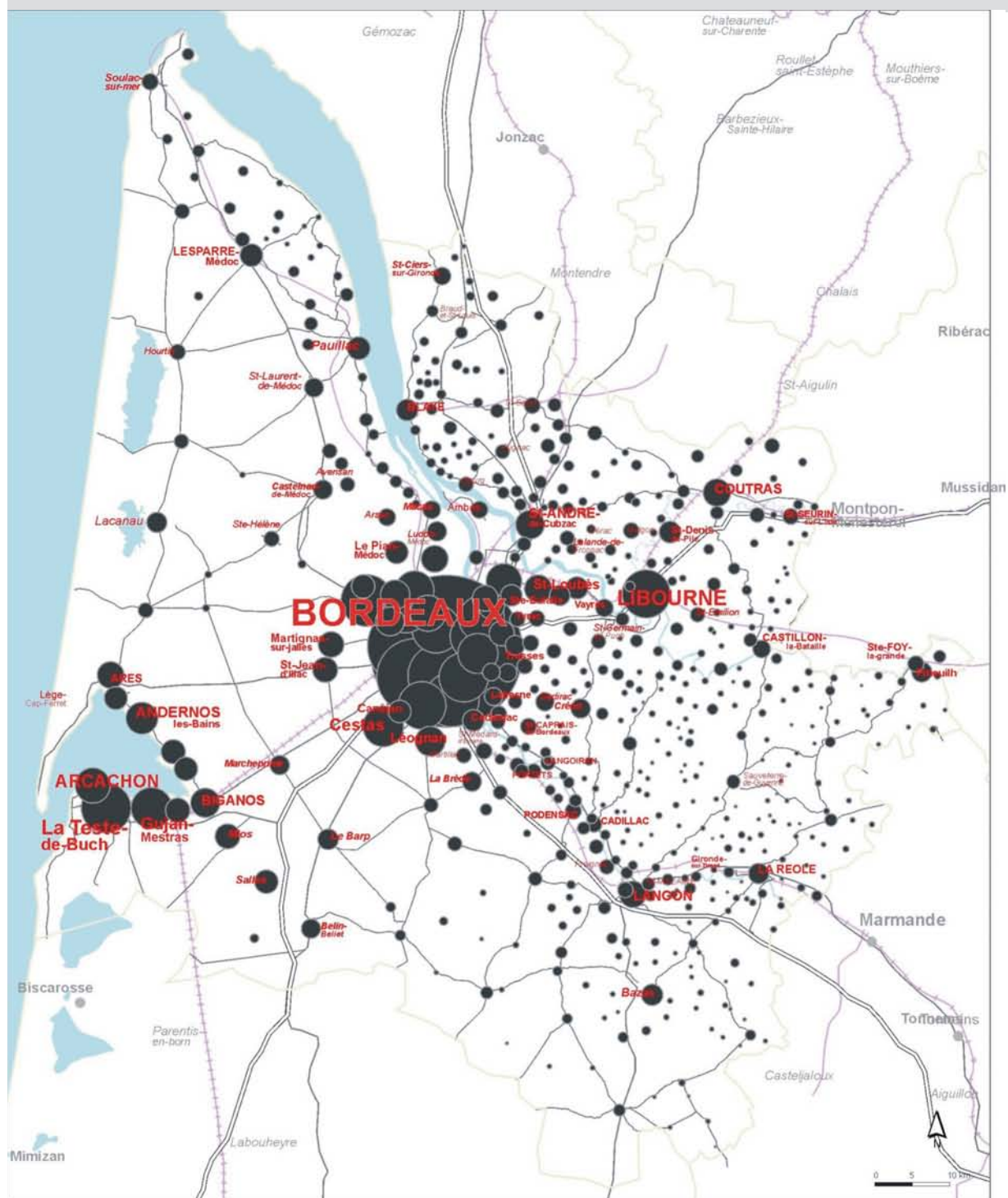
2 | Démographie et modes de vie

En moins de 40 ans, la Gironde a gagné plus de 350 000 habitants, croissance liée pour 1/3 au solde naturel et aux 2/3 aux mouvements migratoires et dont la portée est supérieure à la moyenne française. Si la prédominance des mouvements migratoires se vérifie, l'hétérogénéité des situations se perçoit au sein des territoires.

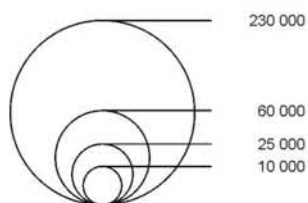
La question récurrente reste la capacité des territoires à recevoir ce flux de nouveaux habitants. Quelle réceptivité environnementale ? Quel projet d'accueil dans les territoires (logement, emploi, commerces et services, équipements, déplacements) ?

Outre ces aspects d'accueil et d'organisation de la qualité urbaine, restent les aspects sociétaux qui augmentent le défi : quelle prise en compte des évolutions sociétales (les nouveaux arrivants et leurs attentes socio-culturelles, le vieillissement et les attentes socio-médicales, le chantier de l'accessibilité,...) ?

Répartition de la population recensée en 2006 (recensement rénové de la population)



population communale en 2006



sources : fonds topographiques en provenance de GISCOP - UE ©
et de la bd-carto98 - IGN ©
données issues du Recensement provisoire - INSEE 2008 ©
traitement A'urba janvier 2008

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Etat de la connaissance - Atlas des enjeux

Chiffres-clés :

- 1,4 million d'habitants recensé en 2006 ;
- 71 % de la population girondine vivant dans l'aire urbaine de Bordeaux et 50 % dans la CUB en 2006 ;
- + 0,84 % de croissance démographique annuelle en Gironde entre 1999 et 2006 et + 0,9 % dans la CUB.

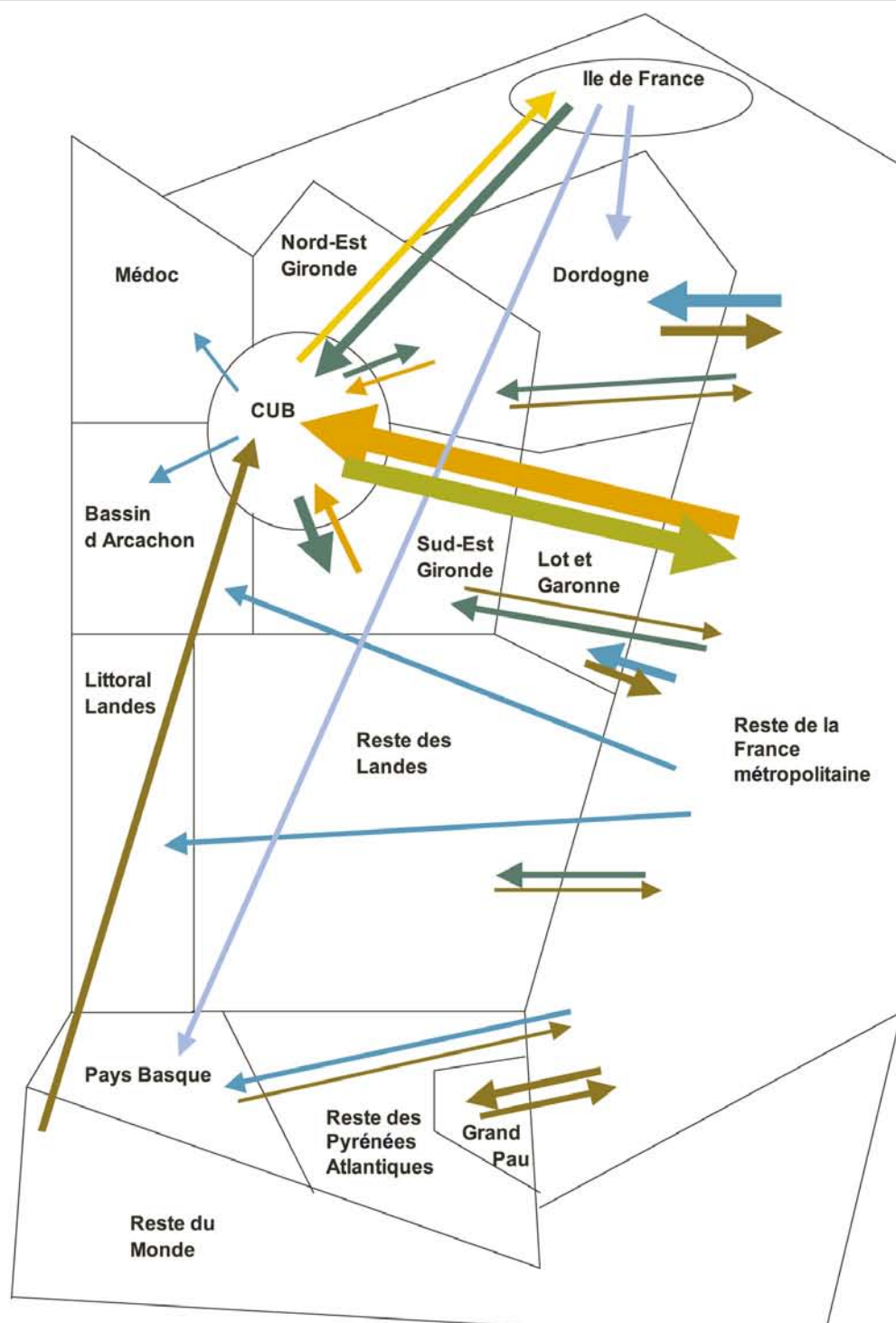
Constats et dynamiques :

- des poches de populations clairement identifiables ;
- une très forte représentation des 20-29 ans et 30-49 ans dans la CUB ;
- un vieillissement généralisé sur le reste du territoire girondin et une très forte représentation des personnes âgées sur le littoral et dans les espaces périphériques et ruraux ;
- une reprise depuis 1999 de la croissance démographique qui démontre la très forte attractivité du département ;
- une persistance d'une croissance décentrée avec une dynamique départementale extrêmement forte, localisée surtout hors de l'agglomération bordelaise ;
- l'extension progressive de la métropole bordelaise (CUB et franges périurbaines) ;
- le Bassin d'Arcachon - Val de l'Eyre en pleine explosion démographique (COBAS, COBAN, Val de l'Eyre et Lacs Médocains) ;
- l'attractivité des territoires ruraux liée au phénomène d'extension des franges périphériques et à l'attractivité financière ;
- l'extension des autres systèmes urbains (Libournais , Haute Gironde et Rives de Garonne).

Enjeux :

- la prise en charge du vieillissement dans les politiques publiques d'accueil, d'équipement et de santé des territoires ;
- l'élaboration de projets d'accueil des territoires, en fonction de leur seuil de réceptivité ;
- l'élargissement de la réflexion et stratégie d'accueil des territoires à l'échelle des échanges entre bassins de vie et d'emploi ;
- une attention accrue sur les nouveaux secteurs soumis à la poussée démographique.

Profils migratoires des territoires girondins



Profil par âge dominant des migrants*

18-24 ans	18-24 ans + 25-34 ans	25-34 ans	25-34 ans + 0-17 ans	35-54 ans + 0-17 ans	35-54 ans + 0-17 ans et plus	35-54 ans + 55 ans et plus	55 ans et plus
-----------	-----------------------	-----------	----------------------	----------------------	------------------------------	----------------------------	----------------



Volume 1990-1999 des migrations*

Echelle : 1 pt de largeur de flèche = 4000 migrants, seuil de représentation = 8000 migrants

*On entend ici par migrant ou par migration une différence de territoire de résidence à deux recensements successifs

Source : Recensement 1999, Fichier SAPHIR, élaboré par B Aubry, INSEE. Traitement : Ch Bergouignan, IEDUB.

Etat de la connaissance - Atlas des enjeux

Chiffres-clés :

- ¼ de personnes de moins de 20 ans en 1999 ;
- 17 % de personnes de 65 ans et plus en 1999 mais un effectif qui devrait doubler d'ici à 2030.

Constats et dynamiques :

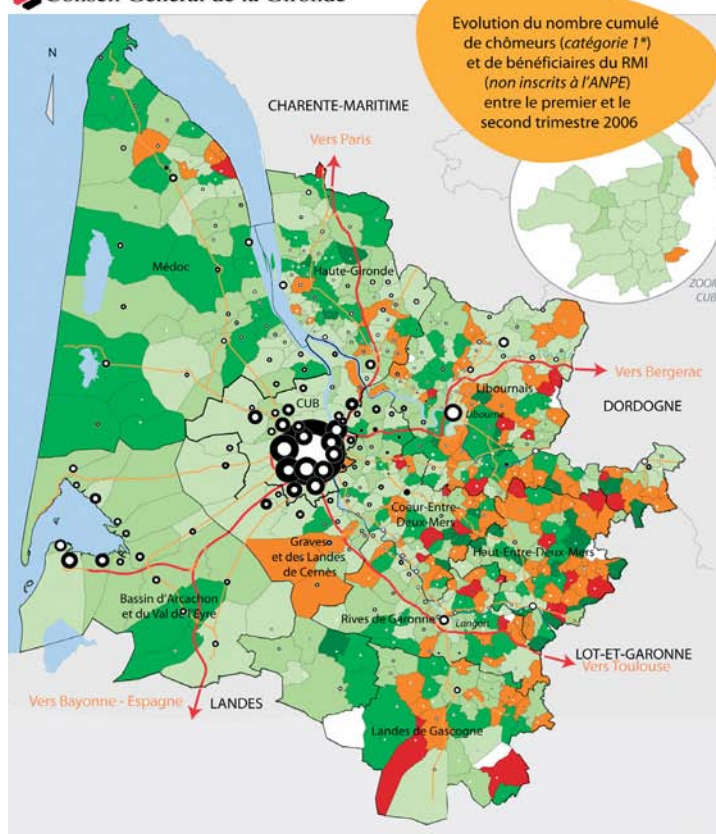
- une population plutôt jeune, au profil social contrasté ;
- un apport migratoire qui atténue le vieillissement de la population en valeur relative mais un phénomène de vieillissement important en termes d'effectifs ;
- une immigration d'étudiants, surtout dans l'aire urbaine de Bordeaux, qui double le poids des 20-29 ans dans la population mais le non-maintien de cette population étudiante, une fois les études terminées et l'entrée dans la vie active ;
- des migrations centrifuges toujours plus lointaines des familles avec enfants liées à l'optimisation de la situation des ménages.

Enjeux :

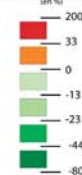
- la prise en compte des parcours résidentiels dans l'élaboration des projets d'accueil des territoires ;
- le développement des services à la personne, en réponse aux évolutions sociétales et aux demandes émergentes déjà fortes, avec notamment le pari du maintien à domicile pour les personnes âgées ;
- le maintien des jeunes actifs sur les territoires girondins.

Evolution du nombre cumulé de chômeurs et de bénéficiaires du RMI entre le premier trimestre et le second trimestre 2006

Conseil Général de la Gironde



Evolution du nombre cumulé de chômeurs* et de bénéficiaires du RMI (non inscrits à l'ANPE) entre le premier et le second trimestre 2006 (en %)



Nombre cumulé de chômeurs* et de bénéficiaires du RMI (non inscrits à l'ANPE) par commune au 30 juin 2006



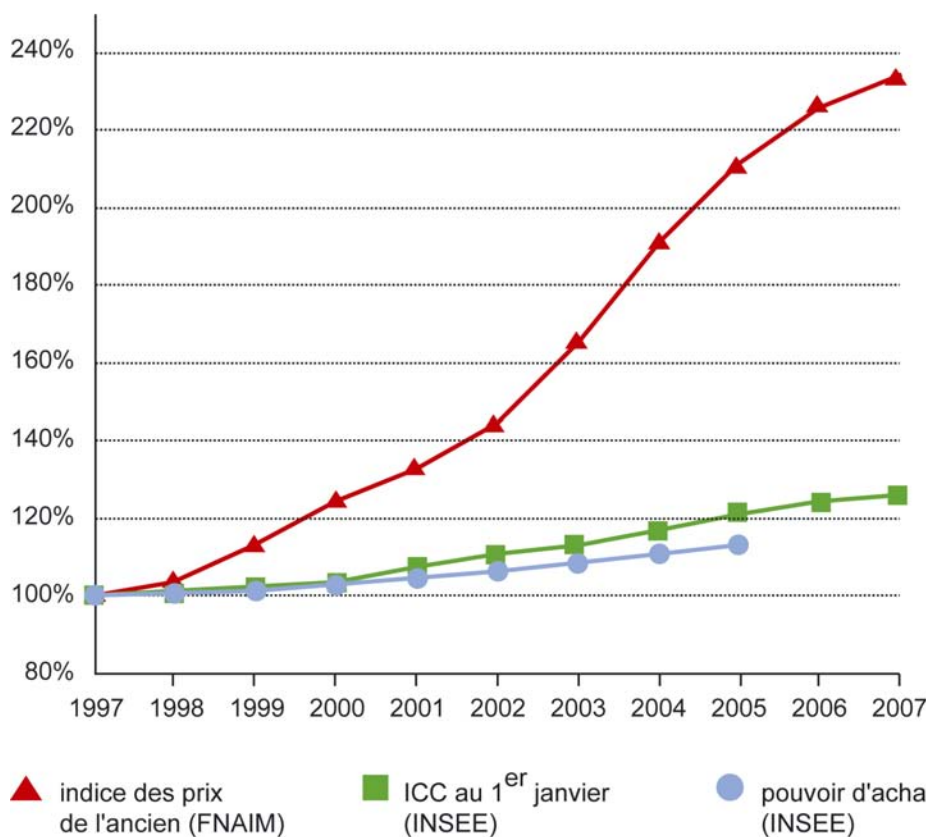
Autoroutes
Routes nationales
Périmètre des Pays

○ Nombre de bénéficiaires du RMI (non inscrits à l'ANPE) au 30 juin 2006
● Nombre de chômeurs* au 30 juin 2006

*Chômeurs catégorie 1 (DITEFP), immédiatement disponibles, cherchant un emploi à plein temps et à durée indéterminée (CDI)

Sources : BD CARTE IGN, Données RMI CG33 2006 - Données chômage DITEFP 2006
Réalisation : CG33 - DGAD - DDT - Traitement CRT

Déconnexion entre pouvoir d'achat des ménages et coût des logements



Etat de la connaissance - Atlas des enjeux

Chiffres-clés :

- 17 228 € de revenu annuel moyen par foyer fiscal en 2005 dans la CUB, contre 16 767 € en Gironde ;
- 48 % des ménages non imposés sur le revenu en Gironde ;
- 48 000 allocataires de minima sociaux dont les ^{2/3} dans la CUB.

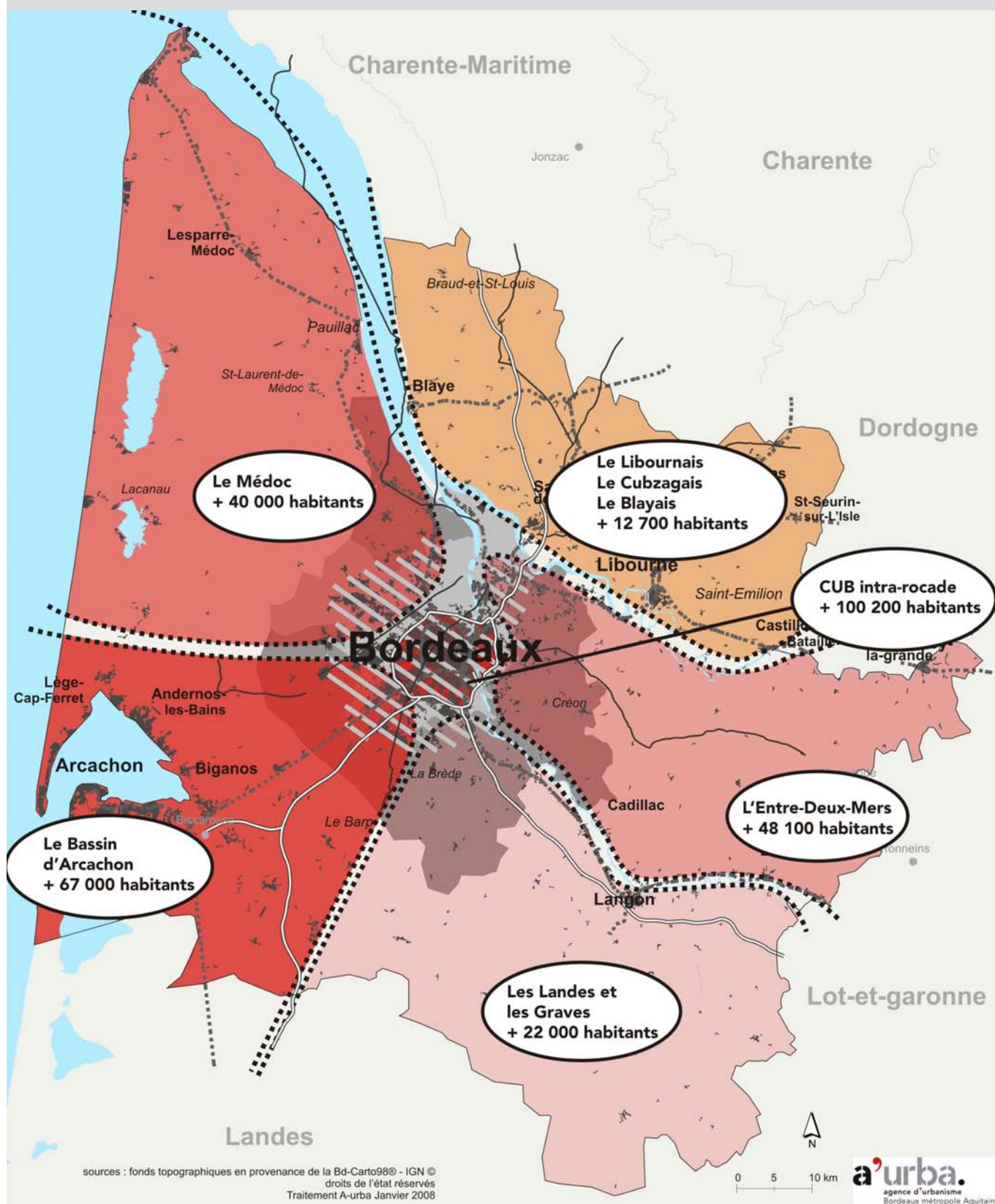
Constats et dynamiques :

- une ségrégation socio-spatiale et des disparités départementales qui se confirment ;
- un décalage croissant entre le pouvoir d'achat des ménages et le coût de l'immobilier.

Enjeux :

- une plus grande solidarité territoriale ;
- une meilleure mixité sociale notamment par l'amélioration des réseaux de desserte des pôles d'emploi ;
- une politique publique d'action sociale qui prenne en compte les inégalités territoriales et vise à les corriger.

Projections de population en 2030



Etat de la connaissance - Atlas des enjeux

Chiffres-clés :

- 290 000 habitants supplémentaires projetés en Gironde en 2030.

Constats et dynamiques :

- une croissance démographique à venir soutenue sur l'ensemble du département pouvant engendrer des pressions supplémentaires sur des territoires déjà fragiles ;
- une évolution progressive de la structure et du profil démographique des territoires ;
- la multiplication des besoins en logements du fait de la pression démographique.

Enjeux :

- l'anticipation de la poussée démographique ;
- la définition d'une stratégie d'accueil via l'élaboration de projets d'accueil territorialisés en réponse à la croissance démographique, offrant des solutions sur le long terme en termes d'habitat, de services, d'équipements, de services et de réseaux de déplacements ;
- des réponses aux nouveaux besoins satisfaisantes, quantitativement et qualitativement.

3 | Habitat

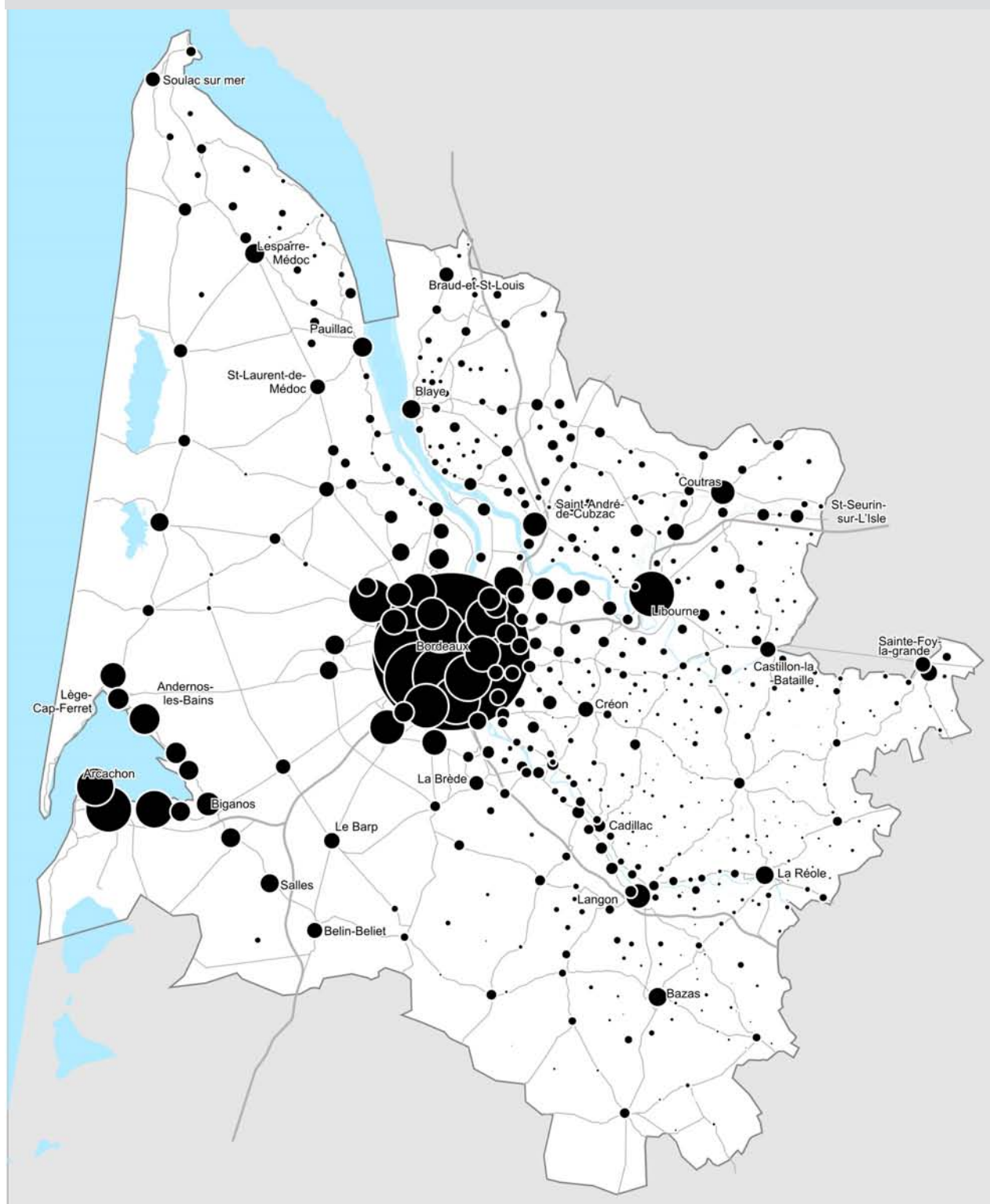
La croissance démographique s'accélère (solde naturel et migratoire), le nombre de ménages augmente encore plus (décohabitation, divorcialité, recomposition, ...). Autant de facteurs qui amplifient les besoins en logements, bien au-delà de la demande exprimée.

La diversité des parcours de vie élargit elle aussi la gamme des besoins, dont la diversité atteint son paroxysme (hébergements temporaires, logements abordables, accessions à la propriété, résidences sécurisées, logements accessibles, sous-occupation, double résidence,...).

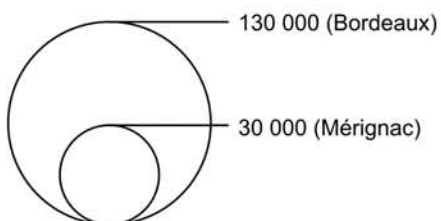
En outre, la dynamique de construction a rarement été aussi forte en Gironde. Pourtant, la diversification de l'offre et la fluidité des parcours résidentiels ne sont pas satisfaites. Les territoires sont inégaux en services et équipements.

Quelle production promouvoir ? Comment adapter l'existant ? Où ? Vers quelle organisation territoriale tendre ? Quelle consommation des espaces soutenir pour l'habitat ?

Nombre et répartition des logements en 2005



nombre de logements



sources : fonds topographiques
en provenance de GISCOS 8 - UE 6
et de la BD-Cartographie - IGN ©
FILOCOM 2005
traitement AURBA octobre 2006

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Etat de la connaissance - Atlas des enjeux

Chiffres-clés :

- 657 500 logements en Gironde en 2005 ;
- 55 % de propriétaires-occupants en 2005 ;
- 63 % de logements individuelles en 2005 (55 % en 1999) ;
- 8,2 % de résidences secondaires en 2005 (contre 8,5 % en 1999) ;
- 12,3 % de logements sociaux en 2005 (sur l'ensemble du parc de résidences principales girondines) ;
- 10 % du parc du privé « potentiellement indigne » en 2005.

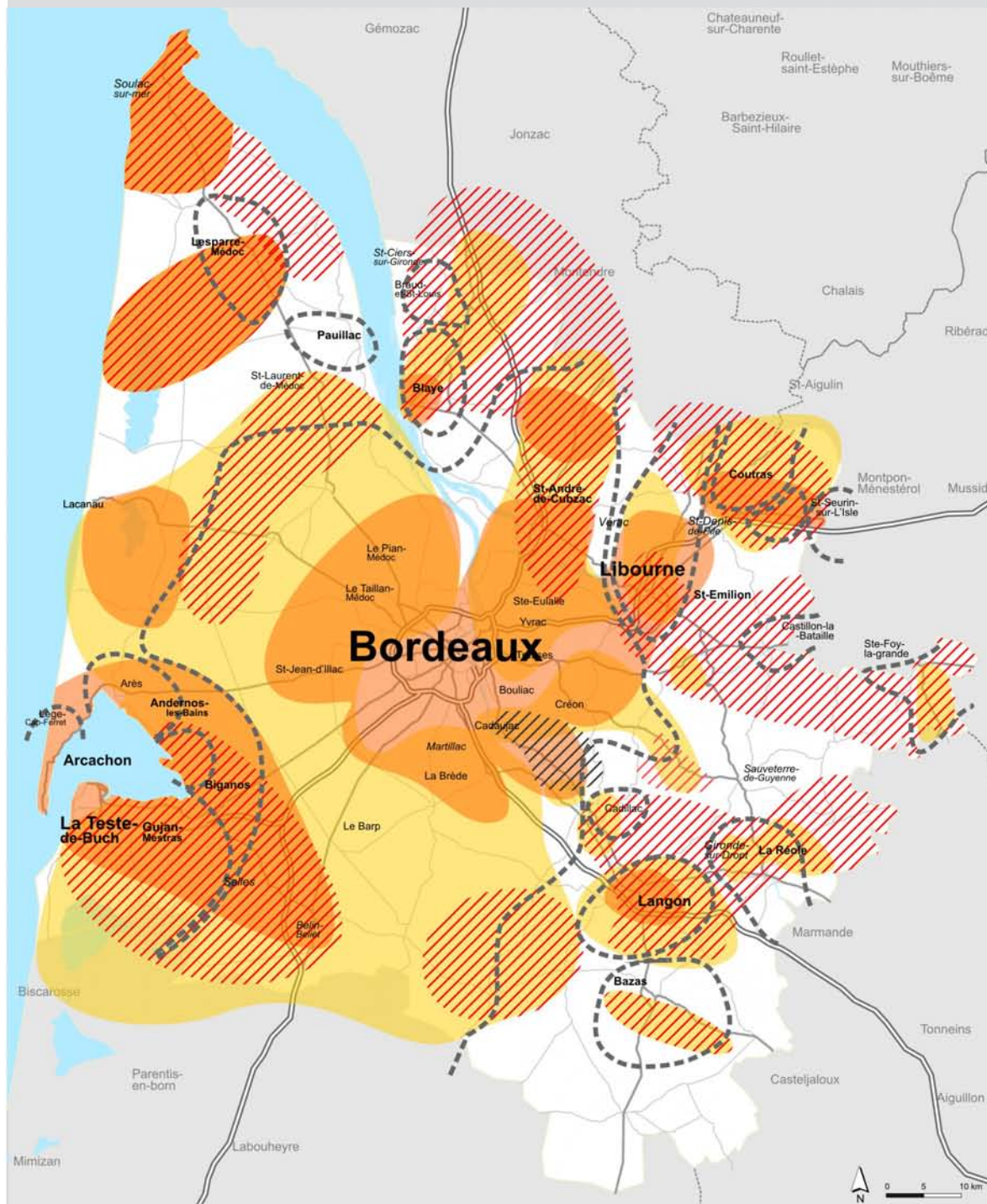
Constats et dynamiques :

- une hausse généralisée et importante des prix d'accession et de location ;
- une inadéquation entre offre et besoins, entre loyers et solvabilité des ménages ;
- la pression démographique, l'évolution de la structure de la population, le renouvellement du parc, le desserrement des ménages, l'augmentation du nombre de pièces par personnes, autant de facteurs qui multiplient et diversifient les besoins en logements.

Enjeux :

- la satisfaction des besoins en logements de tous, surtout des ménages les plus fragiles ou démunis ;
- la diversification de l'offre de logements pour favoriser la fluidité et les choix des parcours résidentiels ;
- la densification des constructions en logements dans les secteurs les plus tendus ;
- l'éradication des situations de mal-logement.

Rythme et dynamisme de la construction 1999-2007



-  **aires d'influence lié à un système urbain**
* plus de 20% de la population active occupée travaille sur le système urbain de référence
-  **secteur où le volume de constructions neuves est élevé**
-  **secteur où le rythme de construction est élevé**
-  **secteur où la dynamique de construction est élevée**

sources : fonds topographiques en provenance de la Bd-Carto98® - IGN®
droits de l'état réservés
données issues des fichiers CITADEL, DRE®
Traitement A-urba avril 2008

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Etat de la connaissance - Atlas des enjeux

Chiffres-clés :

- 8 450 logements construits par an entre 1990 et 1999, 8 700 entre 1999 et 2003 et 13 000 entre 2004 et 2007 ;
- 34,5 % des constructions neuves effectuées dans la CUB entre 2004 et 2007 contre 42,5 % entre 1999 et 2003 ;
- 41,5 % des logements construits entre 2004 et 2007 en logements collectifs (contre 33 % entre 1999 et 2003).

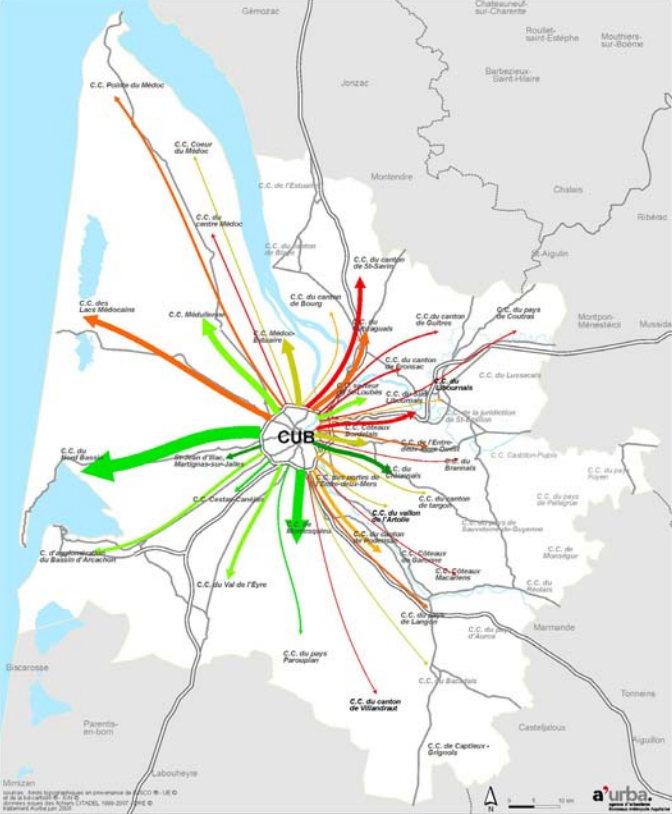
Constats et dynamiques :

- une reprise de la construction neuve à partir de 2003 ;
- un parc de logements individuels qui reste majoritaire mais une très forte augmentation du poids des logements collectifs dans la construction girondine depuis 2003 (effet de Robien) ;
- une dynamique qui porte toujours sur les secteurs historiques de développement résidentiel que sont l'agglomération bordelaise, le pourtour du bassin d'Arcachon et la façade atlantique mais également sur les autres systèmes urbains, les couronnes périurbaines, les secteurs ruraux et les franges périphériques départementales ;
- une concentration des logements collectifs construits dans et autour des principaux pôles urbains ;
- un éparpillement des logements individuels qui participe au mitage et à l'étalement urbain ;
- un double mouvement qui s'explique par la saturation des pôles urbains, du fait de l'insuffisance des capacités foncières, et de fait, un report de la croissance sur les périphéries et le long des infrastructures ;
- un marché privé jusqu'alors dynamique mais qui risque de se tasser à l'avenir.

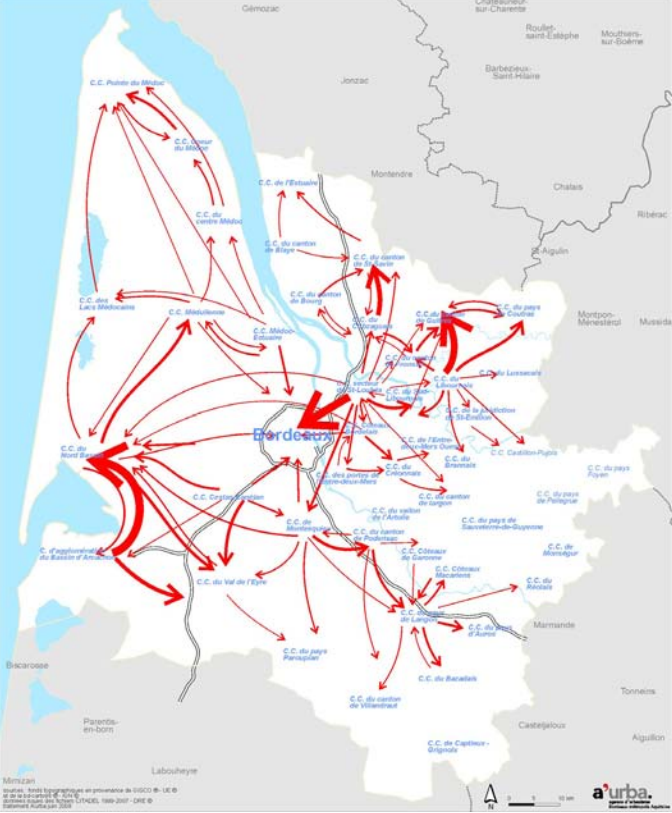
Enjeux :

- le maintien du poids de la CUB et des centres urbains en général dans la construction et le recentrage du développement urbain ;
- le promotion de nouvelles morphologies urbaines et formes de densité, pour le logement collectif comme pour le logement individuel ;
- une meilleure régulation des ouvertures à l'urbanisation dans les espaces périphériques et ruraux pour lutter plus efficacement contre le mitage et l'étalement urbain ;
- l'accompagnement de la revitalisation des centres bourgs et des grands projets de renouvellement urbain ;
- l'anticipation par les pouvoirs publics de l'hypothétique désengagement des investisseurs privés.

Mobilité résidentielle des habitants hors CUB entre 1999-2007



Mobilité résidentielle des habitants hors CUB entre 1999-2007



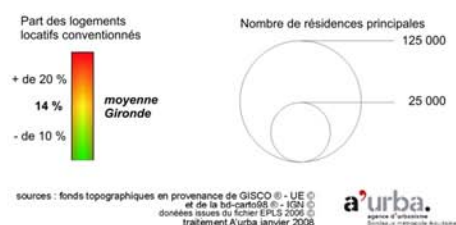
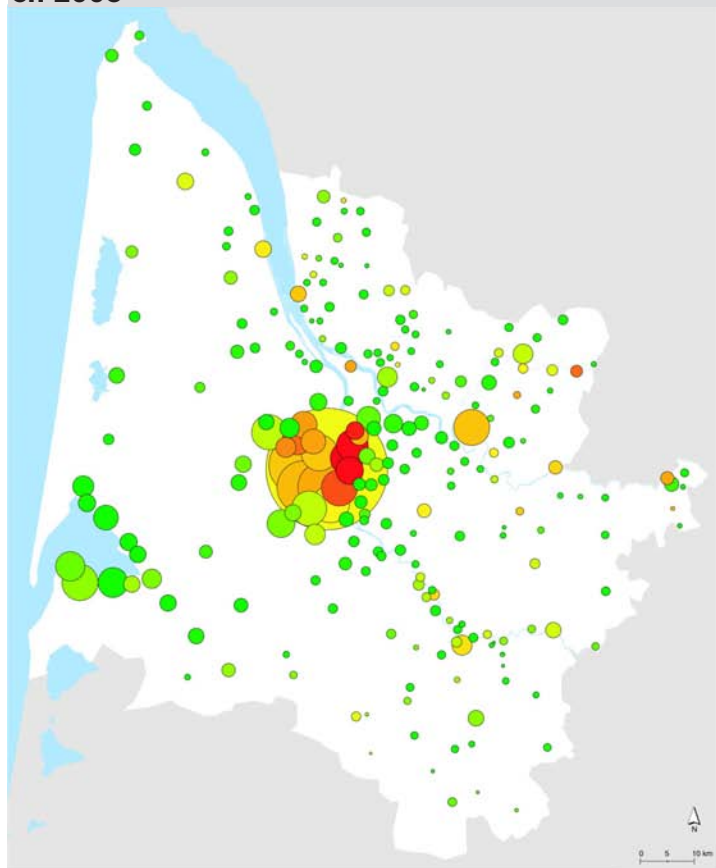
Constats et dynamiques :

- une extension des couronnes périurbaines, en particulier autour la CUB, dans un rayon de 30 à 50 km selon l'accessibilité ;
- le départ corrélaire des populations autochtones, chassées par la population urbaine, vers des territoires encore plus lointains, encore accessibles financièrement ;
- une augmentation généralisée du coût du foncier, surtout sur l'axe Arcachon-Bordeaux-Libourne ;
- les territoires traditionnels de l'étalement urbain confortés : sud-ouest Gironde, l'Entre-Deux-Mers, le Cubzagais et le Médoc ;
- une extension urbaine sans limites sur les secteurs encore non-polarisés, notamment le long de l'axe de la Garonne, renforcée par une bonne accessibilité (N13 et A62) ;
- des secteurs de futures pressions notamment autour de l'A65 ;
- une mobilité résidentielle infra-départementale toujours plus lointaine qui induit davantage d'étalement urbain et un allongement des distances entre lieux de résidence et lieux de travail.

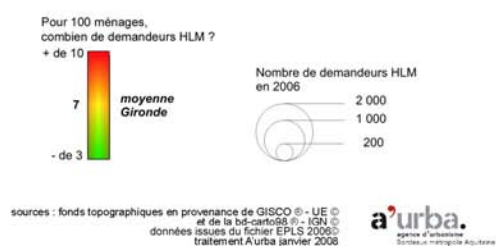
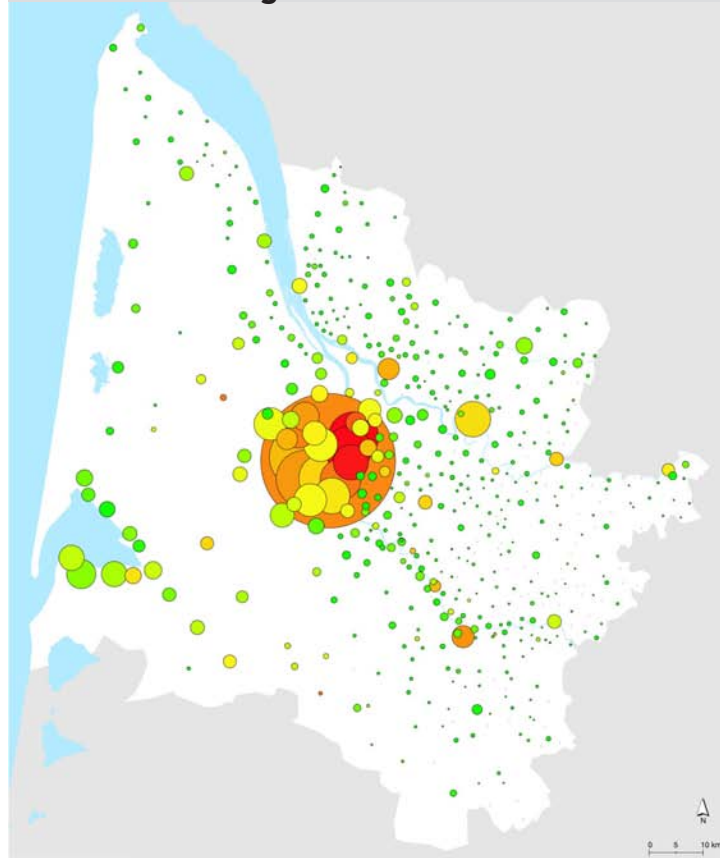
Enjeux :

- une réponse territorialisée, surtout dans les secteurs à plus forte pression, intégrée à une réflexion à plus grande échelle et plus globale sur le développement des territoires, la structuration des centralités urbaines, les transports et la mobilité, la relation aux pôles d'emploi, les services aux ménages,... ;
- la garantie d'une non spécialisation et/ou dépendance territoriales , notamment pour les territoires moins attractifs et/ou strictement résidentiels ;
- la préservation des espaces ruraux et agricoles fragiles, susceptibles d'être conquis par l'urbanisation.

Poids des logements locatifs conventionnés en 2006



Part des ménages girondins demandeurs de logements sociaux en 2006



Etat de la connaissance - Atlas des enjeux

Chiffres-clés :

- 73 500 logements locatifs conventionnés en 2006, soit 14 % du parc total ;
- 91 000 logements locatifs conventionnés en 2008, soit 24 % d'augmentation entre 2006 et 2008 ;
- 78 % du parc social dans la CUB ;
- 43 000 ménages demandeurs de logements HLM en 200, dont 73 % dans la CUB ;
- en 2007, 27 % de la construction neuve en logements sociaux dans la CUB et 8 % dans la Gironde hors CUB ;
- plus de 330 000 ménages éligibles au logement social selon leurs revenus, soit ^{2/3} des ménages girondins ;
- 25 communes girondines déficitaires en logements sociaux au titre de l'article 55 de la loi SRU.

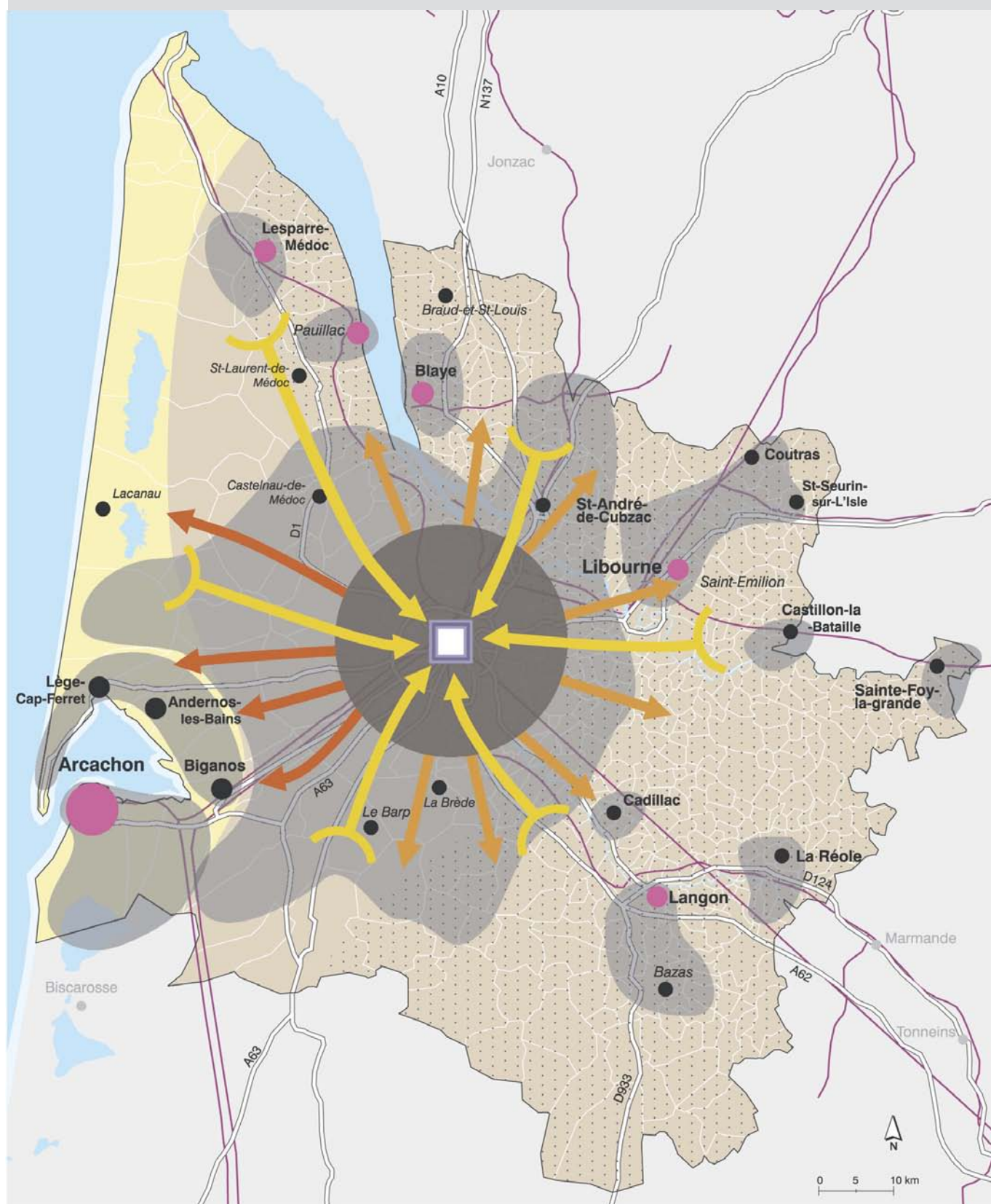
Constats et dynamiques :

- une concentration en coeur d'agglomération des logements sociaux et une difficulté d'accès au parc locatif conventionné ;
- une demande qui s'exerce là où le parc existe et qui ne représente pas l'intégralité de l'ensemble des besoins réels ;
- un manque de logements sociaux sur l'ensemble du département et une production locative encore insuffisante.

Enjeux :

- le développement du logement locatif conventionné et des dispositifs d'hébergement via l'augmentation de l'offre sociale adaptée aux besoins dans le parc public, une offre sociale conventionnée dans le parc privé et la primo-accession.

Déséquilibre de l'offre de logements en Gironde



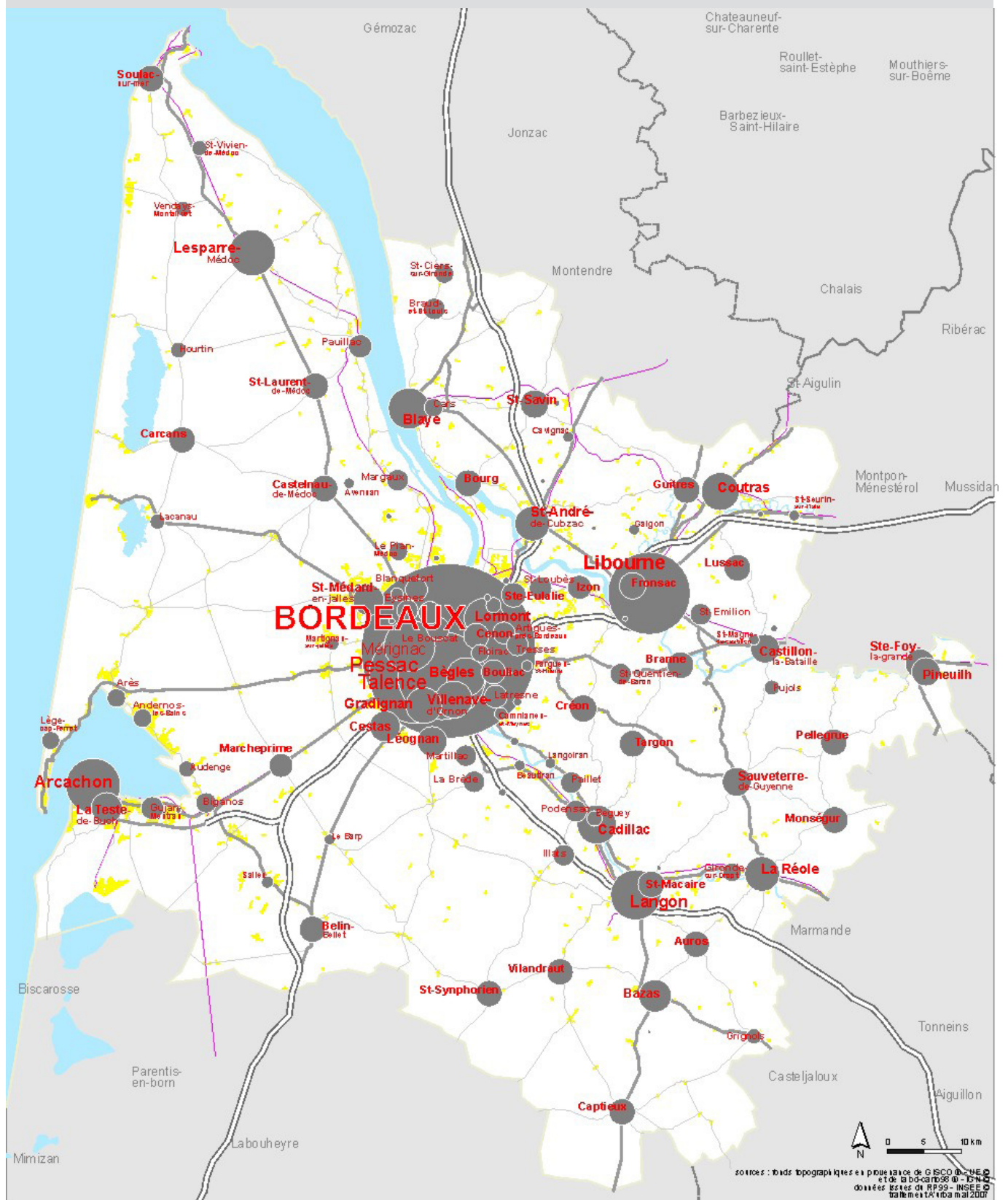
Etat de la connaissance - Atlas des enjeux

Enjeux :

- l'atténuation des déséquilibres territoriaux de l'offre en logements.



Centralité d'équipements



la taille des cercles est proportionnelle à l'importance des villes

Etat de la connaissance - Atlas des enjeux

Constats et dynamiques :

- une géographie similaire entre commerces, équipements et services ;
- des territoires sur-équipés, comme les pôles métropolitains bordelais et arcachonais, d'autres sous-équipés.

Enjeux :

- le développement et la pérennisation d'une offre de commerces et de services de proximité sur la base de la définition des polarités maillées sur l'ensemble du département : structuration de l'offre de commerces de moins de 300 m² pour les centres urbaines et les quartiers de l'agglomération et développement commercial au coeur des centralités rurales ;
- l'adaptation de l'offre actuelle aux demandes émergentes.

4 | Economie

L'armature économique de la Gironde est concentrée : 80 % de ses activités et de ses emplois se situent à l'échelle de l'agglomération et en particulier sur les communes appartenant à la CUB. Cette configuration est une tendance lourde, ce qui ne signifie pas qu'elle soit statique.

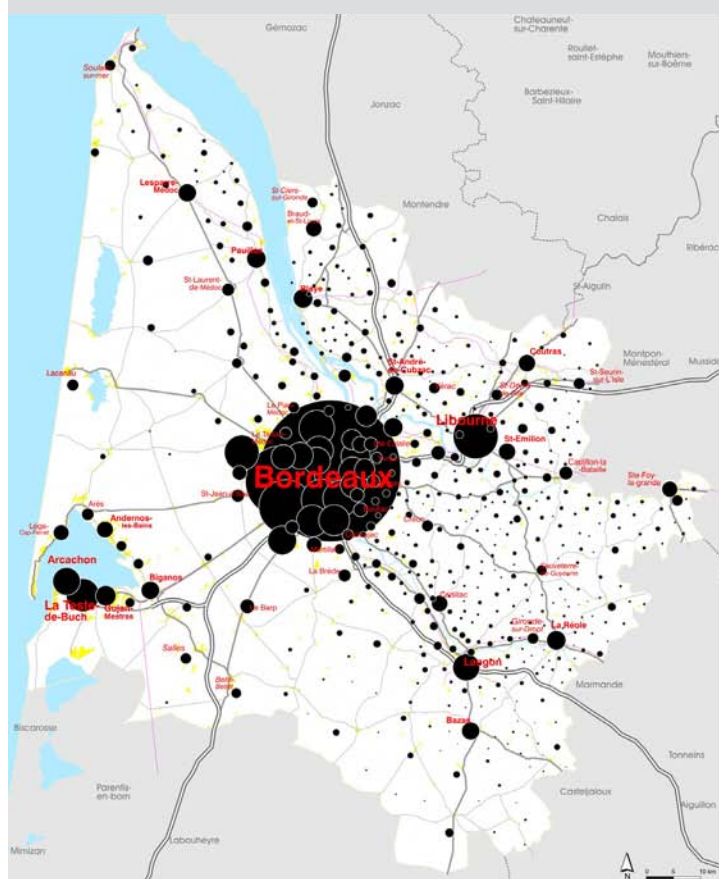
De nombreux projets existent, et pour en avoir une vision plus claire, il faut les hiérarchiser :

- les quatre pôles de compétitivité ;
- Aéroparc ;
- la mise en place de la LGV ;
- le Campus – Recherche-développement/transfert de technologies ;
- le pôle chimie sur la presqu'île d'Ambès ;
- un port méthanier au Verdon ?
- les zones portuaires girondines ;
- les pôles touristiques ;
- les plans d'aménagement urbain : Saint-Jean/Belcier, Bassins à Flots/Bordeaux Nord, la Bastide,...
- la requalification de l'espace commercial Mérignac Soleil/Chemin Long ;
- Ecoparc à Blanquefort.

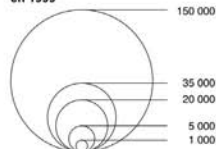
Considérer les enjeux de développement économique de la Gironde, c'est également confronter deux stratégies. Celle qui envisage le renforcement de la métropole comme levier majeur. Et celle qui considère que le développement économique global passe par un « rééquilibrage » territorial des fonctions économiques. Ces deux aspects ne sont pas nécessairement contradictoires et n'enferment pas le développement économique dans une simple équation binaire. Seulement, ils posent une question : faut-il trancher ?

Cette question se pose aussi en matière de stratégies et d'orientations. Faut-il aller vers une politique de développement économique encadrée et territorialisée comme celle des pôles de compétitivité ou des zones d'activités ? Ou faut-il laisser jouer les logiques privées plus opportunistes comme par exemple celles relevant du commerce ou de la logistique ?

Répartition de l'emploi à la commune en 1999



Répartition des emplois en 1999

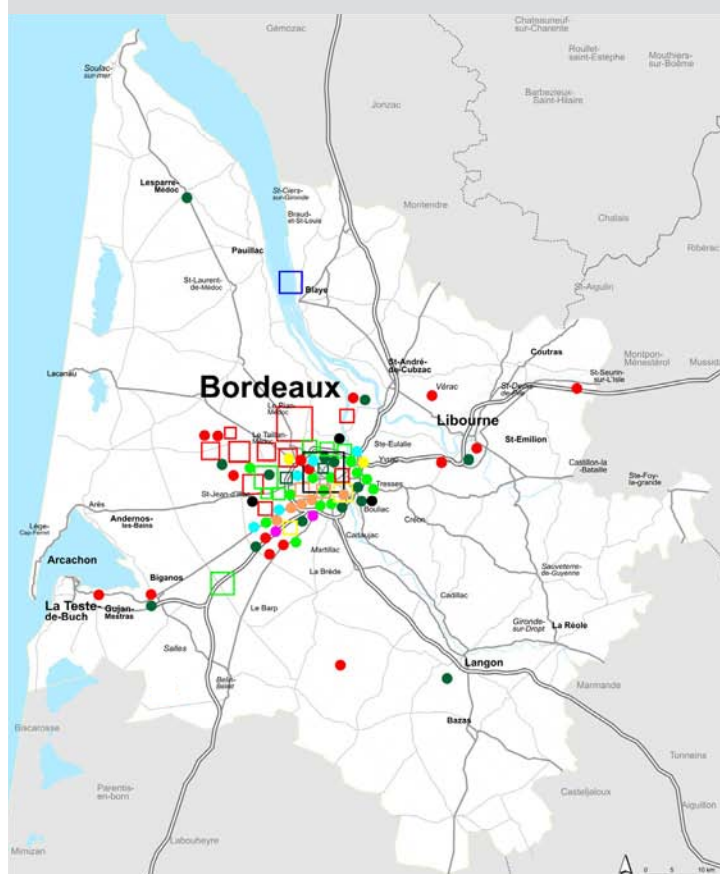


■ commune considérée comme centralité économique (au moins 800 emplois en 1999)

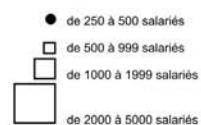
sources : fonds topographiques en provenance de SDCO II - IGE
et de la DDCO II - IGE
données issues de l'INSEE - INSEE
traitement A'urba avril 2008

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux-Métropole Aquitaine

Etablissements privés de plus de 250 salariés



- industrie
- services aux entreprises
- transport
- activités immobilières et assurantielles
- santé
- construction
- services aux particuliers
- commerce
- énergie



sources : fonds topographiques en provenance de la BD Carouge - IGN
données de l'état descriptif
traitement A'urba septembre 2008

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux-Métropole Aquitaine

Etat de la connaissance - Atlas des enjeux

Chiffres clés :

- 505 860 emplois en 1999 dont 80% dans l'agglomération bordelaise ;
- 117 886 établissements en Gironde en 2008, dont 87 de plus de 250 salariés.

Principaux secteurs d'emplois girondins	Nombre d'emplois en 2006	Nombre de créations d'emplois entre 1998 et 2006	Taux d'évolution annuel
Services aux entreprises	73 558	+ 25 836	5,6 %
Commerce	73 288	+ 8 404	1,5 %
Industries	56 256	+ 759	0,2 %
Education, santé, action sociale	38 875	+ 9 157	3,4 %
Construction	32 484	+ 9 835	4,6 %
Service aux particuliers	27 845	+ 6 641	3,5 %
Nombre total d'emplois	348 389	+ 64 010	2,6 %

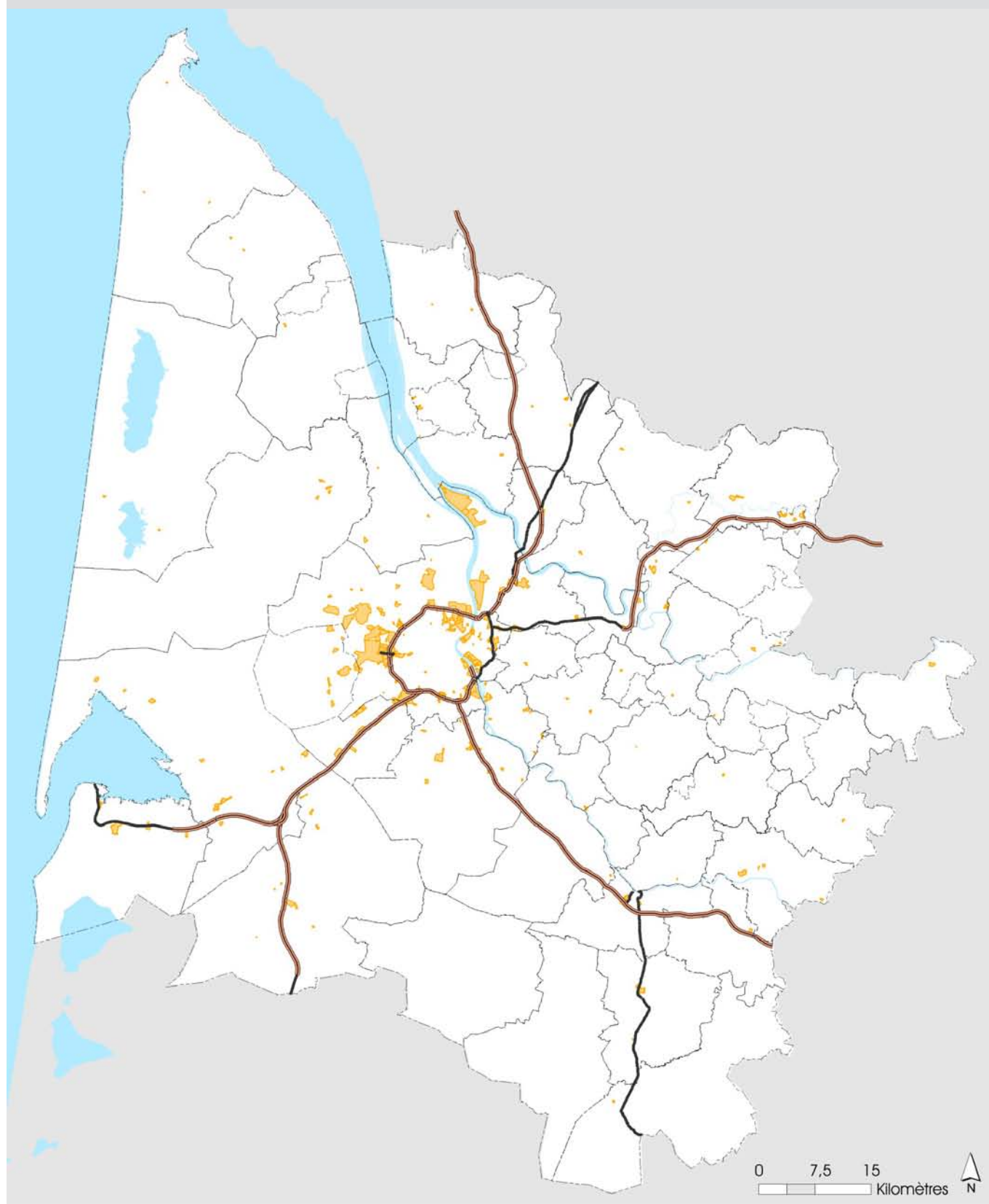
Constats et dynamiques :

- une armature économique historiquement concentrée autour de l'agglomération pour les emplois comme pour les activités mais une tendance continue au desserrement des emplois ;
- une répartition assez équilibrée : 52 % en sphère résidentielle, 48 % en sphère productive (données CLAP 2005).

Enjeux :

- l'adéquation qualitative entre l'offre et la demande d'emploi (formation, accueil de structures, développement du tertiaire supérieur,...).

Répartition des parcs et zones d'activités en Gironde



- Parcs et zones d'activités
- Limite intercommunale

Fonds de plan issus du SIG CUB APIC, IGN BDcartho,
BD ZA a-urba,
Données en provenance de l'a-urba
Exploitation : a-urba, septembre 2008

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Etat de la connaissance - Atlas des enjeux

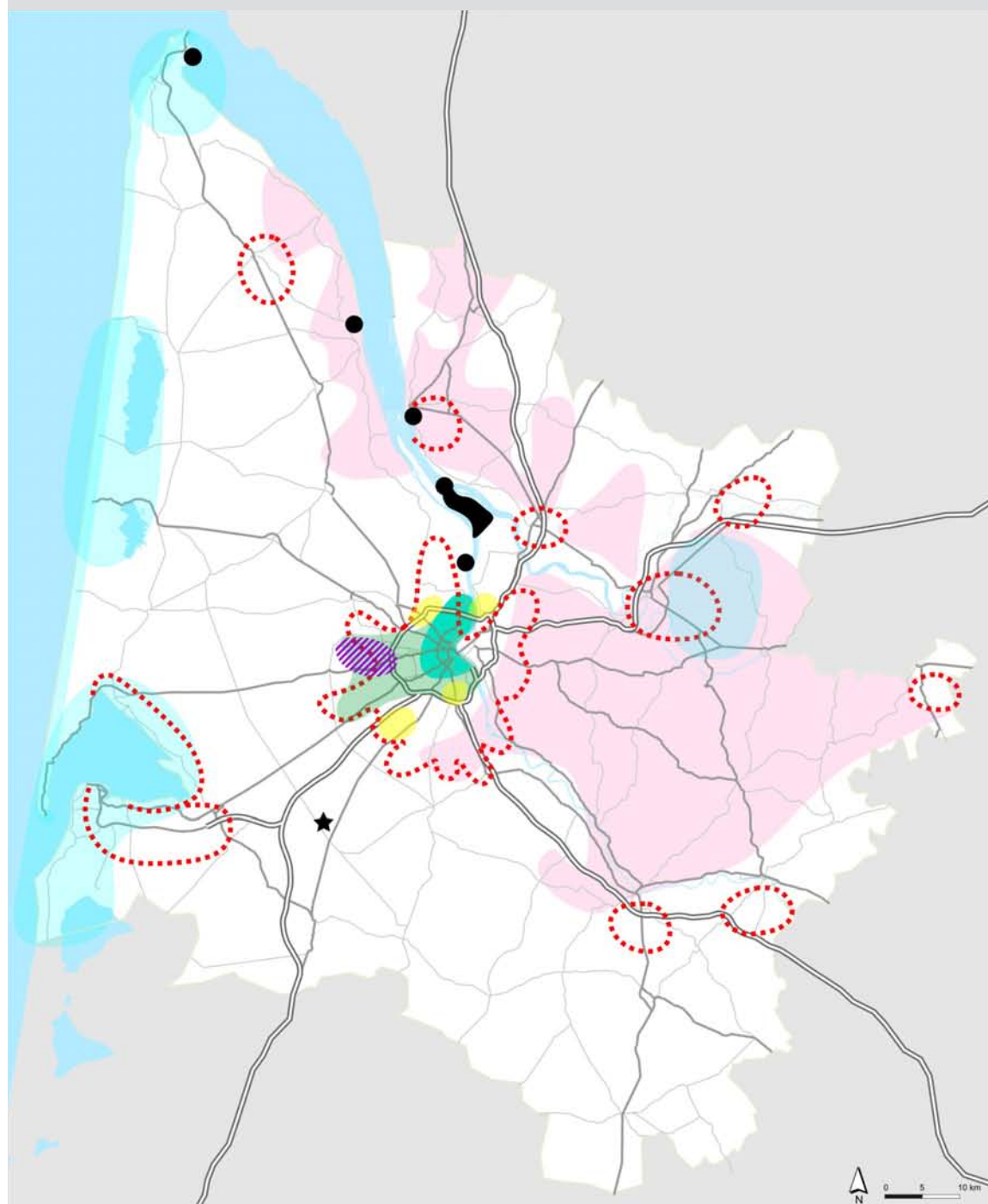
Chiffres-clés :

- 324 zones d'activités en Gironde ;
- 7 sites d'Intérêt Métropolitain :
 - sites industriels : automobile, mécanique et logistique à Blanquefort ;
 - zone aéroportuaire à Mérignac ;
 - sites logistiques fret : zone d'Hourcade à Bègles-Villenave d'Ornon, Bordeaux-fret à Bruges ;
 - site industrialo-portuaire de Bassens-Ambarès ;
 - site tertiaire : quartier du Lac à Bordeaux-Bruges-Le Bouscat ;
 - pôle agroalimentaire Bordeaux Brienne ;
- 4 technopôles : Montesquieu, Technowest, Bordeaux Productic et Bordeaux Unitec ;
- 4 pôles de compétitivité :
 - « Pin Maritime du Futur », technologies et éco-développement pour la filière bois déposée par la fédération Industries du Bois Aquitain) ;
 - « Route des Lasers », déposé par Alpha-A2DI pour le développement du Laser MégaJoule) ;
 - « Aéronautique, espace, défense » (ASD), déposé par Aérospace Vallée et ayant vocation à se développer sur les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées pour le secteur Aéronautique et création de systèmes embarqués ;
 - « Prod'Innov » déposé A2DI pour la filière agro-santé).

Enjeux :

- l'optimisation de la conjonction entre les zones d'activités, bassins d'emplois et infrastructures ;
- la thématization des zones d'activités.

Synthèse du système économique girondin



- activités viticoles
- fonctions métropolitaines
- activités touristiques
- activités logistiques
- densité en offre commerciale (grandes et moyennes surfaces)
- zone aéroportuaire (aéroport, aéroport, Technowest)
- pôle "chimie"
- Laser Mégajoule
- activités portuaires

sources : fonds topographiques en provenance de la Bd-Carto98® - IGN®
droits de l'état réservés
Traitement A-urba septembre 2008

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Etat de la connaissance - Atlas des enjeux

Constats et dynamiques :

- activités viticoles : une filière de notoriété mondiale mais qui est fragilisée par la concurrence mondiale et par le manque de lisibilité des appellations ;
- activités touristiques : une fragmentation de l'image touristique de la Gironde (entre Lande, littoral populaire, Bassin d'Arcachon, Ville de pierres, sites viticoles) ;
- fonctions métropolitaines : une diversité de fonctions métropolitaines qui se partage entre 4 communes (Bordeaux, Mérignac, Talence, Pessac) ;
- densité en offre commerciale : une très forte corrélation entre implantation des zones commerciales et infrastructures routières ;
- pôle chimie : un déficit d'image et une faible valorisation du pôle chimie ;
- Laser Mégajoule : une bipolarisation de la filière « optique-laser » entre Le Barp et le Campus ;
- activités portuaires : une multi-polarisation de l'activité portuaire ;
- activités agricoles : une baisse d'activité de l'agriculture extensive et la mainmise de la maïsiculture qui fragilise certains territoires (notamment par rapport à leur ressource en eau).

Enjeux :

- le renforcement des fonctions métropolitaines et technopolitaines de la polarité dominante, par rapport à une compétitivité nationale, voire européenne :
 - l'aménagement du quartier d'affaires autour de la gare Saint-Jean Belcier,
 - l'optimisation des potentialités d'innovations par l'amélioration des liens entre université et entreprises (transfert de technologie),
 - l'amélioration des conditions d'accueil des entreprises et de leurs salariés (aménagement de zones d'activités, pépinières, réseaux,...),
 - le développement d'une offre de bureaux capable de satisfaire le dynamisme du marché et de répondre aux exigences des investisseurs et des entreprises,
 - la confirmation du rôle structurant de la filière aéronautique sur la zone du PGAD,
 - la requalification du site Ford à Blanquefort (emplois, foncier, fiscalité).
- l'accompagnement du développement des polarités secondaires :
 - la diversification de l'activité et de l'emploi,
 - l'optimisation de l'espace disponible,
 - la garantie d'une péréquation entre territoires par l'accompagnement des politiques de développement local ;
- l'évaluation des effets d'opportunités et réelles potentialités des territoires.

Enjeux transversaux :

- les problématiques foncières ;
- les problématiques fiscales ;
- la problématique de la logistique (gestion des flux, accessibilité, visibilité, ...) ;
- la mise en place d'une stratégie de marketing territorial.

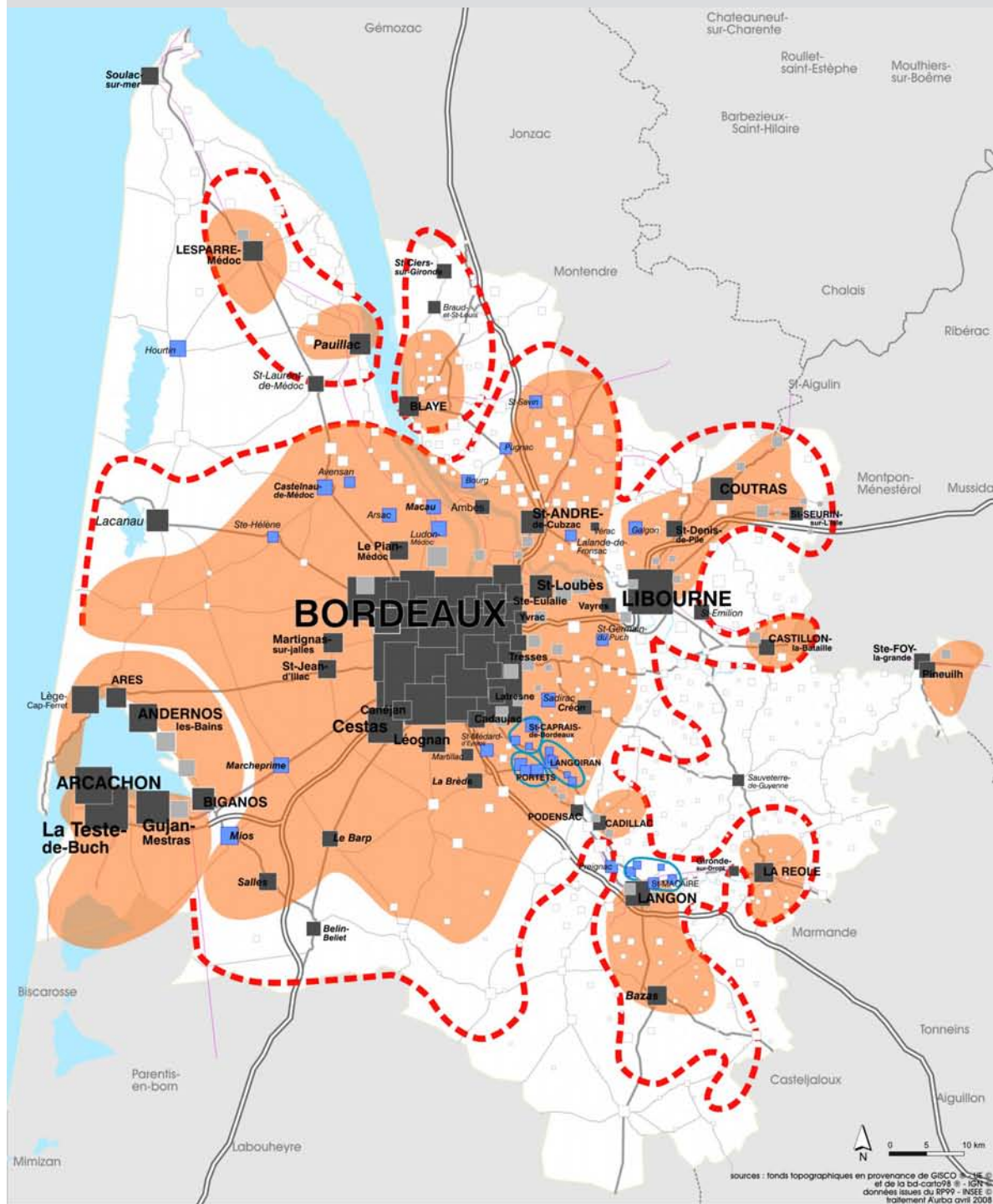
5 | Organisation générale du territoire, transport et mobilité

Des situations de « désordre territorial » sont perceptibles en Gironde :

- conflits d'usage dans les fonctions et mutations des espaces non seulement entre différents usages urbains, mais aussi entre les usages urbains et agricoles/naturels ;
- phénomènes de ségrégation spatiale du fait d'une hiérarchisation très gentrificatrice des marchés fonciers et immobiliers (éviction des populations les moins aisées) ;
- hypervalorisation de l'agglomération centrale qui tend à accroître les situations de dépendance des territoires périphériques, comme une forme de prédation territoriale qui ne met pas en valeur les complémentarités et spécificités locales ;
- faiblesse dans la lisibilité de l'offre territoriale, y compris en terme économique, ce qui nuit à l'attractivité et au rayonnement territorial ;
- dégradation (jusqu'à leur banalisation) des différentes identités paysagères, pourtant facteurs de motivation résidentielle.

Ces situations inégales sont le fruit d'un certain « désintérêt » pour la vie en ville au profit du périurbain, toujours plus lointain face à l'ampleur du phénomène. Ce dynamisme rural, où prédomine paradoxalement un mode de vie urbain, vient-il concurrencer l'attractivité résidentielle des villes moyennes de Gironde ? Quel va être leur rôle : seront-elles pourvoyeurs d'équipements et de services ; auront-elles une fonction de relais, vides de leurs résidents, qui eux se diffusent d'autant mieux dans l'espace rural que la desserte est performante ? Comment alors penser une stratégie de transports qui intègre ce phénomène et qui en minimise les impacts ?

Armature territoriale girondine



- centralité économique
- commune résidentielle
- communes rurales

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

- aire d'influence économique en 1999**
(ensemble de communes pour lesquelles au moins 30% des actifs occupés ont un emploi vers un système urbain ou un pôle d'emploi isolé)
- aire d'influence potentielle en 1999**
(ensemble de communes pour lesquelles 20 à 30% des actifs occupés ont un emploi vers un système urbain ou un pôle d'emploi isolé)

Etat de la connaissance - Atlas des enjeux

Chiffres-clés :

- 67,8 % des emplois girondins et 59,2 % de la population girondine situés dans le système urbain de Bordeaux.

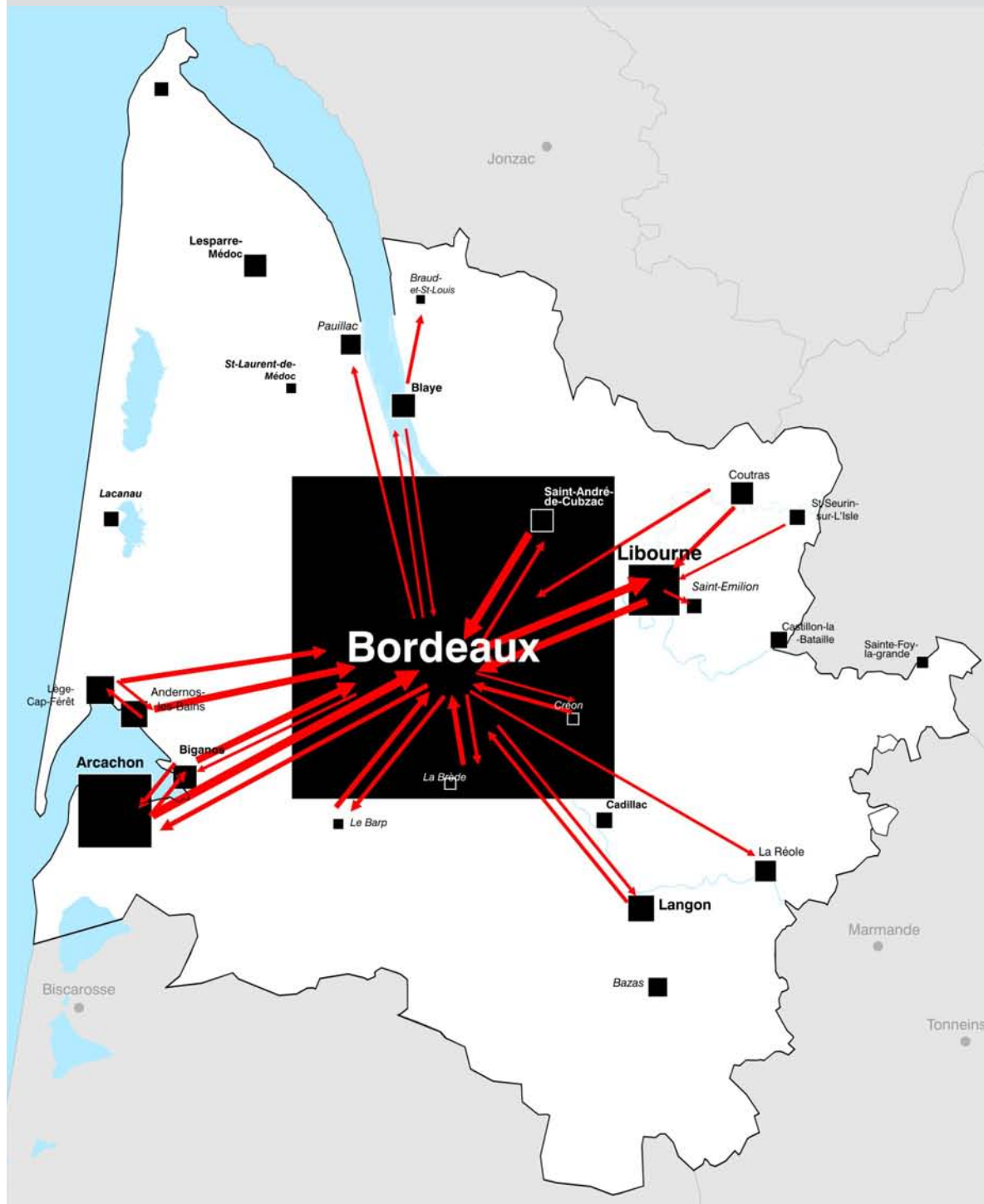
Constats et dynamiques :

- métropolisation croissante de la Gironde notamment par dilatation de l'aire d'influence bordelaise, qui découle des mutations des systèmes productifs et des besoins des entreprises (infrastructures, taille de marché, diversité, proximité,...) et conduit à un peuplement « en archipel » ;
- une forte pression urbaine exercée sur les centralités secondaires hors métropole (centre-bourgs, villages et petites villes) ;
- une généralisation de l'étalement urbain ;
- un éloignement croissant du lieu de travail au lieu de résidence ;
- une augmentation des déplacements.

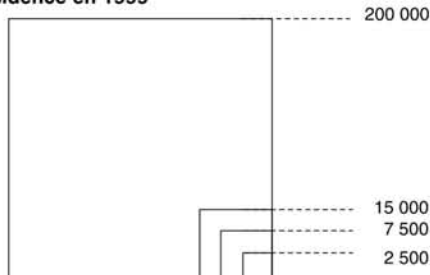
Enjeux :

- la maîtrise de l'étalement urbain dans un souci de :
 - durabilité (transports et mobilité),
 - préservation du cadre de vie (paysage et bien-être des ménages),
 - économie des dépenses publiques locales (surcoûts liés à l'urbanisation diffuse) ;
- le choix d'une organisation urbaine au vu des flux domicile-travail infradépartementaux et des modes de vies qui se traduira par la définition des territoires à densifier et à urbaniser par rapport aux projets de territoire ;
- l'organisation et la régulation des échanges entre les pôles d'emploi et les entités résidentielles, notamment via les déplacements.

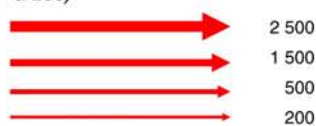
Principaux déplacements



quantité d'actifs occupés qui travaillent à l'intérieur de leur système urbain ou pôle d'emploi isolé de résidence en 1999



volume de déplacements entre les systèmes urbains et les pôles d'emploi isolés en 1999 (> à 200)



sources : fonds topographiques en provenance de la Bd-carto98 - IGN © droits de l'état réservés données issues du RP99 - INSEE © traitement Aurba septembre 2004

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Etat de la connaissance - Atlas des enjeux

Chiffres-clés :

- 15 % des déplacements quotidiens effectués par des ressortissants du système urbain d'Arcachon à destination de la CUB, 19 % pour Libourne ;
- 32 300 actifs se rendant dans la CUB pour y travailler en 1975 contre 71 100 en 1999 ;
- 8,5 km parcourus en moyenne quotidiennement par un actif en Gironde et une distance quotidienne moyenne qui augmente de 21,2 % entre 1990 et 1999.

Constats et dynamiques :

- des déplacements quotidiens importants entre les trois systèmes urbains principaux ;
- une multiplication des déplacements domicile-travail mais également un accroissement de « la mobilité locale quotidienne » ;
- une croissance des déplacements liés à la pratique des loisirs.

Enjeux :

- l'organisation conjointe de l'offre territoriale urbaine et l'offre en déplacements, à l'échelle infra-départementale et inter-communautaire ;
- l'organisation et la régulation des échanges et déplacements entre les pôles d'emploi et les entités résidentielles ;
- la définition de cette offre de liaison.

Projets routiers en Gironde



- les réalisations récentes
- les projets

sources : fonds topographiques en provenance de GISC0 © - UE © et de la bd-carto98 © - IGN © traitement A'urba mai 2008

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Etat de la connaissance - Atlas des enjeux

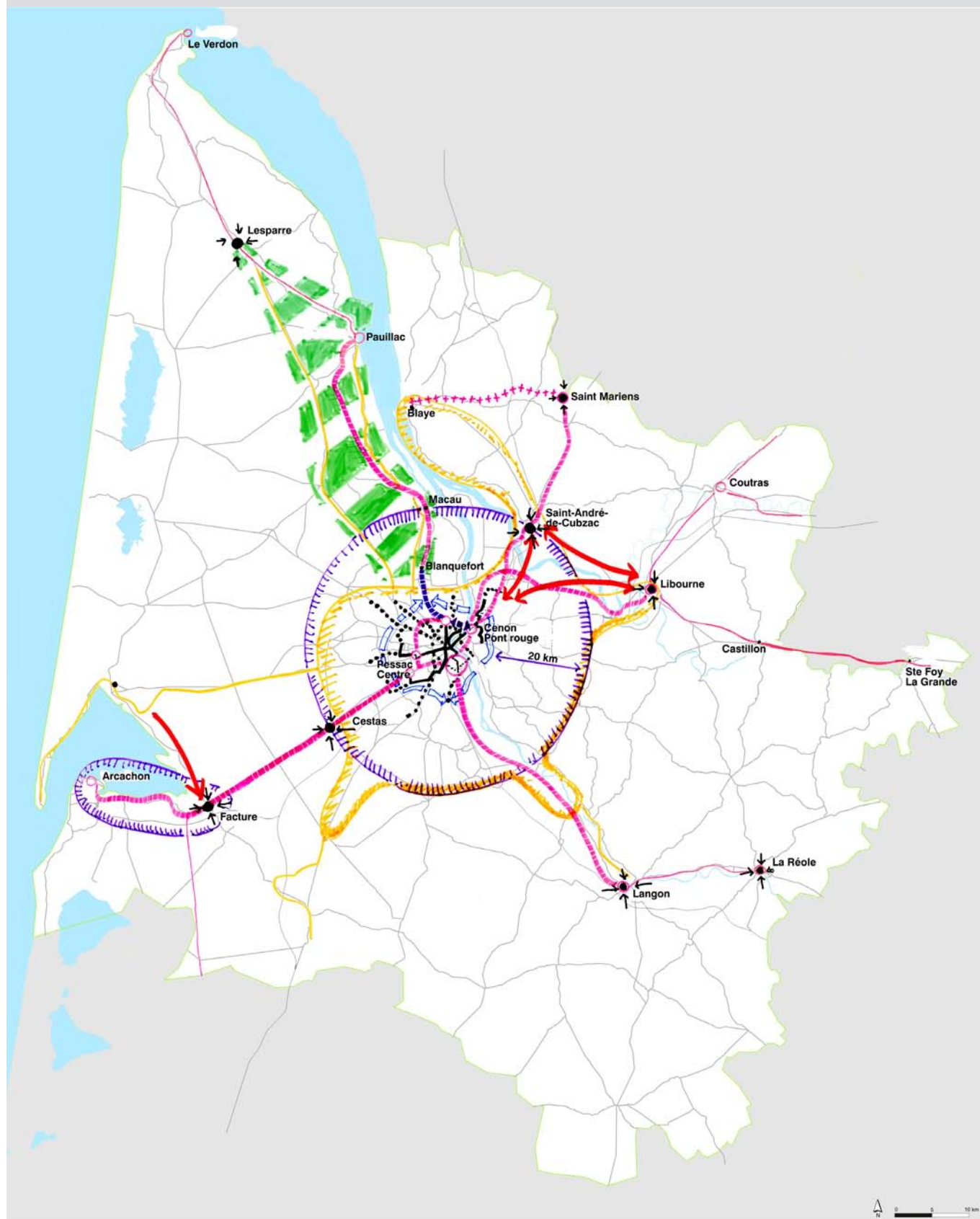
Constats et dynamiques :

- un réseau de déplacements radiocentrique et radiale autour de Bordeaux ;
- une congestion quasi totale du réseau routier de l'agglomération bordelaise ;
- une saturation des réseaux routiers et un réseau de transport en commun insuffisant entre Arcachon – Bordeaux – Libourne ;
- une pollution atmosphérique peu prononcée mais une augmentation des gaz à effet de serre, du fait notamment de l'importance du trafic routier ;
- un réseau et une offre en transports collectifs insuffisants en dehors de l'agglomération.

Enjeux :

- la réponse aux besoins croissants de déplacements inter-urbains (dans la CUB, entre les polarités principales, de périurbain à urbain et de périphérie à périphérie) et aux échanges entre les deux rives ;
- la réduction d'émission de gaz à effet de serre ;
- le développement d'une offre accessible au plus grand nombre alternative aux déplacements individuels.

Synthèse des enjeux en TC



sources : fonds topographiques en provenance de GISCO © - UE ©
et de la bd-carto50 © - IGN ©
données issues du RP99 - INSEE ©
traitement A'urba septembre 2007

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Enjeux :



Conforter, aménager les principaux pôles de rabattement des cars vers les arrêts ferroviaires?



Limites du territoire péri-urbain définies par le CG 33 : secteur à forte offre en cars péri-urbains.



Lignes structurantes de cars hors territoire péri-urbain.



Développer de nouvelles lignes structurantes rabattues sur le ferroviaire?



Réseau ferroviaire à cadencement intégral en 2020.



Reste du réseau ferroviaire



Etude de faisabilité de réouverture de la ligne Blaye - St Mariens



Territoire Sud Mèdoc : offre peu lisible et articulée entre le train et les cars; améliorer la situation existante?



Réseau tramway existant



Prolongements à l'étude



Tramway urbain d'agglomération à l'étude



Territoires à 20 km du centre (~ 20 min en TCSP à 60km/h en moyenne) territoire périurbain attractif de renforcement de l'offre en site propre et de densification autour des gares, arrêts?



Bouclage ferroviaire?



Développer l'offre en TC de périphérie en périphérie en utilisant notamment la rocade?



Annexe 2 | Composition du groupe de travail

Annexe 2 | Composition du groupe de travail

Voici la liste des personnes, par ordre alphabétique, ayant participé au groupe de travail, plus ou moins régulières mais sans qui, ce travail n'aurait pu être effectué :

Direction départementale de l'Équipement de la Gironde

Dominique Barrault, responsable du pôle Observation, Prospective et Économie des Territoires

Carole Contamine, directrice de la Division de l'Aire Bordelaise

Joël Gillon, directeur du service Urbanisme, Aménagement et Développement Local

Jérôme Goze, Directeur Département Adjoint

Olivier Hersent, responsable unité aménagement de la Division de l'Aire Bordelaise

Gérard Huynh Van Phuong, chargé d'études politique de l'habitat, service Habitat, Ville et Quartiers

Vincent Legrain, adjoint au directeur, service Aménagement et Développement Local

Conseil général de la Gironde

Aryèle Berthier, chef du service Territorial du Développement Durable, direction du Développement Territorial

Arnaud Cuisinier-Raynal, chef du service Centre Ressources et Informations Territoriales

Corinne Gély, directrice adjointe, responsable du pôle Urbanisme, Habitat, Logement Social et Renouvellement Urbain

Twefik Guerroudj, chargé de mission urbanisme

Gaëlle Ménard, chargé de mission pôle urbanisme

Corinne Pertuis, directrice de la direction du Développement Territorial

Marie-Christine Plessiet, Directrice générale adjointe chargée du Développement

Marie-José Roque, service Territorial du Développement Durable

Communauté urbaine de Bordeaux

Jean-Louis Fournier, chargé de mission Cellule Politique Foncière, direction du Développement Urbain et de la Planification

Françoise Le Guern, directeur adjoint, direction du Développement Urbain et de la Planification

a'urba

Jean-Christophe Chadanson, directeur du pôle Mobilité, Développement durable, Environnement espaces naturels

Agnès Charousset, directrice du pôle Habitat, Foncier et Evolution Sociale

Marie-Anne Clementi, assistante d'études, pôle Habitat, Foncier et Evolution Sociale

Stella Manning, chargée d'études, pôle Habitat, Foncier et Evolution Sociale

David Schnee, assistant d'études



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
contact@aurba.org | www.aurba.com