Sysdau

# SCOT de l'aire métropolitaine bordelaise

# Bilan d'étape du Schéma Directeur de 2001

**Sysdau** Hangar G2 - Quai Armand Lalande - BP 88 - 33041 Bordeaux cedex
Tél. : 05 56 11 06 60 / Fax : 05 56 11 05 80
e-mail : sysdau@sysdau.fr

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

Rapport d'étude 24/10/08 PROVISOIRE ETAPE DEFINITIF

## Objet de l'étude

Le 24 octobre 2007, le Comité Syndical du Sysdau a officiellement lancé la révision du Schéma Directeur actuel. L'évolution législative, l'apparition de nouveaux enjeux sociétaux et la réalisation de nombreux projets sur le territoire girondin justifient cette démarche.

Ce document, élaboré conjointement par l'a-urba sous la direction de Francis Cuillier et le Sysdau sous la direction de Marie Recalde, est une base de travail rassemblant les premiers éléments d'un bilan d'étape du Schéma Directeur de 2001 et de l'état des lieux du territoire de projet.

Ont contribué à ce document Jean-Christophe Chadanson, Bob Clément, Sylvia Labèque, Jean-Baptiste Rigaudy, Pierre Lascabettes, Agnès Charousset, Michaël David, Valérie Diaz, Robert Lucante, Vincent Schœnmakers, Emmanuelle Gaillard, Cécile Rasselet, Maud Gourvellec, Catherine Le Calvé, Arnaud Guéguen, Laurence Orliac, et les services ressources de l'a-urba.

**Sommaire**

**Un bilan pour la révision** **p. | 5**

**1. Démographie, prospective des besoins en habitat et modes de vie** **p. | 11**
1.1 Les objectifs du Schéma Directeur de 2001 p. | 13
1.2 Bilan de la mise en œuvre du Schéma Directeur de 2001 p. | 17

**2. Développement économique, activités, commerces et équipements** **p. | 25**
2.1 Développement économique et activités p. | 27
2.1.1 Les objectifs du Schéma Directeur de 2001 p. | 27
2.1.2 Bilan de la mise en œuvre du Schéma Directeur de 2001 p. | 29
2.2 Commerces **p. | 47**
2.2.1 Les objectifs du Schéma Directeur de 2001 p. | 47
2.2.2 Bilan de la mise en œuvre du Schéma Directeur de 2001 p. | 49
2.3 Équipements **p. | 54**
2.3.1 Les objectifs du Schéma Directeur **actuel** de 2001 p. | 54
2.3.2 Bilan de la mise en œuvre du Schéma Directeur de 2001 p. | 55

**3. Mobilité et organisation des déplacements** **p. | 57**
3.1 Les objectifs du Schéma Directeur de 2001 p. | 59
3.2 Bilan de la mise en œuvre du Schéma Directeur de 2001 p. | 61

**4. Trame environnementale des espaces naturels et agricoles** **p. | 77**
4.1 Les objectifs du Schéma Directeur de 2001 p. | 78
4.2 Bilan de la mise en œuvre du Schéma Directeur de 2001 p. | 79

**5. Armature territoriale, identités géographiques et formes urbaines** **p. | 89**
5.1 Les objectifs du Schéma Directeur de 2001 p. | 91
5.2 Bilan de la mise en œuvre du Schéma Directeur de 2001 p. | 95

**Synthèse des enseignements** **p. | 107**

**Annexes** **p. | 109**

# Un bilan pour la révision

## Une obligation légale

Le 24 octobre 2007, le Comité syndical du Sysdau a officiellement lancé la révision du Schéma Directeur de l'aire métropolitaine bordelaise en vue d'opérer sa transformation en Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). Les obligations réglementaires les plus récentes imposent cette révision et ses conséquences en termes de nouveaux éléments à intégrer : le SCoT devra désormais fixer les orientations fondamentales de l'organisation du territoire à partir d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durable, nouvelle pièce du dossier de SCoT. Ce document devra être le pivot de la démarche et porter l'expression du projet d'ensemble.

Une autre nouveauté se situe dans l'obligation de qualifier les retombées du projet sur l'environnement, ce qui impose la mise en œuvre d'une évaluation environnementale des choix retenus dans le projet.

Enfin, l'évolution récente du cadre légal, si elle n'est pas encore complètement fixée, met le futur SCoT en première ligne sur certains volets nouveaux comme la définition d'une trame « verte et bleue » (future loi dite Grenelle 1, en cours de discussion au Parlement), la prise en compte de l'empreinte énergétique du territoire (Grenelle 1) ainsi que la régulation des programmes commerciaux (loi LME).

Pour autant, il ne s'agit pas, loin s'en faut, de mettre en cause « a priori » les fondamentaux du Schéma Directeur actuel qui, rappellons-le, propose une vision du développement de l'aire métropolitaine à l'horizon 2010-2020. Lancées, il y a tout juste dix ans, les réflexions préalables à l'arrêt du projet « métropolitain » restent largement valides, même si, on le verra, le contexte de croissance urbaine a changé puisqu'il s'étend désormais à l'ensemble du territoire girondin.

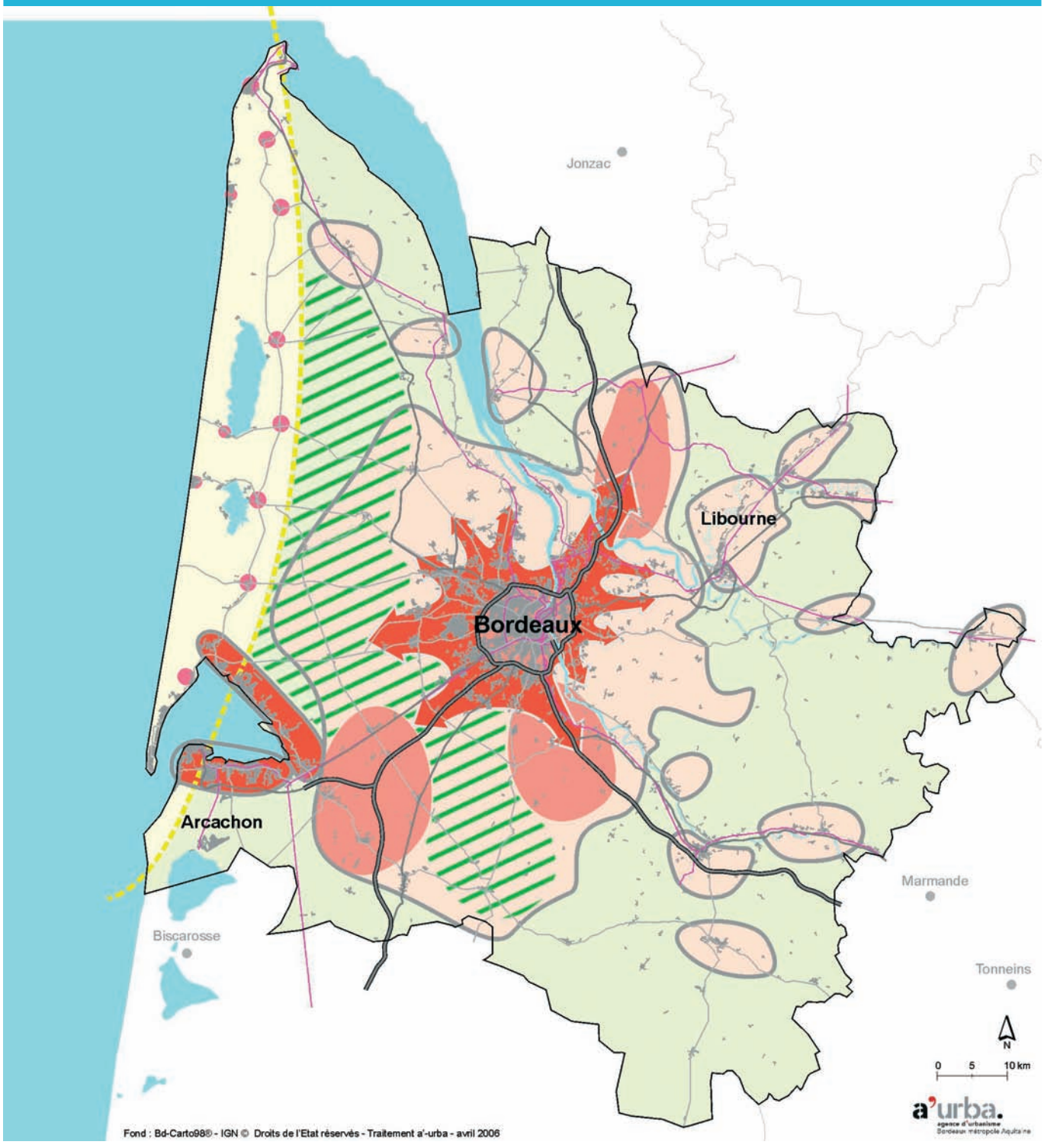
## Un préalable dans cette démarche : repartir de l'actuel Schéma Directeur

Désireux de se lancer dans cette démarche, les élus ont donc affirmé leur volonté, au travers de ce document et, comme préalable, d'examiner la manière dont le Schéma Directeur actuel a été mis en œuvre et quels en ont été ses effets. Il s'agit dès lors d'apprécier les réussites tout en identifiant des marges de progrès ; en somme, de tirer un bilan d'étape du Schéma Directeur, sept ans après son approbation.

Ce bilan se réalise bien sûr en prenant pour référence les grands axes stratégiques du Schéma Directeur initial, rappellés ici pour mémoire :
- « un renforcement urbain du centre de l'agglomération dans le cadre de la poursuite du développement multipolaire existant sur l'ensemble de l'aire métropolitaine[1] ;
- une gestion économe, diversifiée et intelligente de l'espace favorisant la valorisation de la qualité urbaine, la protection des zones viticoles et des espaces naturels requalifiés, préservant ainsi leur intégrité ;

1. Schéma Directeur éditorial

## La croissance urbaine entre 1982 et 1999




aire d'influence des systèmes urbains en 1999

développement urbain important lié à la balnéarisation de la bande littorale

espace soumis à une pression urbaine modérée

espace soumis à une pression urbaine forte

espace soumis à une pression urbaine très forte

continuité forestière préservée de la croissance urbaine

territoire rural relativement préservé

transports collectifs péri-urbains, auxquels s'ajoutent les projets de nouveaux franchissements du fleuve dans la ville centre, les liaisons nord-sud routières et ferroviaires, sans oublier le développement du port et de l'aéroport ;
- une prévention contre les risques naturels – en particulier inondations – mais aussi industriels ;
- un développement économique soutenu par l'excellence des secteurs d'enseignement, de recherche et d'innovation et la volonté de réduire les disparités sociales et territoriales »[1].

**La présentation du bilan sera organisée au regard des cinq thématiques suivantes :**
**- démographie, habitat et modes de vie ;**
**- développement économique, activités, commerce, équipement ;**
**- mobilité et organisation des déplacements ;**
**- environnement, milieux naturels et agricoles, risques ;**
**- armature territoriale, identités géographiques et formes urbaines.**

Pour chacune de ces thématiques on s'efforcera d'identifier en quoi l'actuel Schéma Directeur a répondu – ou n'a pas répondu – aux objectifs fixés ci-avant, en partant, de la manière la plus concrète possible, des actions réellement mises en œuvre depuis sept ans.

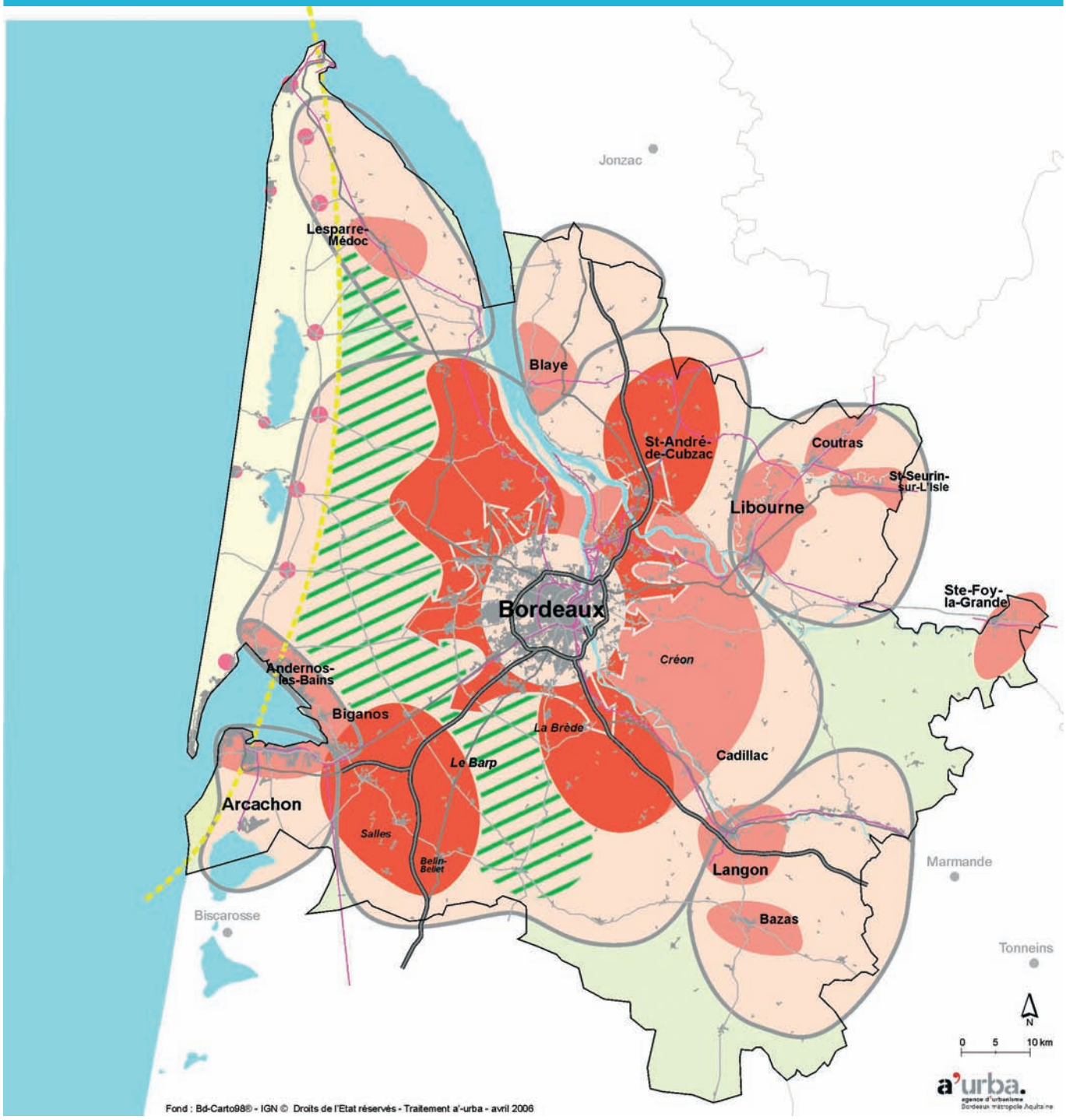
**Un bilan dans un contexte particulier : une croissance urbaine généralisée à l'ensemble du territoire girondin.**

Dix ans après le lancement du Schéma Directeur, le bilan s'inscrit dans un contexte renouvelé quant à la croissance urbaine et démographique : une nouvelle dynamique démographique s'est manifestée pour le sud-ouest littoral français, de manière particulièrement marquée entre 2005 et 2008 ; cette dynamique, liée à l'attractivité du territoire mais également à des facteurs externes de migration résidentielle, a été largement décrite lors des assises de la croissance urbaine en Gironde tenues en novembre 2007.

Cette dynamique démographique concourt à modifier l'organisation du territoire girondin qui tend à devenir une véritable région métropolitaine. Plusieurs phénomènes se conjuguent :
**- une très forte attractivité des territoires ruraux hors aire métropolitaine de la vallée de la Garonne et du Langonnais, du Libournais, du Nord Médoc, du centre de l'Entre-deux-Mers et du Cubzaguais et du Val de l'Eyre, qui crée des effets de bord concurrençant d'une certaine manière le territoire du Schéma Directeur en terme de développement métropolitain ;**
**- une occupation résidentielle qui se multipolarise avec des pôles de plus en plus petits et nombreux en dehors de l'aire métropolitaine alors que l'emploi reste concentré dans la partie communautaire et urbaine de l'aire du Schéma Directeur ;**
**- l'émergence d'une polarité structurante au niveau de la Cobas et du bassin d'Arcachon, où prend peu à peu corps la constitution d'une véritable agglomération qui trenforce son autonomie en termes d'équipements et de services par rapport à l'agglomération bordelaise.**

1. Schéma Directeur éditorial

## Les tendances depuis 1999




aire d'influence des systèmes urbains en 1999

développement urbain important lié à la balnéarisation de la bande littorale

espace soumis à une pression urbaine modérée

espace soumis à une pression urbaine forte

espace soumis à une pression urbaine très forte

continuité forestière préservée de la croissance urbaine

territoire rural relativement préservé

Ainsi, la nécessité de prendre en compte l'évolution des territoires partenaires situés hors de l'aire métropolitaine se fait jour.

La qualité urbaine, le développement multipolaire, la gestion économe des zones agricoles, le rééquilibrage entre les différents modes de transports et l'organisation et le développement économique de tous les territoires, soit l'ensemble des axes stratégiques du Schéma Directeur actuel, sont des problématiques plus que jamais d'actualité. Mais elles demandent aujourd'hui à être pensées dans un cadre global à l'échelle de la métropole girondine.

**Observation : un bilan dressé dans le contexte particulier de l'évolution réglementaire en cours sur l'environnement**

L'engagement des débats parlementaires sur le Grenelle 1, et la perspective du Grenelle 2, annoncent l'arrivée de nouveaux textes réglementaires qui porteront sur une multitude de sujets :
- la cohérence transport/urbanisme ;
- l'économie d'espace construit ;
- le développement des réseaux de déplacements collectifs ;
- la valorisation des qualités écologiques des territoires ;
- la protection de l'eau ;
- la protection contre les nuisances et pollutions ;
- la baisse des consommations énergétiques et la valorisation des énergies renouvelables.

L'actuel Schéma Directeur n'ignorait pas ces aspects, tant sur la préservation de la charpente naturelle et la protection des différents terroirs viticoles que sur l'économie d'espace et l'articulation urbanisme/transports collectifs. Toutefois, un certain nombre de nouveaux aspects, comme la prise en compte des objectifs nationaux et européens en matière de réduction de l'effet de serre, la réduction de la « facture » énergétique du territoire et la préservation de la biodiversité, n'étaient pas explicités en tant que tels dans l'actuel projet. Ils pourraient à terme être réalisés si les textes réglementaires le confirment. Toutefois, le bilan, parce qu'il porte sur le Schéma Directeur actuel, n'a pas à intégrer ces nouveaux éléments non encore confirmés.

# 01

–

## Démographie, prospective des besoins en habitat et modes de vie

# 1 | Démographie, prospective des besoins en habitat et modes de vie

## Rappel des projections démographiques à l'horizon 2020

| | Hypothèse H1 | | | | Hypothèse H2 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Secteur | Pop. 1999(*) | Population en 2020 | Évolution 1999/2020 | Taux de variation annuel moyen | Population en 2020 | Évolution 1999/2020 | Taux de variation annuel moyen |
| Bordeaux | 215 363 | 250 381 | 35 018 | 0,72 | 255 121 | 39 758 | 0,81 |
| Nord-Ouest | 180 552 | 206 867 | 26 315 | 0,65 | 225 350 | 44 798 | 1,06 |
| Sud-Ouest | 165 521 | 190 042 | 24 521 | 0,66 | 200 203 | 34 682 | 0,91 |
| Rive Droite CUB | 98 562 | 106 957 | 8 395 | 0,39 | 109 904 | 11 342 | 0,52 |
| Médoc | 21 515 | 28 691 | 7 176 | 1,38 | 26 186 | 4 671 | 0,94 |
| Landes-Graves | 63 711 | 84 258 | 20 547 | 1,34 | 86 200 | 22 489 | 1,45 |
| Entre-Deux-Mers | 66 353 | 87 571 | 21 218 | 1,33 | 79 260 | 12 907 | 0,85 |
| Total CUB | 659 998 | 754 247 | 94 249 | 0,64 | 790 578 | 130 580 | 0,86 |
| Total hors CUB | 151 579 | 200 520 | 48 941 | 1,34 | 191 646 | 40 067 | 1,12 |
| Total SD | **811 577** | **954 766** | **143 189** | **0,78** | **982 225** | **170 648** | **0,91** |

(*) source INSEE et Schéma Directeur 2001 – chiffres estimés à partir des premiers résultats du RGP1999

Hypothèse H1 : cette hypothèse repose sur un développement périphérique nettement plus important que dans les secteurs centraux. Elle est qualifiée communément « d'hypothèse basse ».

Hypothèse H2 : cette hypothèse, dite « haute » par rapport à l'autre, ponderait en fait les objectifs de l'hypothèse 1 en tenant compte des objectifs des maires[1].
Elle repose sur un accroissement plus important de la périphérie que des secteurs centraux mais cette hypothèse s'inscrit dans un mouvement qui tend à inverser les tendances passées à l'étalement. Il y aurait donc des flux migratoires centrifuges à l'intérieur de l'agglomération, les zones centrales étant attractives vis à vis du reste de la Gironde et des autres départements français[1].

1. Selon les termes affichés dans le document du SDAU 2001 p.72

# 1 | Démographie, prospective des besoins en habitat et modes de vie

## 1.1 | Les objectifs du Schéma Directeur actuel de 2001

Les objectifs du Schéma Directeur de 2001 en matière de démographie, d'habitat et d'équipements d'agglomération avaient mis en lumière les grands équilibres du développement urbain à travers les questions de développement résidentiel, de politique du logement social, d'implantation des grands équipements publics et institutionnels ainsi que de rayonnement de l'agglomération.

Ils ont par ailleurs pris en compte les projets et problématiques portés dans les nouveaux documents cadres (PLH, PDU, projets urbains, etc.).

**Rappel des objectifs démographiques du Schéma Directeur de 2001 : assurer les conditions d'un développement démographique soutenu et équilibré**

**Avertissement méthodologique**
**L'ensemble des données relatives à la démographie présentées ci-après prennent en compte l'évolution du périmètre du Schéma Directeur intervenue suite à la délibération du 24 janvier 2004 (cf. carte jointe en annexe). En particulier, les hypothèses H1 et H2 ont été recalculées sur les nouveaux périmètres.**
**Il est par ailleurs important de rappeler que les chiffres présentés dans le Schéma Directeur 2001 étaient issus du recensement provisoire 1999.**
**L'évaluation a quant à elle été réalisée à partir des données définitives de ce recensement adaptées aux évolutions du périmètre.**

D'après les projections démographiques de l'INSEE, le Schéma Directeur de 2001 affichait un objectif compris entre 951 500 et 979 200 habitants à l'horizon 2020 (soit 142 500 à plus de 170 200 habitants).

Deux hypothèses de développement démographique, dites H1 et H2, avaient été retenues pour les différents secteurs du Schéma Directeur.

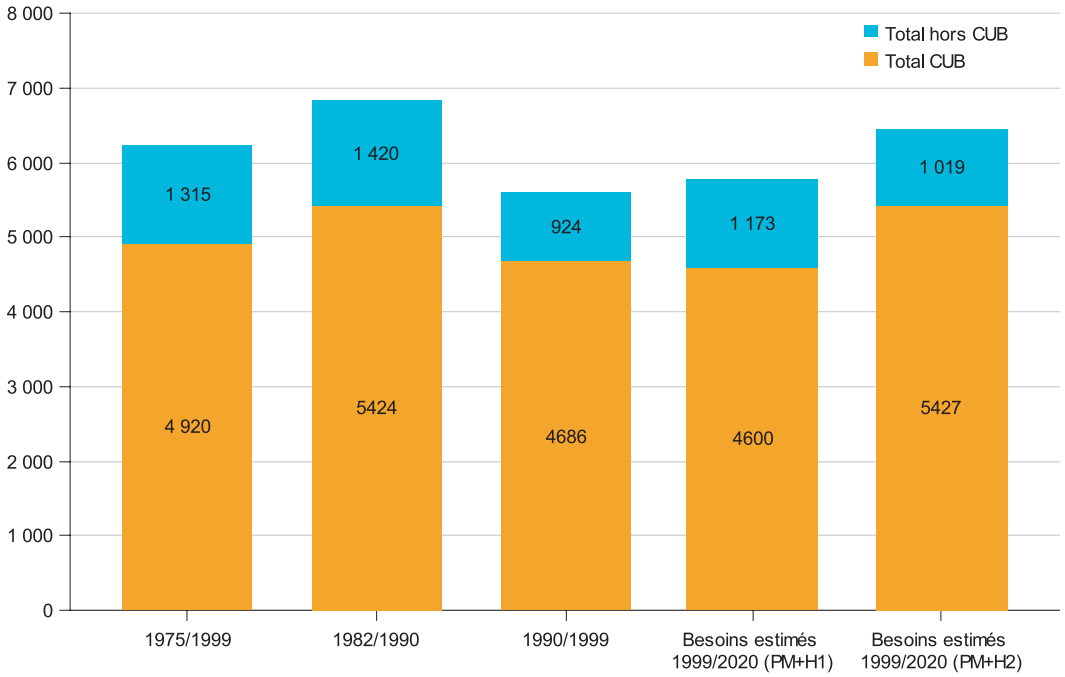
Ces hypothèses visaient un renforcement de l'attractivité de la CUB, le reste du territoire étant quant à lui appelé à se stabiliser par rapport à la période 1975/1999.

Dans cette perspective, un double objectif était alors affiché :

- garantir les conditions d'accueil des populations (selon l'hypothèse de croissance la plus forte) et assurer les besoins liés au renouvellement du parc et du desserrement des ménages ;

- équilibrer les poids de population entre les centres et les périphéries, les tissus urbains et périurbains.

## Part de la CUB et du reste de l'aire métropolitaine dans la production de logements, estimation des besoins 1999/2020




## Rappel des rythmes de production de logements et estimation des besoins de production annuelle 1999/2020

| Secteur | Production de logements 1975/1982 | Production de logements 1982/1990 | Production de logements 1990/1999 | Besoins estimés 1999/2020 (P.M + H1) | Besoins estimés 1999/2020 (P.M + H2) |
|---|---|---|---|---|---|
| Bordeaux | 1 367 | 1 507 | 1 447 | 1 202 | 1 335 |
| Nord-Ouest | 1 688 | 1 788 | 1 554 | 1 324 | 1 725 |
| Sud-Ouest | 1 245 | 1 184 | 1329 | 1 183 | 1 410 |
| Rive Droite CUB | 619 | 945 | 356 | 891 | 957 |
| Médoc | 207 | 228 | 145 | 216 | 166 |
| Landes-Graves | 603 | 690 | 386 | 445 | 473 |
| Entre-Deux-Mers | 506 | 502 | 393 | 512 | 380 |
| Total CUB | 4 920 | 5 424 | 4 686 | 4 600 | 5 427 |
| Total hors CUB | 1 315 | 1 420 | 924 | 1 173 | 1 019 |
| Total SD | **6 235** | **6 844** | **5 610** | **5 773** | **6 446** |

# 1 | Démographie, prospective des besoins en habitat et modes de vie

## Rappel des besoins en habitat définis dans le Schéma Directeur de 2001

### Les objectifs quantitatifs

Compte tenu des besoins liés au point mort et aux besoins inhérents aux hypothèses de croissance démographique retenues (H1 et H2), les besoins en logements neufs entre 1999 et 2020 avaient été estimés dans le Schéma Directeur de 2001 **entre 121 233 et 135 600** soit en moyenne **5 773 à 6 446 logements neufs par an.**

### Les objectifs qualitatifs

Au-delà de la réponse quantitative aux besoins des ménages, les objectifs affichés en matière d'habitat reposaient sur une volonté de rééquilibrage de l'agglomération afin de limiter la spécialisation des territoires (accession en périphérie, locatif privé dans le centre, etc.) et l'étalement urbain, ainsi qu'une volonté de diversification de l'offre de logement afin que chacun puisse choisir son lieu de résidence en fonction de ses moyens et de ses aspirations personnelles.

Les options proposées préconisaient :

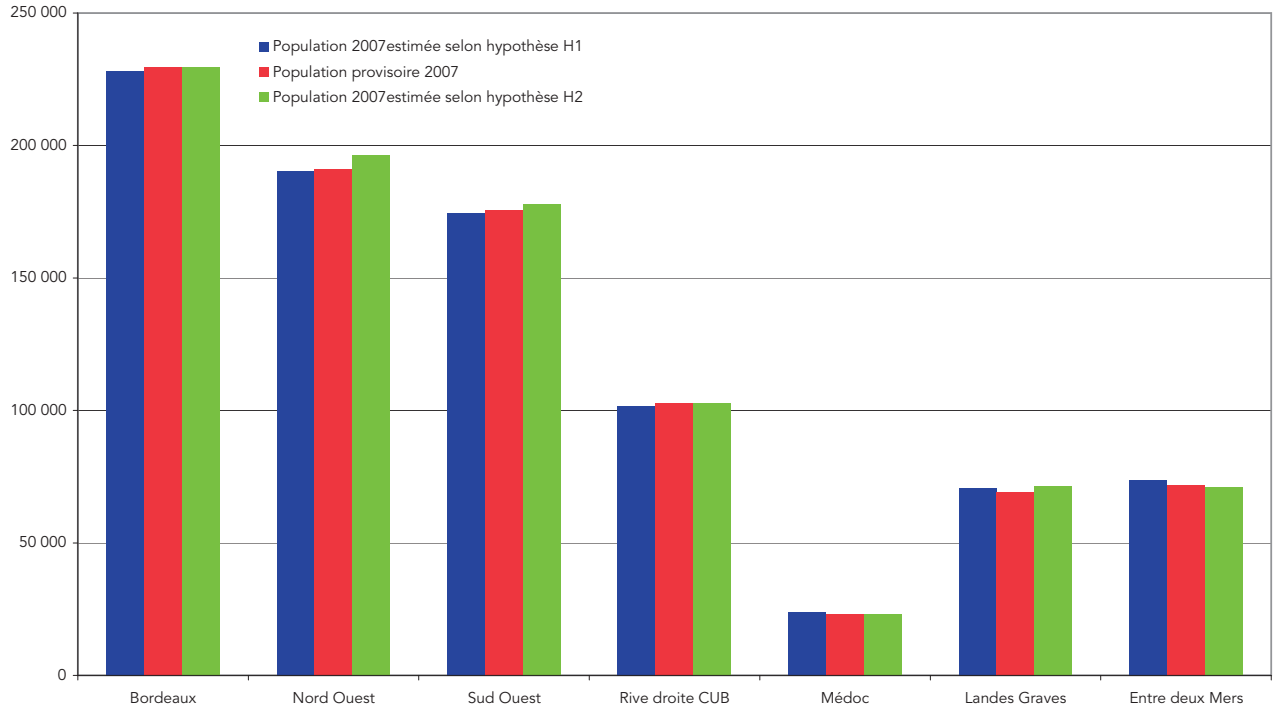
Une géographie préférentielle de l'habitat à travers :
- le recentrage du développement urbain sur les zones équipées et équipables dans le respect des espaces naturels et des paysages ainsi que dans les secteurs desservis par les transports en commun, en particulier dans la CUB ;
- le renforcement des centres-villes et des centres-bourgs ;
- la densification et la structuration des corridors de transports collectifs, (synonyme d'accessibilité accrue et d'attractivité) au travers d'actions de réhabilitation, de densification et de structuration urbaine aussi bien dans l'hypercentre qu'en périphérie.

Une diversification de l'offre, et en particulier :
- des catégories de logements (accession, locatif social ou privé) ;
- en direction des catégories de personnes (jeunes ménages, personnes âgées, gens du voyage, personnes handicapées, etc.) ;
- des formes d'habitat (individuel, individuel groupé, etc.) ;
- la reconquête et la valorisation du patrimoine insalubre, vacant ou dégradé ;
- la requalification du patrimoine architectural et urbain de la ville-centre ;
- la mise en place d'actions coordonnées combinant actions publiques fortes, adaptation des outils traditionnels d'intervention et dispositifs permettant la prescription de travaux (sortie d'insalubrité) ou ponctuellement des interventions plus lourdes (RHI, PRI, etc.) ;
- la promotion des opérations de requalification du parc locatif social et des parcs privés nécessitant réhabilitation.

Il est essentiel de rappeler que les objectifs de 2001 en matière d'habitat insistaient sur l'importance de considérer l'habitat au regard des autres éléments d'organisation urbaine (proximité des équipements et services publics, des axes de transports en commun, etc.).

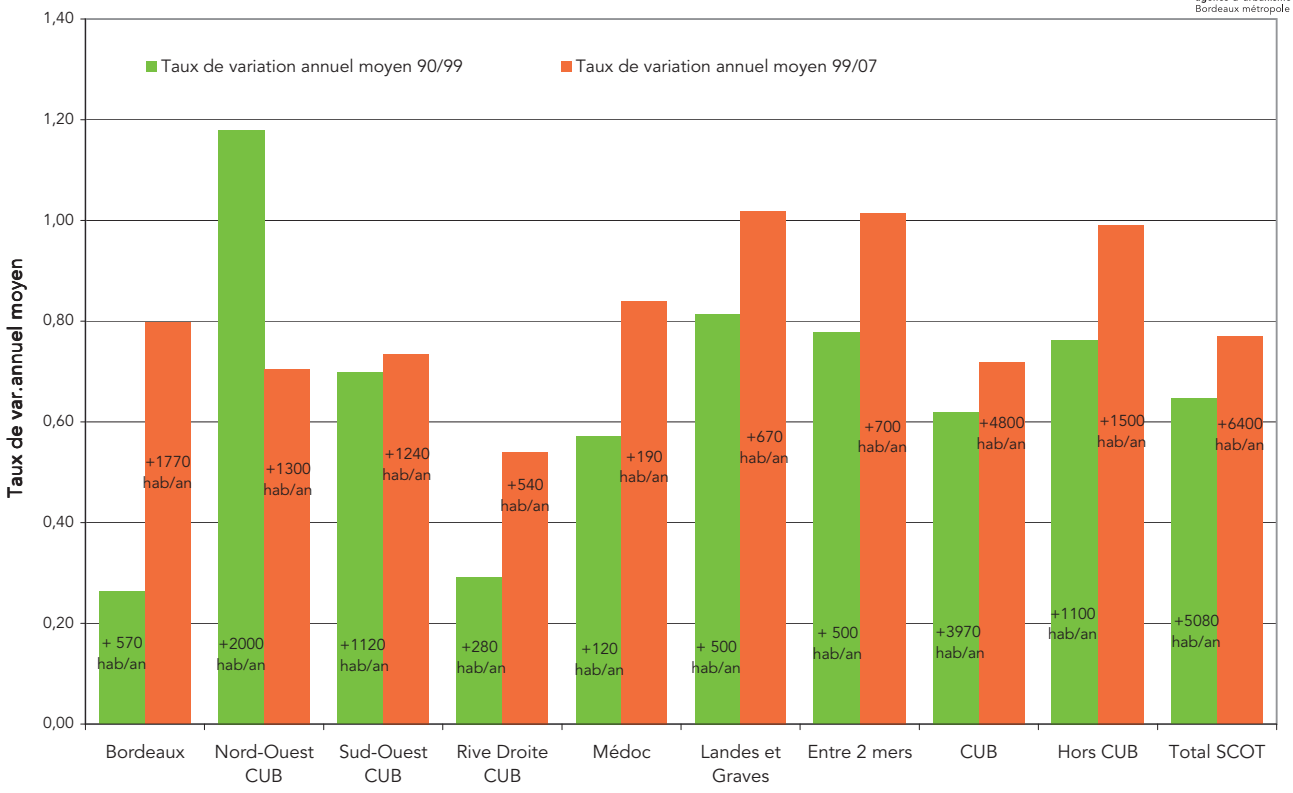
## Estimation de la population en 2007

Population estimée au regard des hypothèses d'évolution démographique du Schéma Directeur de 2001




Source : INSEE / a'urba

Evolution des taux de variation moyens annuels depuis 1999




Source : INSEE / a'urba

# 1 | Démographie, prospective des besoins en habitat et modes de vie

## 1.2 | Bilan de la mise en œuvre du Schéma Directeur de 2001

### 1.2.1 | Un bilan démographique quantitatif satisfaisant, mais un effort de rééquilibrage à poursuivre

**Avertissement méthodologique**
**Compte tenu de l'évolution des méthodes de recensement de l'INSEE et de la mise en place du recensement rénové de la population, la population ne peut être connue que de manière provisoire.**
**20 % des communes de moins de 10 000 habitants ont été recensées en 2004.**
**20 % des communes de moins de 10 000 habitants ont été recensées en 2005.**
**20 % des communes de moins de 10 000 habitants ont été recensées en 2006.**
**20 % des communes de moins de 10 000 habitants ont été recensées en 2007.**
**Les communes de plus de 10 000 habitants se sont vues communiquer une estimation de leur population (sauf Floirac), affinée chaque année, au 1er juillet 2005.**
**Enfin, 20 % des communes de moins de 10 000 habitants et Floirac n'ont pas d'autres chiffres de l'INSEE que le RGP 1999. Aussi, pour ces dernières, l'a-urba propose des estimations de population issues d'un modèle prenant en compte la dynamique de construction au 1er janvier 2007 (cf. tableau récapitulatif à la commune en annexe).**

**L'objectif quantitatif**

**Bilan**

Selon les estimations démographiques réalisées, **la population de l'aire métropolitaine est estimée en 2007 à 863 000 habitants, soit un chiffre proche de l'hypothèse basse H1 du Schéma Directeur** (environ 862 900 habitants pour 2007), l'hypothèse haute dépassant les 872 000 habitants.

Le territoire aurait donc enregistré une évolution démographique de plus de 50 000 habitants depuis 1999. Une telle évolution a principalement concerné la ville-centre ainsi que les secteurs Nord-Ouest CUB et Sud-Ouest CUB.

Si les évolutions démographiques effectives se rapprochent de l'hypothèse H1, elles ne la rejoignent que dans l'analyse intrinsèque au périmètre du Schéma Directeur. **Au vu des évolutions démographiques et des constructions enregistrées sur les territoires limitrophes à l'aire métropolitaine et des témoignages d'élus de ces territoires, l'hypothèse H2 est peut être celle qui correspondrait plus à la réalité « atteinte ».**
En effet, le report résidentiel des populations pour des raisons de solvabilité au regard de leurs besoins résidentiels et leurs aspirations d'accéder à la propriété « au vert », s'est fait de façon massive. Dans ce cas, l'analyse supra-territoriale pousse à interroger la façon dont l'objectif d'accueil des populations à venir s'est notamment confronté aux logiques du marché.

# 1 | Démographie, prospective des besoins en habitat et modes de vie

## Le rééquilibrage territorial en question

### Bilan

Depuis 1999, le territoire du Schéma Directeur confirme sa dynamique démographique. Au regard des estimations disponibles, il aurait ainsi accueilli en moyenne, au cours de cette période, plus de 6 400 habitants/an, soit un solde annuel équivalent à la population de la commune d'Artigues-près-Bordeaux, par exemple.

**A l'exception du secteur Nord-Ouest CUB, l'ensemble des secteurs connaît vraisemblablement (il est rappellé que les chiffres 2007 sont provisoires et/ou estimés) une dynamique démographique supérieure à celle enregistrée sur 1990/1999.**

La particularité du secteur Nord-Ouest CUB pourrait notamment s'expliquer au regard du type d'urbanisation qui caractérise ce secteur. En effet, en raison de l'important développement pavillonnaire depuis plus d'une trentaine d'années, ce territoire accueille notamment une part conséquente de ménages de 45-50 ans. Synonymes de forte stabilité résidentielle et de vieillissement, ces caractéristiques participent au ralentissement de la dynamique démographique de ce secteur qui aurait toutefois attiré une moyenne de plus de 1 300 habitants/an depuis 1999.

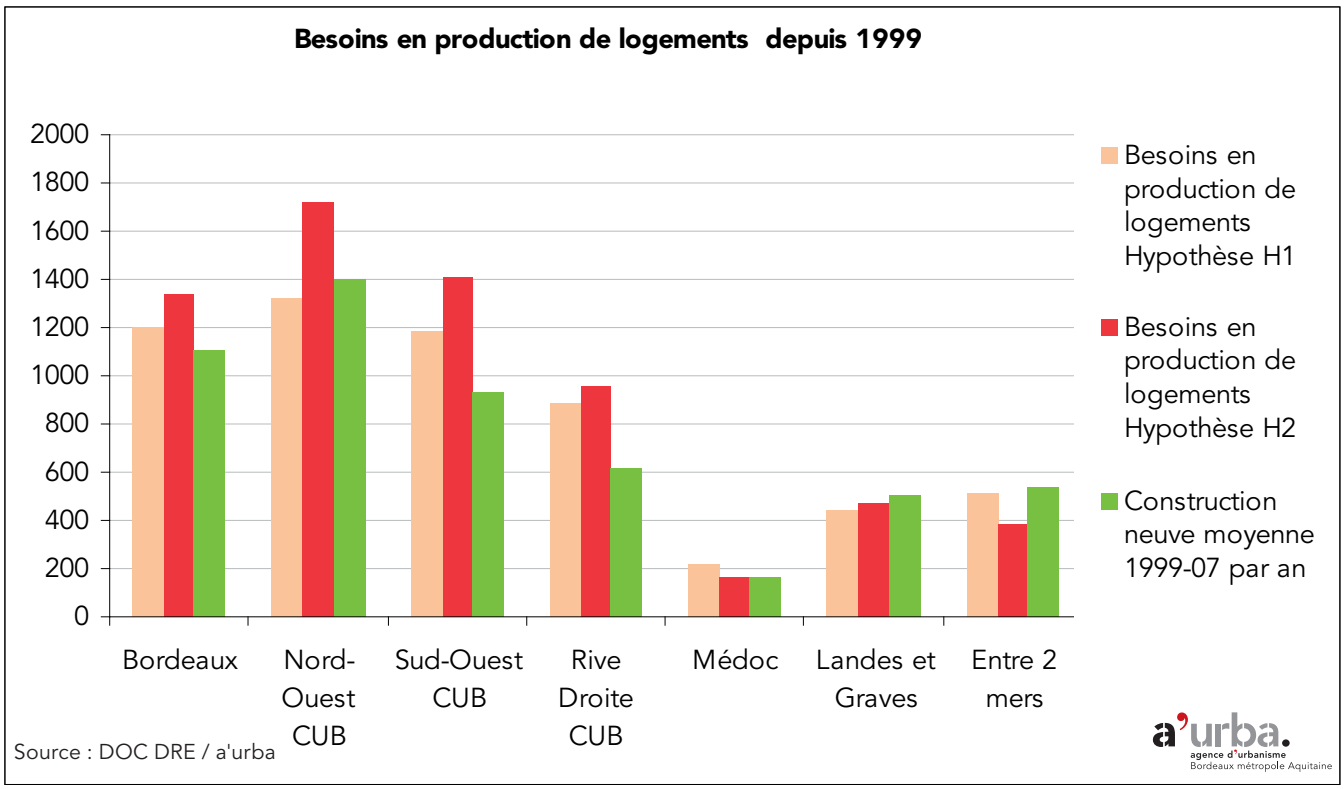
**La ville de Bordeaux affiche quant à elle une forte évolution de son taux de variation moyen annuel.** Cette tendance illustre le regain d'attractivité de la ville-centre lié aux importantes évolutions de ces dernières années et aux efforts engagés en matière d'offre en habitat et de qualité urbaine.

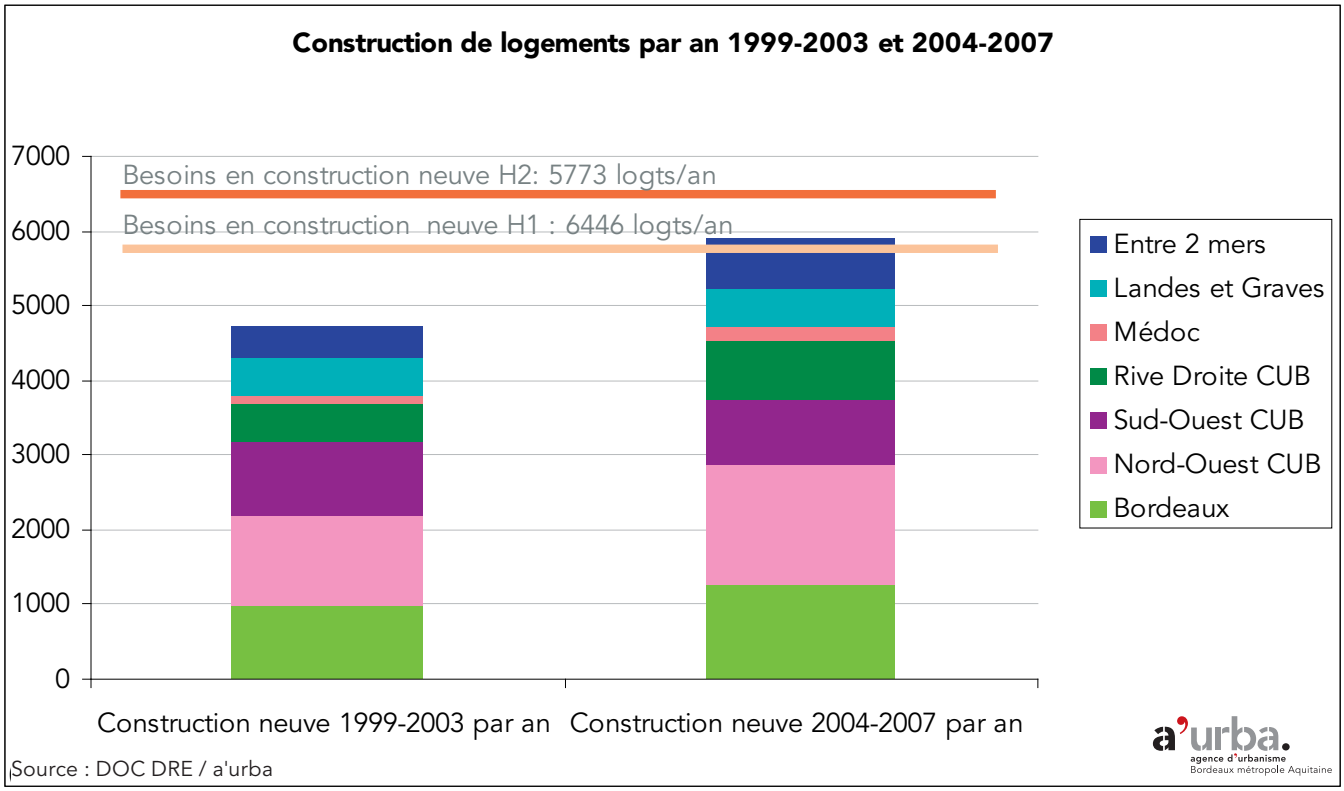
Si le développement démographique, en volume, reste plus fort sur les secteurs centraux du territoire (ville-centre, Sud-Ouest CUB, Nord-Ouest CUB), il est important de souligner **une plus grande dynamique des territoires périphériques, en particulier de l'Entre-Deux-Mers ainsi que des Landes et Graves, par rapport aux territoires de la CUB, conformément à l'hypothèse H1.** Les territoires périphériques précités ont bénéficié d'une forte attractivité essentiellement en raison d'un marché immobilier plus abordable, d'opportunités foncières et de conditions d'accessibilité relativement satisfaisantes à la différence du Médoc, où la dynamique est beaucoup plus modérée et à mettre en relation avec la faiblesse de l'offre foncière.

L'offre insuffisante de logements en accession sur l'agglomération, tant du niveau des prix que quantitativement, se traduit notamment par un départ de ménages, principalement des candidats à l'accession à la propriété. Les territoires « hors CUB » connaissent ainsi un développement immobilier important, souvent déconnecté des lieux d'emploi.

Enfin, il convient de préciser que l'analyse par secteur ne doit pas masquer quelques disparités communales à l'intérieur des secteurs, même au sein des secteurs les plus dynamiques.

## Estimation et production des besoins en logements



## 1.2.2 | Une production de logements qui peine à accompagner les évolutions démographiques

Avant 2001, on a observé une tendance à la spécialisation du territoire et en particulier :
- une concentration importante de logements locatifs de petite taille dans les zones centrales (liée au contexte législatif offrant aux investisseurs des possibilités de défiscalisation intéressantes) ;
- une offre dominée par les grands logements individuels en accession à la propriété dans la périphérie. Ce phénomène de construction pavillonnaire sous forme de lotissements a été un vecteur particulièrement important de l'accession à la propriété et de l'ancrage des familles en périphérie au cours des vingt dernières années. Il s'explique dans les zones périurbaines de la CUB comme hors CUB en raison de l'accès à un marché foncier disponible et moins cher

### Une production de logements quantitativement insuffisante au regard des besoins définis dans le SDAU 2001

**Bilan**
**Les objectifs de production de 5 800 à 6 500 logements/an sur la période 1999/2020 correspondant aux hypothèses démographiques H1 et H2 ne sont pas atteints.** Au cours de la période 1999/2007, **le rythme de construction global sur le territoire est estimé en moyenne à 5 300 nouveaux logements par an.** Depuis 2004, la reprise de la construction a notamment été portée par les produits investisseurs.

### Les objectifs de rééquilibrage et de diversification de l'offre de logements sur le territoire du Schéma Directeur ont été engagés

Au-delà de la réponse quantitative aux besoins des ménages, les objectifs affichés en matière d'habitat reposaient sur une volonté de rééquilibrage de l'agglomération afin de limiter la spécialisation des territoires (accession en périphérie, locatif privé dans le centre, etc.) et l'étalement urbain, ainsi qu'une volonté de diversification de l'offre de logement afin que chacun puisse choisir son lieu de résidence en fonction de ses moyens et de ses aspirations personnelles.

**Bilan**

Conformément aux objectifs, **la production de logements se concentre majoritairement sur la communauté urbaine de Bordeaux** qui représente plus des trois quarts des constructions neuves du Schéma Directeur. Pour autant, les objectifs de production de logements de la communauté urbaine ne sont pas atteints sur la période 1999-2007.
Les ménages modestes souhaitant accéder à la propriété se trouvent désormais contraints pour une large part à faire le choix du périurbain du fait de l'augmentation des prix des logements et du foncier dans l'agglomération.

# 1 | Démographie, prospective des besoins en habitat et modes de vie

De manière générale, le territoire communautaire connaît depuis 2004 une reprise importante de la construction notamment sur la ville-centre (un tiers des logements sur la CUB) et le secteur Nord-Ouest. Il faut noter que cette dynamique est largement portée par une **production de logements mixtes et collectifs** qui participe de la diversification de l'offre de logements mais **il s'agit majoritairement de produits investisseurs « de Robien »** qui représentaient près des deux tiers de la production neuve tout en ne répondant aux ressources et à la solvabilité que de 10 % des ménages.

Dans une moindre mesure, la Rive Droite CUB (800 logts/an) et le Sud-Ouest CUB participent à ce développement résidentiel mais restent en dessous des hypothèses H1 et H2. Toutefois, au sein de ces territoires, certains « sous-secteurs » se démarquent et en particulier la Presqu'île d'Ambès ainsi que le territoire du GPV (Bassens, Cenon, Floirac, Lormont) qui connaît un rythme de construction important ainsi qu'une diversité de logements (collectifs et mixtes principalement), du fait notamment des opérations de démolition-reconstruction.

**La production de logements se poursuit également sur les communes situées aux marges du Schéma Directeur ainsi que sur les communes rurales au-delà de son périmètre actuel.**

La croissance de la production de logements dans les secteurs Landes-Graves et Entre-Deux-Mers a permis de répondre à une partie des besoins en logements et notamment des résidents de la CUB. Les secteurs périphériques de l'aire métropolitaine restent les lieux privilégiées d'ancrage des maisons individuelles (presque 90 % des logements en 1999). Le développement résidentiel n'a fait que poursuivre cette trame générale : seuls 15 % des logements commencés entre 1999 et 2007 sont des logements collectifs, ce qui interroge le niveau de consommation foncière au regard de la capacité d'accueil ainsi déployée. Il ne s'agit pas d'opposer les formes urbaines, mais de mieux développer la gamme de ces formes pour répondre au projet d'accueil tel qu'il avait été arrêté en 2001.

**Une diversification de l'offre encore trop faible au regard de la diversité des besoins**

Si la diversification des formes d'habitat (individuel, individuel groupé, collectif, etc.) s'est accélérée au cours des dernières années, elle reste encore insuffisante en terme de logements adaptés aux évolutions sociétales (vieillissement, décohabitation des jeunes, séparations de couples, etc.), de catégories de logements (accession aidée, locatif social ou privé, etc.), en particulier dans les secteurs péri-urbains périphériques.

**Un marché en hausse**

Le marché foncier et immobilier de l'agglomération bordelaise a en effet connu d'importantes augmentations dues notamment à l'attractivité confirmée du territoire : si le marché bordelais était considéré comme

en retrait au regard d'autres agglomérations françaises, les hausses successives constatées depuis 2001 ont largement rattrapé ce retard portant l'agglomération aux moyennes des grandes villes françaises, entraînant dans son sillage une large partie du département. Ces évolutions se sont notamment accompagnées :
- d'un doublement des prix des logements neufs commercialisés entre 1995/2006 ;
- d'un doublement du coût des appartements anciens entre 2002 et 2007 et d'une hausse de + 80 % pour les maisons ;
- d'une augmentation de + 30 % des loyers sur la CUB entre 1999 et 2007 et de + 43 % des loyers de relocation.

De telles évolutions n'ont rendu que plus apparents plusieurs phénomènes émergents :
- l'inadéquation entre le niveau de l'offre en logements et la solvabilité des ménages ;
- la nécessité d'engager une politique foncière anticipant les hausses du marché pour réguler les marchés et rendre possible la production de logement abordable et la diversification du parc de logements.

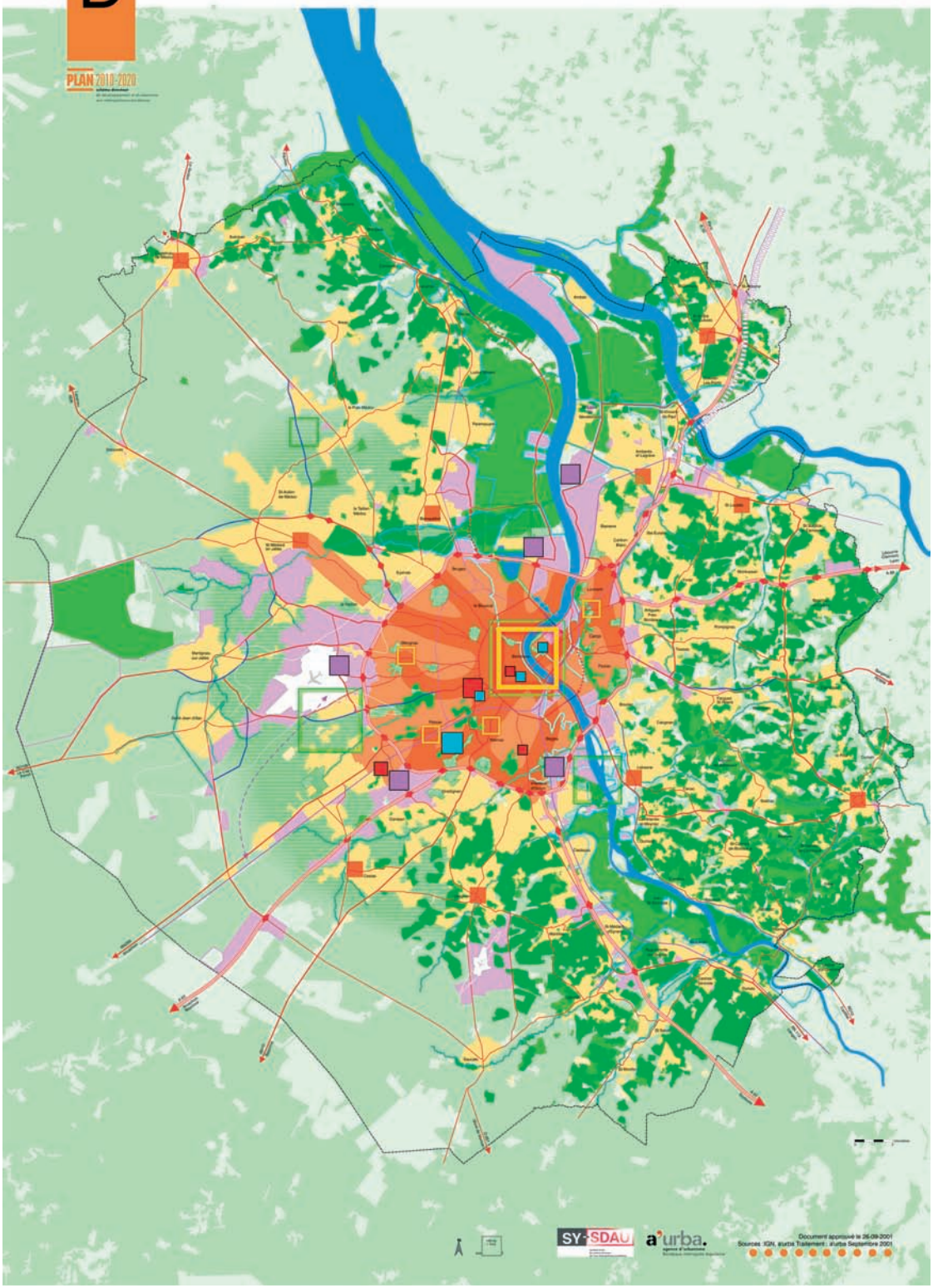
# 02

–

## Développement économique, activités, commerces et équipements

## Le Schéma Directeur actuel

# DESTINATION GENERALE DES SOLS




**les espaces ouverts à l'urbanisation**

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

**les grands équipements**

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

N

Document approuvé le 26-09-2001
Sources :IGN, a'urba Traitement : a'urba Septembre 2001

SY-SDAU

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

# 2 | Développement économique, activités, commerces et équipements

## 2.1 | Développement économique et activités

### 2.1.1 | Les objectifs du Schéma Directeur de 2001

En matière d'économie, le Schéma Directeur a proposé un certain nombre d'éléments de stratégie qui consistaient principalement à s'appuyer sur les filières existantes et promouvoir une économie de l'innovation. Néanmoins, on ne peut pas parler de stratégie globale partagée. Cette faiblesse tient tout d'abord à la difficulté d'appréhender l'économie dans un document d'urbanisme, qui en outre dans le cas du Schéma Directeur, a une temporalité éloignée. En effet, l'économie est une thématique très dépendante des dynamiques et phénomènes mondiaux et l'orienter à des horizons aussi lointains n'est pas chose facile.

Cela étant, deux grands objectifs ressortent clairement du Schéma Directeur :
- d'une part, favoriser les technologies de pointe et la recherche afin de créer les conditions favorables pour la compétitivité du territoire et améliorer la nature des emplois créés ;
- d'autre part, améliorer la structuration spatiale des activités économiques afin d'accroître la visibilité des sites économiques.

**Favoriser le rayonnement de l'économie, de l'enseignement supérieur et de la recherche de l'aire métropolitaine**

**Enseignement supérieur, recherche :**
- renforcer les formations hautement qualifiées ;
- rapprocher recherche publique et entreprises (transfert) ;
- ancrer localement la R&D afin de favoriser l'innovation ;
- mettre plus en valeur les pôles de compétences (agro-alimentaire, spécialisation du commerce, pôle chimie) ;
- mieux communiquer sur les savoir-faire et sur une image de marque innovante ;
- affirmer une politique de site spécialisé afin d'accroître la lisibilité des pôles enseignement-recherche ;
- réaliser un nouveau site universitaire à la Bastide.

**Hautes technologies** :
- renforcer les pôles d'excellence et politique volontariste très ciblée.

**Services supérieurs** :
- améliorer les fonctions métropolitaine de Bordeaux et la politique de l'image ambitieuse autour des thèmes du high-tech, de l'œnologie, de l'environnement exceptionnel.

## 2 | Développement économique, activités, commerces et équipements

**Un développement économique plus fort et mieux structuré**

**Mettre en place des actions cohérentes et solidaires de développement et de gestion des sites d'accueil économiques** :
- concentration des efforts publics d'équipement pour afficher une certaine lisibilité au regard de l'extérieur et générer un effet d'entraînement ;
- mise en place d'une structure de gestion de l'offre foncière sur l'agglomération pour garantir la promotion des sites et leur mise en cohérence ;
- reconquête des friches industrielles et portuaires.

**Renforcer la fonction portuaire de l'agglomération :**
- renforcement de l'industrialisation grâce à une politique de prospection forte et concertée ainsi qu'à une valorisation des sites existants (Ambès, Grattequina) ;
- développement de la filière portuaire en améliorant la compétitivité du passage portuaire, en développant l'offre de services maritimes et par la réhabilitation des friches portuaires et la réconciliation ville/port.

**Redéfinir la localisation et l'importance des plates-formes dédiées à l'activité fret du transport ferroviaire :**
- nécessité de réalisation d'un Schéma Directeur ferroviaire ;
- articulation avec les sites portuaires et les plates-formes multimodales.

**Harmoniser et rééquilibrer l'offre commerciale et encourager les services aux entreprises**
**Les commerces :**
- renforcer et développer le commerce de proximité dans les centres-bourgs afin d'éviter une trop grande évasion vers la grande distribution ;
- équilibrer l'offre commerciale entre les différentes formes de distribution pour atteindre un équilibre entre les secteurs ;
- donner la priorité aux centres-villes en renforçant l'attractivité de Bordeaux et des centres périphériques secondaires desservis par les transports en communs.

**Les services aux entreprises :**
- inciter la demande de services immatériels de la part des entreprises pour accroître la compétitivité des PME grâce au renforcement du Fond Aquitain d'Aide au Conseil ;
- structurer l'offre de services par la constitution de réseaux soit à partir d'une logique géographique soit à partir d'une logique de complémentarité ;
- développer un environnement favorable en créant des outils de promotion de ce secteur et améliorer la synergie de tous les acteurs publics et privés afin d'accroître les potentialités des entreprises à l'international.

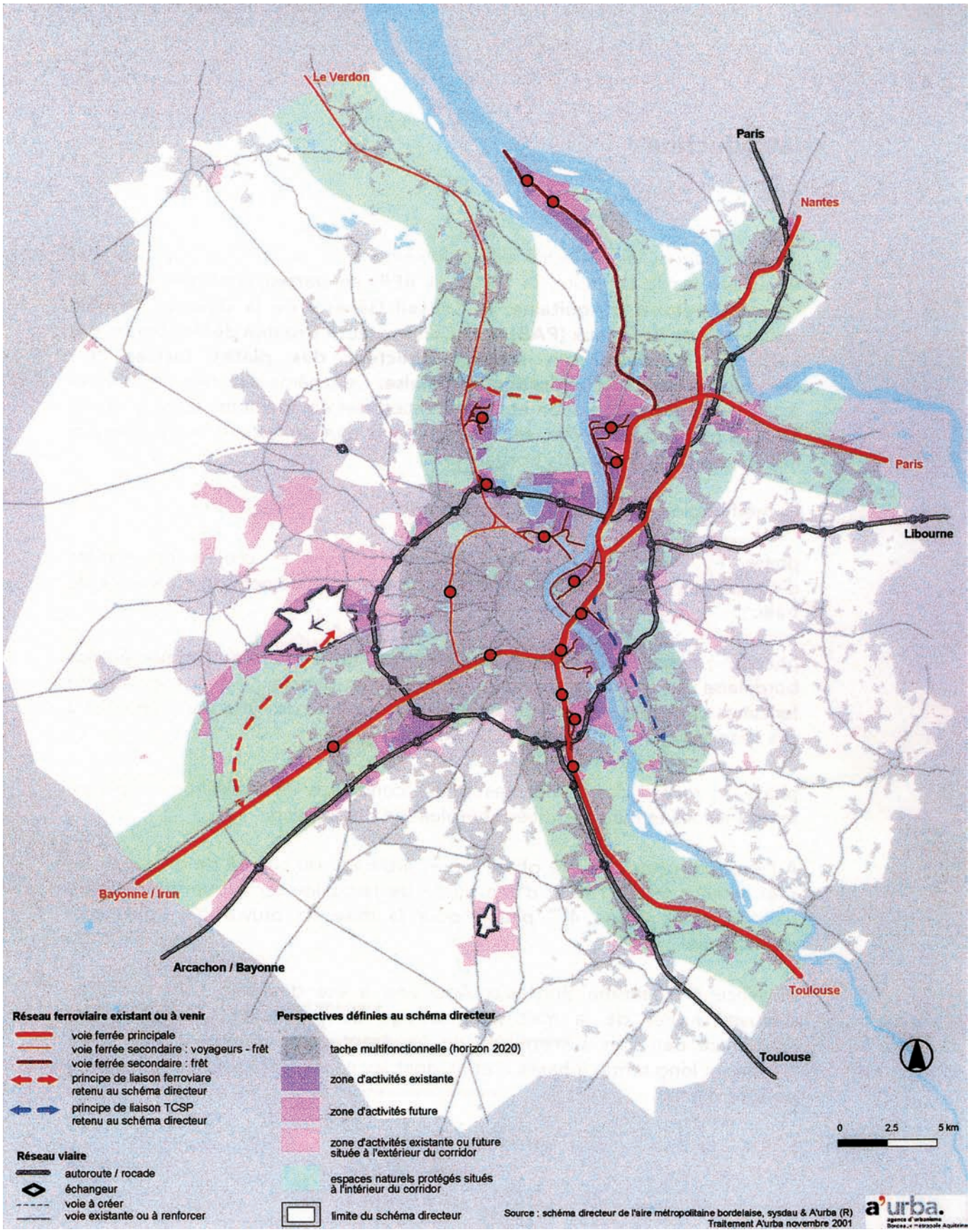
**Mettre en œuvre une politique de tourisme intégrée**
- développer le tourisme dans l'aire métropolitaine bordelaise (tourisme urbain, vert, d'affaires, lié à la viticulture) ;
- affirmer le rôle fédérateur de Bordeaux « capitale touristique d'une grande région touristique » en mettant en cohérence les différentes formes de tourisme.

### 2.1.2 | Bilan de la mise en œuvre du Schéma Directeur de 2001

Globalement, il convient de souligner la faible appropriation du document par l'ensemble des acteurs économiques de l'agglomération. Ceci s'explique principalement par la difficulté à fédérer les actions dans le champ économique.
Cela étant, l'objectif qui a été le plus suivi est celui de structurer le pôle recherche et enseignement supérieur. Avec la labellisation de quatre pôles de compétitivité, la constitution du PRES (Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur, unissant les quatre universités bordelaises) et la sélection de Bordeaux pour le projet « Opération Campus », un processus d'innovation a bien été amorcé.

Concernant la spatialisation des activités économiques, les avancées ont été beaucoup plus modestes. Même si un certain nombre d'aménagements ont permis de renforcer le maillage routier, la question de l'accessibilité aux zones d'activités reste aujourd'hui en suspens. Par ailleurs, les sites d'implantation priorisés dans le Schéma Directeur ont connu un développement très inégal et sont aujourd'hui à interroger.

## Les principes de renforcement de la desserte multimodale des sites économiques, tels que définis dans le Schéma Directeur de 2001



## 2 | Développement économique, activités, commerces et équipements

### Orientation A - La relation avec des systèmes de communication performants

Cette orientation vise à améliorer la relation entre activités économiques et réseaux de communication afin de favoriser l'accessibilité des sites économiques et de disposer d'une vision plus globale de la filière logistique :
- renforcement du réseau routier ;
- amélioration des infrastructures ferroviaires existantes en terme de performances et de capacités techniques ;
- développement de l'aéroport grâce au maintien de réserves foncières assurant l'extension de la plate-forme à l'horizon 2020 ;
- renforcement du port par la création d'un pôle logistique multimodal structurant à Bassens permettant d'accroître le fret maritime.

### Renforcer les infrastructures routières

**Bilan**

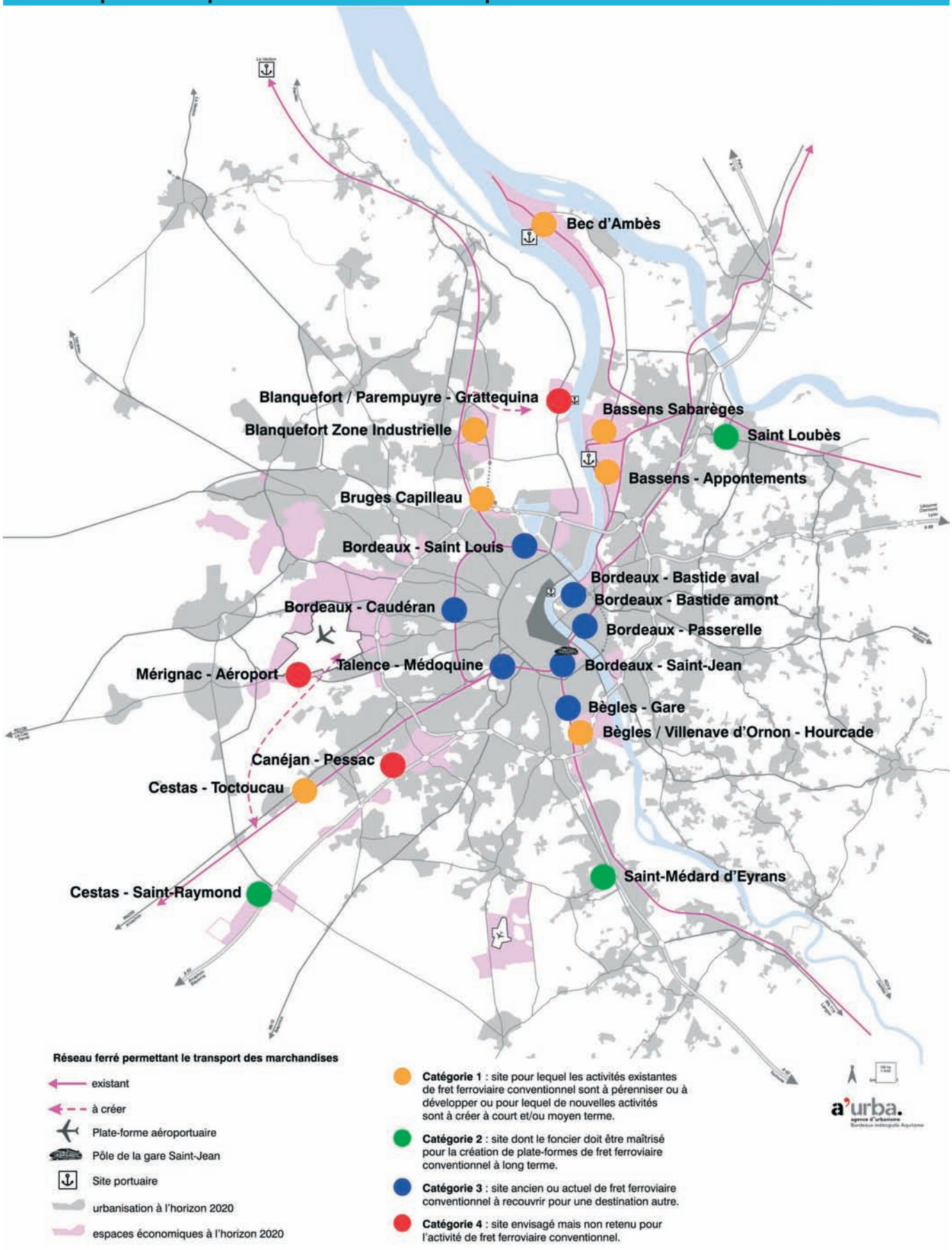
L'évaluation conduite sur cette problématique met en évidence **une certaine amélioration des infrastructures routières** en faveur d'un repositionnement européen du territoire girondin. Cette amélioration est passée par la réalisation de nombreuses infrastructures routières, comme la mise à 2 x 3 voies de la rocade entre l'A10 et l'A6, celle du pont d'Aquitaine ou encore la réalisation de l'A89. Cependant, d'autres projets comme la mise à 2 x 3 voies de l'A62 et l'A63 n'ont pas fait l'objet d'études et ne sont pas programmés à ce jour.

Ainsi, l'agglomération bordelaise va vers une amélioration de son positionnement à l'échelle européenne ce qui permet d'envisager une certaine dynamique économique notamment en faveur de la filière logistique.

**Concernant l'accessibilité interne et externe, la situation observée est moins favorable avec une mise en œuvre assez inégale entre l'ouest de l'agglomération bien desservi et l'est de l'agglomération et le Médoc qui restent enclavés.**

Enfin, **la question d'une alternative au grand contournement reste aujourd'hui en suspens**. Pourtant, elle soulève un enjeu important, celui de répondre aux besoins des poids lourds en transit européen sur la partie Est de la rocade dont le nombre va continuer à progresser dans les décennies à venir.

## Stratégie de développement des plates-formes de fret ferroviaire conventionnel telle que définie par le Schéma Directeur des plates- formes ferroviaire



## 2 | Développement économique, activités, commerces et équipements

### Amélioration des infrastructures ferroviaires afin de favoriser le ferroutage et l'augmentation du fret

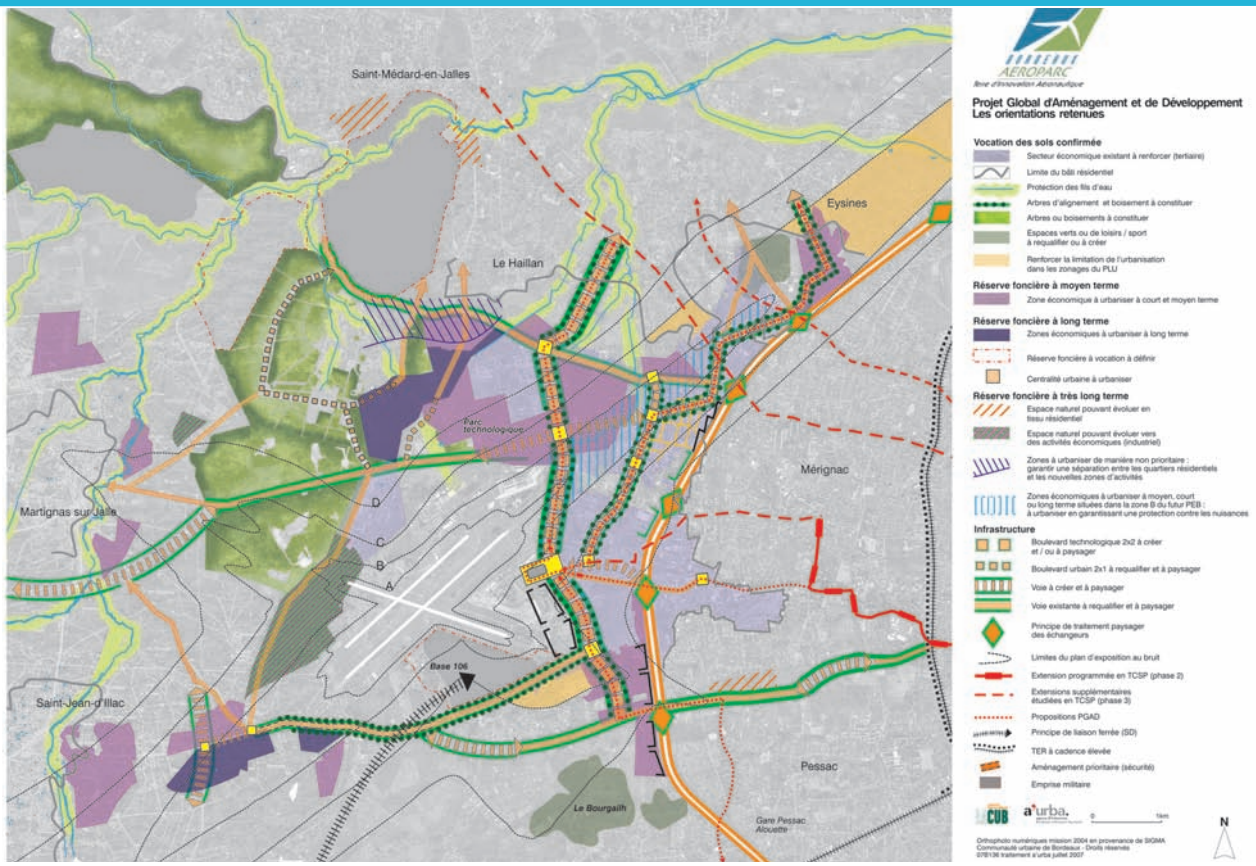
**Bilan**

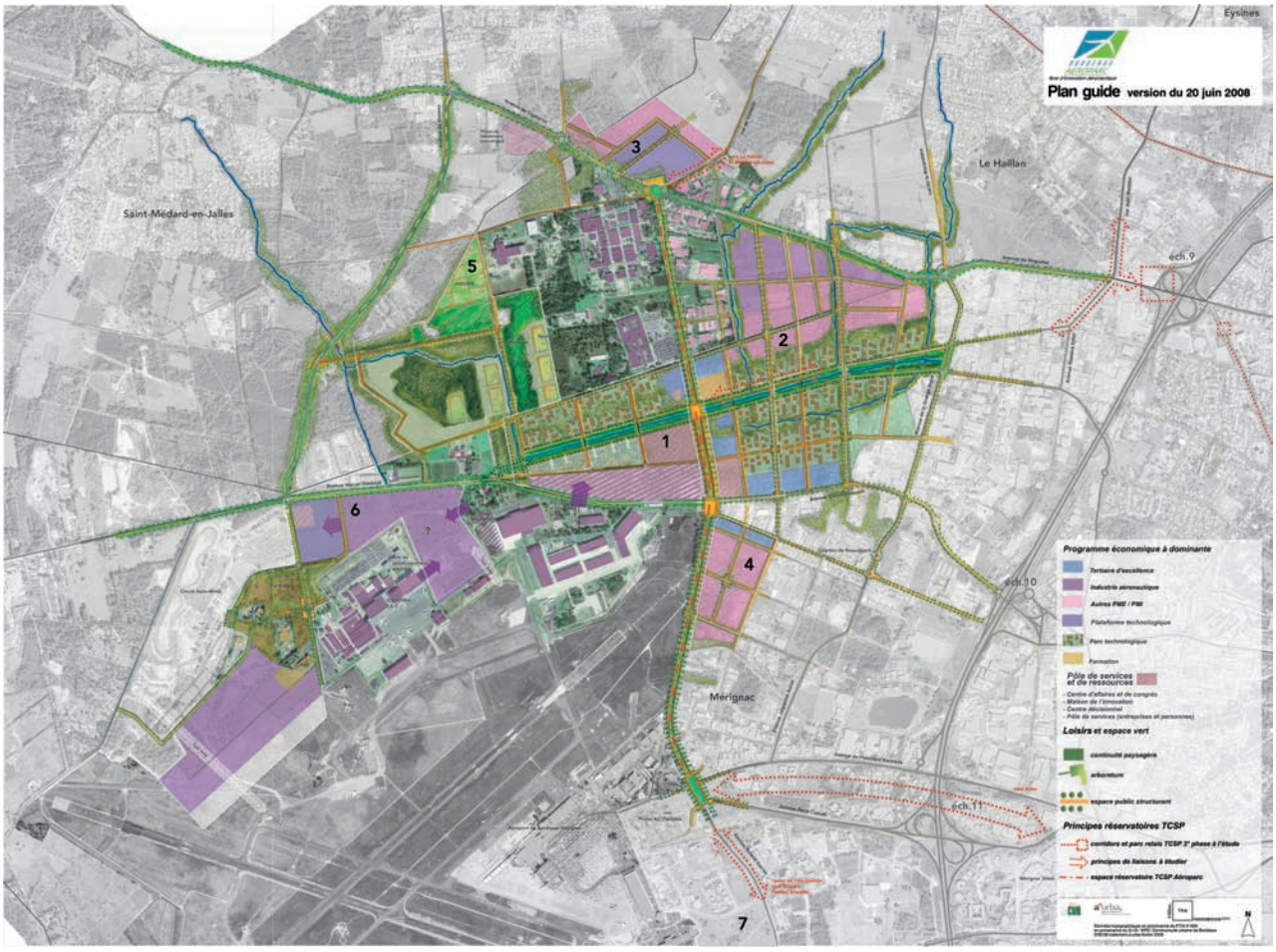
**Conformément aux exigences du Schéma Directeur, l'élaboration d'un Schéma Directeur des plates-formes ferroviaires en 2001 a permis de dégager les cinq objectifs suivants :**
- la réalisation à court terme de projets de développement en cours d'étude ou de réalisation pour les automobiles neuves ou les granulats ;
- la réponse à moyen terme aux besoins en logistique de transbordement et d'entreposage ;
- la création d'une offre d'accueil spécifique pour le captage des marchandises en transit ;
- le positionnement des plates-formes en fonction des capacités du système de desserte de l'agglomération (fer, route, mer) pour favoriser l'inter-modalité et le transfert modal ;
- le positionnement des plates-formes, en accord avec la politique d'aménagement urbain, de développement économique et de protection de l'environnement.

**Différentes réalisations ont été entreprises :**
- la réalisation/adaptation de Bordeaux fret avec l'ouverture prochaine d'un chantier de granulats, en remplacement de celui, fermé, de la gare de Caudéran ;
- le déplacement du SERNAM de Saint-Jean à Hourcade, libérant les emprises pour le pôle intermodal de voyageurs :
- le renforcement de la ligne Bordeaux / Le Verdon, entre Pauillac et Le Verdon, permettant le lancement, par le Port Autonome de Bordeaux, d'une navette pour conteneurs, Bruges - Le Verdon ;
- la réalisation d'études pré-opérationnelles sur le site d'Hourcade ;
- l'aménagement de Bassens-Aval qui a permis l'installation embranchée des Ciments Lafarge.

**La mise en œuvre de cette stratégie économique reste toutefois à poursuivre.**
Le désengagement de la SNCF par rapport au fret est un des éléments qui a contribué à ralentir ces projets.
Par ailleurs, les nouvelles liaisons envisagées par le Schéma Directeur vers l'aéroport et Grattequina ne font à ce jour pas l'objet d'études spécifiques. Celle de Grattequina est même remise en question.

## Aéroparc : PGAD et plan guide



## 2 | Développement économique, activités, commerces et équipements

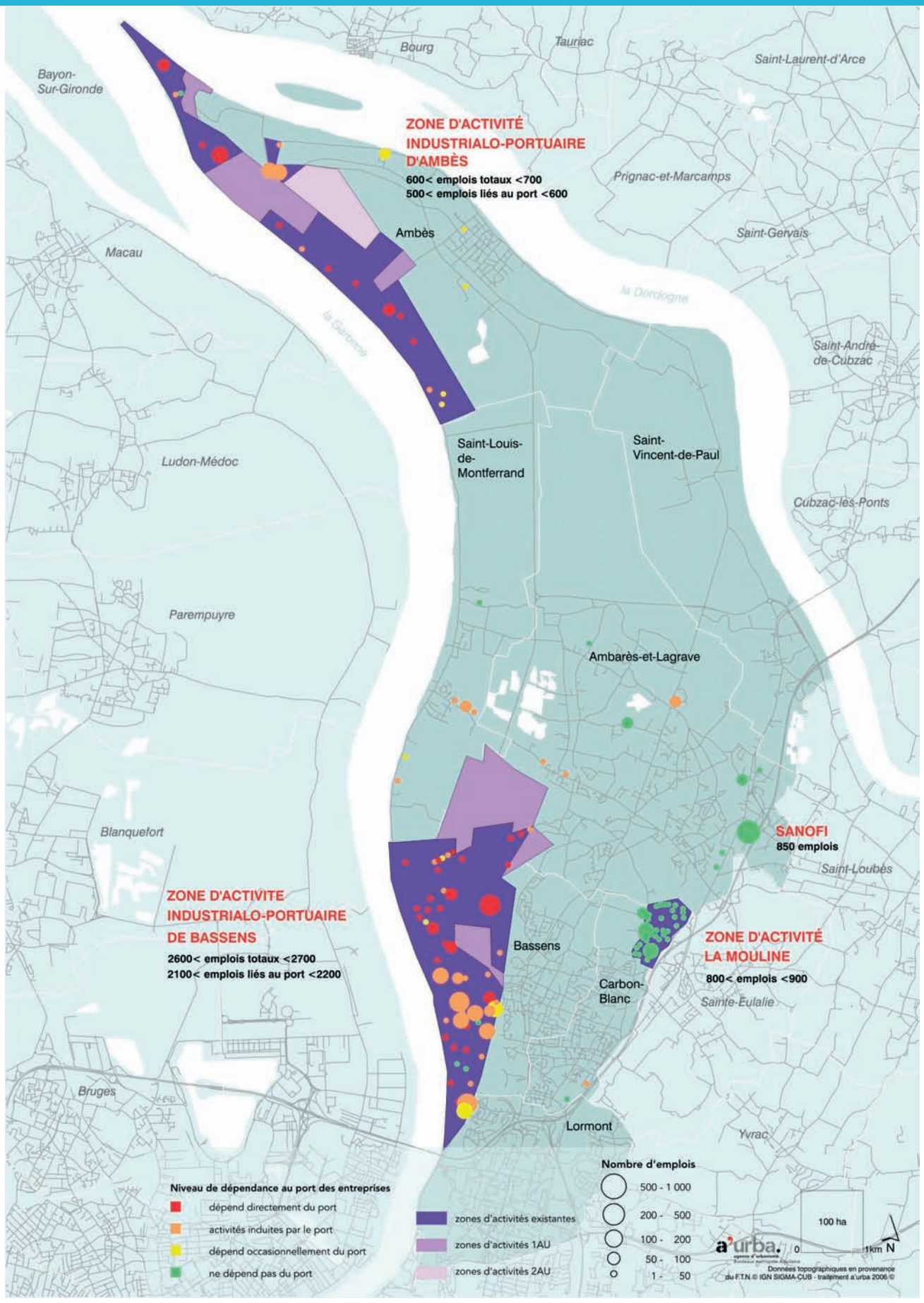
**Développement de l'aéroport grâce au maintien de réserves foncières assurant l'extension de la plate-forme à l'horizon 2020.**

**Bilan**

Concernant le développement de l'aéroport, on peut noter **une augmentation continue de la fréquentation depuis 2003 que ce soit pour le transport de marchandises ou pour le transport de passagers**. Par ailleurs, selon les analyses de la CCIB, « le foncier disponible autorise et autorisera le développement des infrastructures aéroportuaires donc de la capacité d'accueil de l'aéroport ».
Les investissements prévus sur la plate-forme, concernent à court terme, l'agrandissement des parkings voitures. A plus long terme, l'aéroport prévoit la création d'une aérogare de fret dédiée aux expressistes, l'extension de la jetée de la Porte Ibérique afin de porter sa capacité de traitement de 14 à 22 avions en simultané, la création de parkings-avions supplémentaires, l'extension de l'aérogare passagers avec la création d'un hall C.
La croissance du trafic aérien contribuera au développement de l'activité économique de la zone aéroportuaire.
Afin d'offrir les meilleures conditions de développement à la zone aéroportuaire, différents projets qui répondent aux objectifs initiaux du Schéma Directeur, à savoir, « accueillir les entreprises » et « conforter la filière dominante : aéronautique-espace-défense », sont en cours de mise en œuvre. Toutefois, il est nécessaire de réarticuler et de penser globalement les projets de développement économique autour de la plate-forme aéroportuaire afin de ne pas générer une mise en concurrence entre les territoires de la CUB et du hors CUB.
A noter que **la réalisation de la LGV Bordeaux - Paris pourrait venir concurrencer certains secteurs du marché aérien** grâce à une réduction du temps de trajet et une forte compétitivité, coût, notamment pour ce qui est des voyages d'affaires.

**Désormais, la question se pose de savoir comment mettre en relation les deux grands équipements que sont l'aéroport et la gare Saint-Jean (par un transport collectif ?).**

## Presqu'île d'Ambès : relation de dépendance au port des entreprises présentes sur le site



## 2 | Développement économique, activités, commerces et équipements

**Renforcement du port grâce au développement d'un pôle logistique multimodal à Bassens**

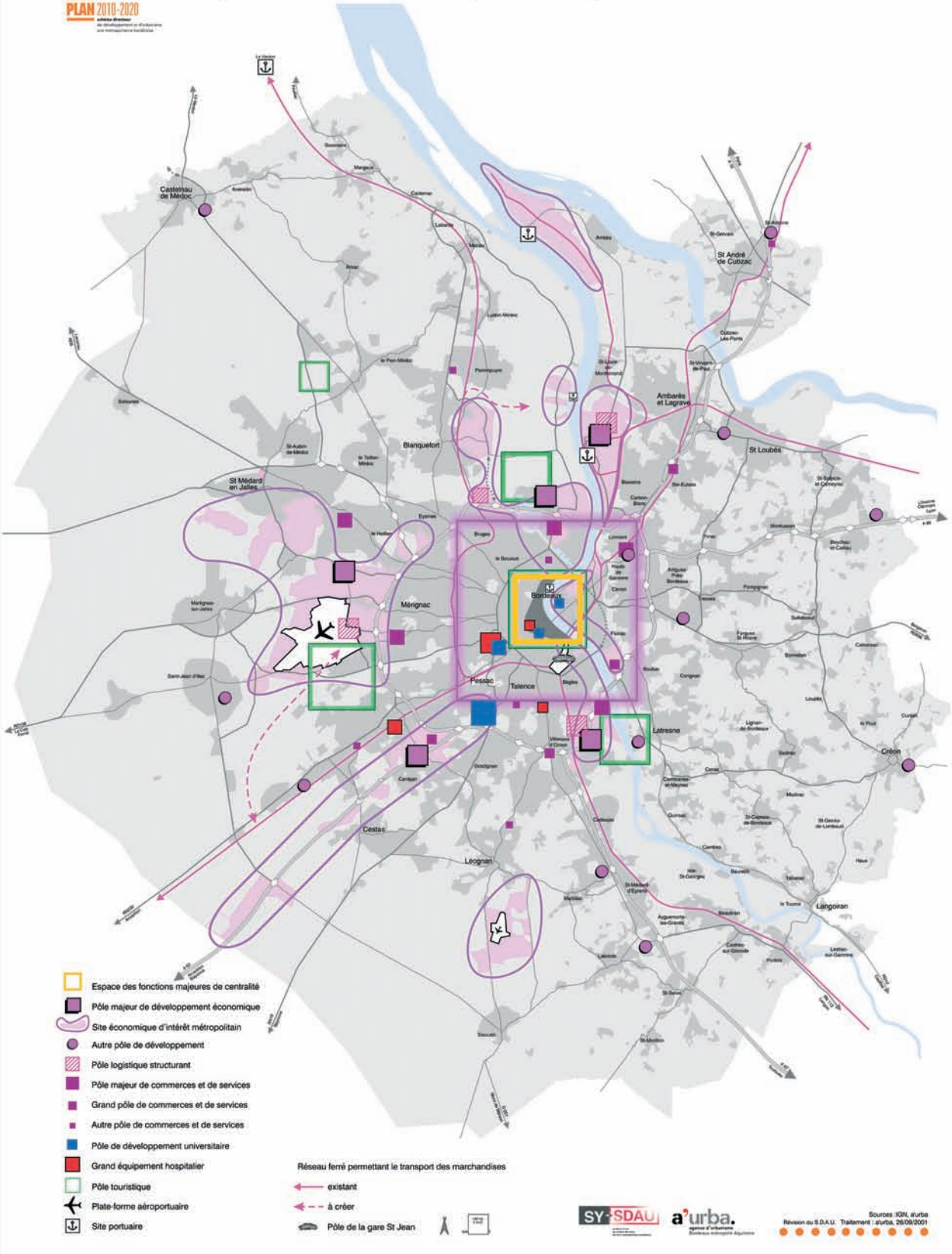
**Bilan**

Les enjeux pour ce site relevés dans le Schéma Directeur ont été réaffirmés dans le contrat de plan État-Région Aquitaine 2000-2006. Par ailleurs, les études réalisées dans le cadre du Schéma Directeur des plates-formes de fret conventionnel ont permis de définir la zone industrialo-portuaire Ambès-Bassens comme **un site approprié pour l'implantation d'une plate-forme multi-modale** grâce à la présence de nombreuses infrastructures routières (A10, A89, A630, N10), ferroviaires (lignes de fret ferroviaire) et maritimes. Ainsi, les potentialités pour l'intermodalité sont fortes. **Néanmoins, il manque encore aujourd'hui un projet d'ensemble qui permettrait la concrétisation de ce fort potentiel.** L'initiative communautaire d'élaboration d'un Plan d'Aménagement et de Développement de la Presqu'île d'Ambès qui porte sur l'ensemble des champs de l'aménagement (le développement économique, la protection des espaces naturels et agricoles, l'articulation urbanisme/transport), pourrait toutefois constituer une première approche.

**En conclusion, la question de la relation entre activités économiques et systèmes de communication a été abordée de manière relativement complète dans le Schéma Directeur. De plus, le Schéma Directeur des plates-formes ferroviaires a permis de déterminer quels devraient être les sites d'implantation pour d'éventuelles plates-formes de fret. Cependant la mise en œuvre reste incomplète notamment sur les questions d'intermodalité.**

# ORIENTATIONS STRATEGIQUES
## Pôles de développement et espaces économiques majeurs

PLAN 2010-2020



## 2 | Développement économique, activités, commerces et équipements

**Orientation B - Le renforcement de l'accueil public ciblé prioritairement sur les grands pôles majeurs de développement économique d'intérêt métropolitain**

Il s'agit, sur ce point, de favoriser la concentration d'activités sur les sites d'implantations prioritaires afin de limiter la dispersion de l'offre foncière à vocation économique et mutualiser des équipements. Le Schéma Directeur a déterminé sept sites d'implantations prioritaires.

**La Presqu'île d'Ambès**
Industries lourdes et portuaires nécessitant de grandes emprises foncières.

**Bilan**

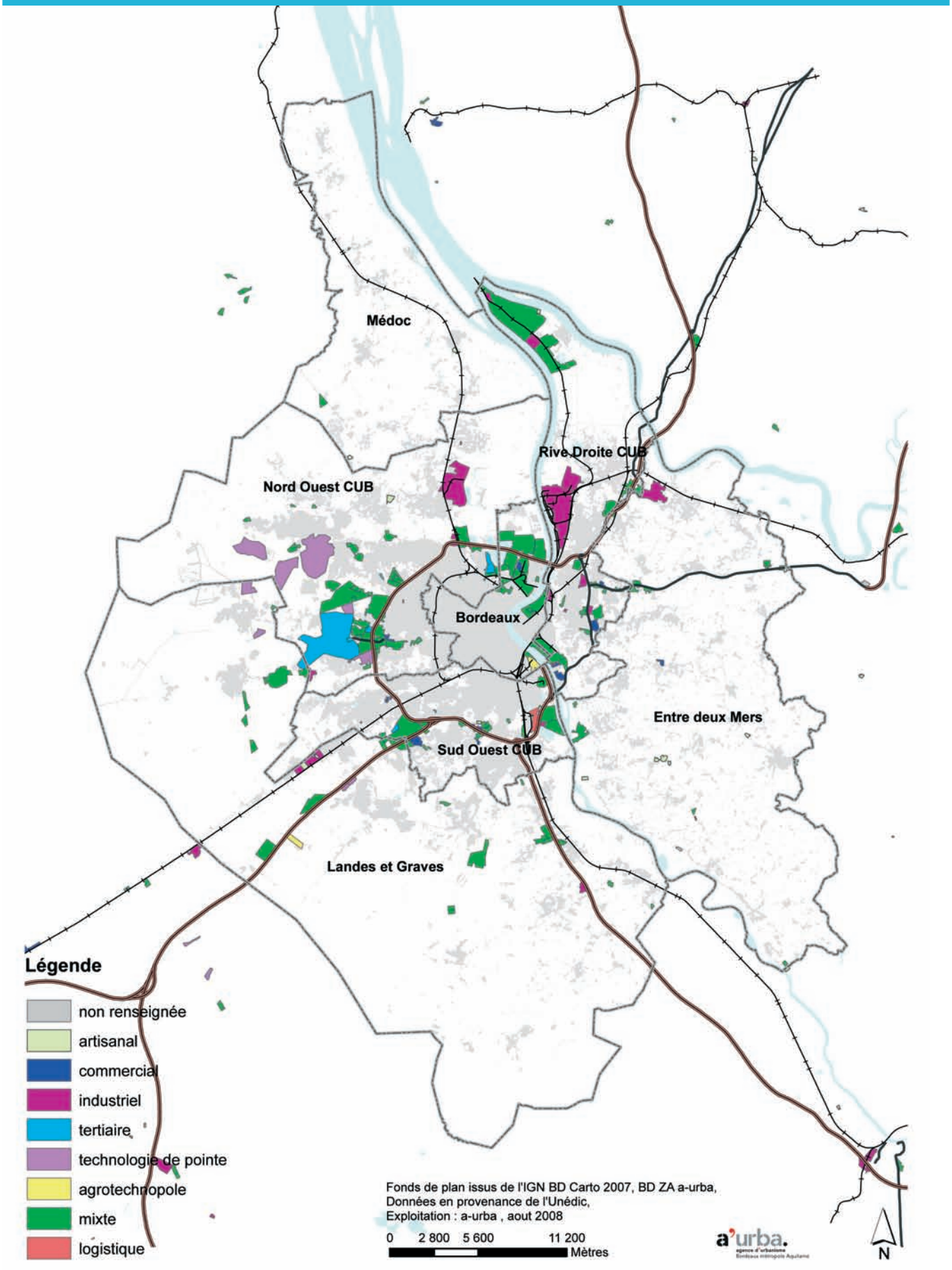
L'atlas de la Presqu'île d'Ambès, réalisé par l'a-urba en 2007, met en évidence **la bonne santé économique de la zone industrialo-portuaire** :
- 3 300 emplois sont accueillis sur le site ;
- les sites de Bassens et Ambès représentent 88 % du volume total du trafic du port de Bordeaux ;
- deux implantations ou extensions majeures liées à l'activité portuaire :
· depuis 2004, les ciments Lafargue occupent 85 000 m² pour le traitement « laitier » (approvisionnement par bâteau et réexpédition vers Toulouse par le fer) ;
· la société Sea Invest a réalisé un hangar de 8 000 m² pour la réception de l'urée et va implanter, en 2009, 3 000 m³ de cuves destinées à la réception de liquides alimentaires. Elle stoke également le biocarburant produit par Saipol.

**Les pôles logistiques structurants à Bassens, Hourcade, Bruges et à l'aéroport**

**Bilan**

**Le Pôle logistique d'Hourcade a fait l'objet d'un projet d'ensemble** permettant la poursuite de son développement en lien très étroit avec l'activité de la SNCF.
**La zone de fret de Bruges est aujourd'hui quasiment saturée** et n'offre pas de possibilité d'extension car elle jouxte la réserve naturelle de Bruges. Par ailleurs, son positionnement à proximité du pont d'Aquitaine n'a d'intérêt que pour l'acheminement de marchandises vers le nord de l'Europe. **D'autres sites comme Bassens ou Cestas sont également bien exposés grâce à un accès vers l'Europe du Sud.** Néanmoins, le projet de voirie parallèle à la rocade entre les échangeurs 5 et 6 pourrait revaloriser cette zone grâce à un effet vitrine.

## Vocation des zones d'activités en 2008 sur l'aire du Schéma Directeur



## 2 | Développement économique, activités, commerces et équipements

**« Bordeaux Unitec / Bordeaux Productic »**
Le long de l'A63 sur les communes de Cestas, Canéjan et Pessac : recherche de synergies entre le pôle universitaire et les entreprises.

**Bilan**

Concernant Bordeaux Productic, il faut noter **les difficultés rencontrées depuis plusieurs années dans les secteurs de l'électronique et de la productique**. Après une montée en puissance à la fin des années 90 (Solectron est passé durant cette période de 800 emplois à plus de 2 000), ces secteurs sont aujourd'hui touchés par la fermeture de plusieurs unités : après Pioneer en 2001, c'est le site de Solectron, racheté par Flextronic, qui a été abandonné en octobre 2007. Bien que certains bâtiments aient été repris (par Point P et Oxbow), et que la communauté de communes ait racheté une partie des terrains pour aménager une zone d'activités, le solde d'emplois n'en reste pas moins négatif, avec **la perte nette d'environ 1 600 emplois depuis 2000**.

« Bordeaux Unitec » confirme son rôle majeur en matière d'accueil d'entreprises innovantes. Depuis sa création en 1990, **140 start-up ont vu le jour dans les domaines suivants** :
- biotech-santé, systèmes médicaux ;
- optique-laser ;
- informatique et électronique ;
- télécommunication et multimédia ;
- instrumentation, ingénierie ;
- matériaux ;
- environnement.

On peut en outre citer la décision d'implanter un centre pré-industriel de bio-développement, ou Bioparc, sur une propriété communautaire touchant les communes de Pessac et de Mérignac. Ce site de 17 ha devrait accueillir en 2009 des entreprises ayant un lien avec le pôle de compétitivité Prod'Innov.

## 2 | Développement économique, activités, commerces et équipements

**« Bordeaux Techno-West »**
Sur les communes du Haillan, Mérignac, Saint-Médard en Jalles, Le Taillan-Médoc, Saint-Aubin, Saint-Jean-d'Illac, Martignas-sur-Jalles et Eysines.

**Bilan**

**Ce territoire continue de s'affirmer comme le technopole de fait de l'agglomération** autour du site aéroportuaire avec des acteurs très dynamiques comme Dassault qui construit actuellement un nouveau hangar d'assemblage de 2 ha. Le projet en cours de la zone Aéroparc devrait encore renforcer ce positionnement.
**Le développement de cette zone pose néanmoins deux questions :**
- d'une part, le gabarit des voies semble inadapté au trafic poids lourds généré par les activités de cette zone
- d'autre part, le logement et les migrations pendulaires des travailleurs actuels (et futurs) de cette zone contribuent de plus en plus à la saturation des réseaux routiers, notamment sur la rocade.
**Ces éléments pourraient contraindre à terme le développement économique souhaité pour le secteur.**

**Bordeaux Lac-Bruges-Blanquefort**
Complémentarité entre transport - logistique - tertiaire.

**Bilan**

Aujourd'hui **la complémentarité entre ces trois centralités n'est pas évidente**. De plus, avec le départ annoncé à ce jour de Ford à Blanquefort pour 2010, l'agglomération perd un poids lourds de son économie. **Le projet d'Écoparc sur le SIM de Blanquefort** devrait permettre de mettre en place des solutions de remplacement afin de limiter les conséquences économiques pour l'agglomération.

**Le site de Montesquieu**
Sur Léognan, Martillac, La Brède et Saucats.

**Bilan**

**Il ne semble pas s'être affirmé comme un site majeur à ce jour.** L'affichage stratégique du site est aujourd'hui peu lisible.

## 2 | Développement économique, activités, commerces et équipements

**Le secteur de la gare Saint-Jean**
Statut de plate-forme multimodale de voyageurs grâce à l'arrivée du tramway, au déplacement de la gare routière et à l'optimisation de la desserte en TGV et TER.

**Bilan**

Il n'a pas bénéficié à ce jour d'actions concrètes en faveur d'un développement du site. Néanmoins, **le projet de création d'un pôle tertiaire majeur fait l'objet d'une volonté politique affirmée qui devrait aboutir prochainement à la création d'une Opération d'Intérêt National (projet Bordeaux Euratlantique). Le développement du secteur de la gare Saint-Jean fait partie intégrante de cette réflexion d'ensemble**.

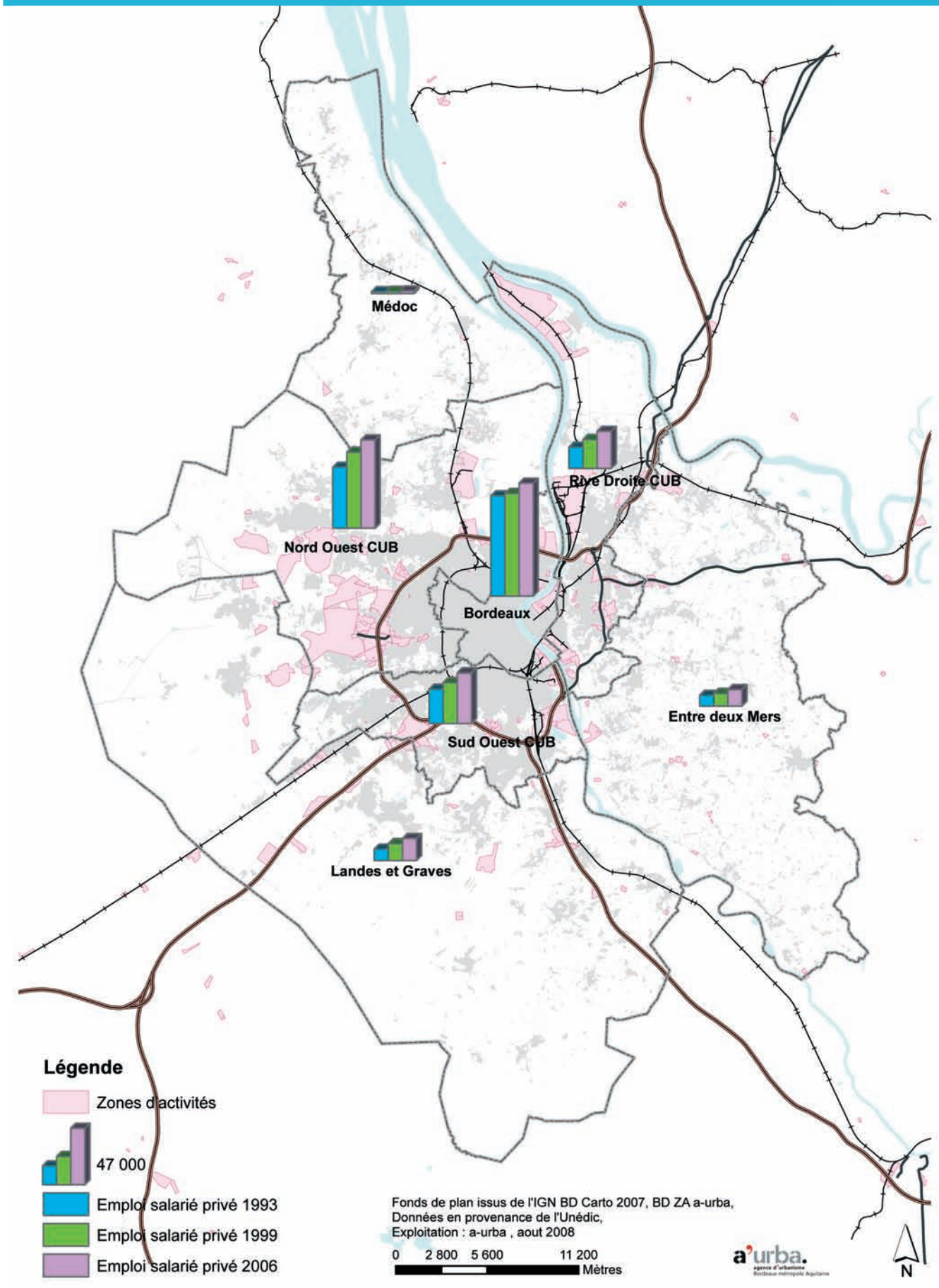
**Orientation C - L'optimisation d'autres pôles péri-urbains communaux ou inter-communaux**
Cette orientation vise à réduire la distanciation entre lieu d'emploi et lieu de vie en favorisant l'émergence des sites suivants : Saint-Loubès – le Cubzagais (qui n'appartient plus au périmètre du SCoT) – L'entre-Deux-Mers – Les Graves – Les Landes à Saint-Jean d'Illac et à Cestas – Le Médoc.
En particulier, il est prévu, au titre du principe de compensation lié au passage d'infrastructures routières, d'étudier la possibilité d'implantation limitée de ZA autour des nouveaux échangeurs.

**Bilan**[1]

Au regard de l'évolution de l'emploi salarié privé (UNEDIC), on constate que **les communes ou secteurs identifiés ont dans l'ensemble connu une progression importante de l'emploi**. En comparaison avec la moyenne du périmètre Sysdau (+ 23 % entre 1998 et 2006), trois territoires ont été particulièrement dynamiques :
- les Graves, avec une augmentation de l'emploi salarié privé de plus de 70 % pour les communes de Martillac (+ 484 emplois) et Saint Médard d'Eyrans (+ 412 emplois),
- les Landes, notamment à Saint-Jean d'Illac (+ 971 emplois) et Canéjan où l'emploi a progressé respectivement de 108 % et 160 % en 8 ans. (Attention : ces données ne prennent pas en compte la chute de Solectron puisqu'elles s'arrêtent en 2006. Or, la fermeture du site a eu lieu en 2007. Il faut donc nuancer cette évolution. Les données Unedic de 2007 prochainement disponibles devraient permettre d'avoir une approche plus juste de la situation actuelle.)
- l'Entre deux Mers, avec Artigues-près-Bordeaux (65 % soit 1 521 emplois), Tresses (64 % soit 626 emplois) et Yvrac (153 % soit 1 113 emplois).

1. Précaution méthodologique : certaines évolutions peuvent sembler très élevées. C'est la cas sur la commune d'Yvrac. La base de données utilisée (UNEDIC) ne tient pas toujours compte des effets de siège, par conséquent les effectifs peuvent être affectés en totalité à un établissement siège, alors qu'en réalité ils sont éclatés dans plusieurs établissements.

## Évolution de l'emploi salarié privé de 1993 à 2006



- à noter, le fort dynamisme du cubzagais, qui est aujourd'hui hors du périmètre du SCoT.
**Néanmoins, il est difficile de dire si ce phénomène s'inscrit dans une dynamique globale de développement ou s'il a réellement permis de réduire la distance entre lieux de vie et lieux d'emploi.**

**Orientation D - Un repositionnement qualitatif au sein de la zone multifonctionnelle**

Cette orientation a pour objectif d'améliorer la gestion du tissu économique en milieu urbain. Trois sites sont particulièrement ciblés :
- Bordeaux Nord, qui au-delà du Schéma Directeur doit faire l'objet d'une stratégie partenariale soutenue notamment en terme d'aménagement urbain ;
- le quartier Saint-Jean - Belcier qui nécessite la mise en œuvre d'une stratégie foncière forte pour maîtriser et organiser les mutations ;
- la transformation du quartier de la Bastide en tant que point d'ancrage du centre de l'agglomération et lieu de centralité pour la rive droite.

**Bilan**

**Bordeaux Nord**
Pas de réelle stratégie partenariale affirmée pour le développement de projets d'aménagement urbain.
**Transformation du quartier de la Bastide**
Organisation d'une réelle mixité fonctionnelle autour de Cœur de Bastide 1 et 2.
**Le quartier Saint-Jean Belcier**
Le site fait l'objet d'une réflexion élargie sur les communes de Bègles, Bordeaux et Floirac.

**De fait, l'arrivée de la LGV à l'horizon 2016 a initié une réflexion d'ensemble sur un territoire élargi, de part et d'autre du fleuve, entre la rocade Sud et le pont Saint-Jean.** Cette réflexion intègre notamment, dans une cohérence d'ensemble, la mutation des emprises ferroviaires et des friches industrielles, les projets déjà engagés sur les différentes communes et l'implantation d'un pôle d'affaire européen. Elle a abouti en septembre 2008 à l'accord du ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, sur le lancement, dès 2009, d'une Opération d'Intérêt National sur ce secteur (projet Euratlantique).

## 2 | Développement économique, activités, commerces et équipements

### Mettre en œuvre une politique de tourisme intégrée

Cet objectif est décliné à deux échelles :
- développer le tourisme dans l'aire métropolitaine bordelaise (tourisme urbain, vert, d'affaires, lié à la viticulture) ;
- affirmer le rôle fédérateur de Bordeaux « capitale touristique d'une grande région touristique » en mettant en cohérence les différentes formes de tourisme.

**Bilan**

Alors que sur l'ensemble de l'Aquitaine, les chiffres sont assez mitigés (- 2 % de fréquentation touristique entre 2006 et 2007), **le secteur touristique de l'agglomération bordelaise se porte bien** avec une augmentation de la fréquentation touristique en hôtels de plus de 8 % entre 2006 et 2007. Cette progression est en grande partie liée aux manifestions événementielles comme la Coupe du monde de rugby ou encore à l'inscription de Bordeaux au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO. **Sur le reste de l'agglomération, le secteur de l'Entre-Deux-Mers et le Médoc ont aussi connu une dynamique touristique positive** :
- l'Entre-Deux-Mers mise sur le tourisme vert grâce à la création d'une voie verte drainant 35 000 à 40 000 personnes avec une dépense moyenne de 14 € par personne (source : Pays Cœur Entre-Deux-Mers) ;
- le tourisme médocain s'est développé autour de l'hôtelerie de luxe en véhiculant une image de prestige autour des vignobles. Cependant, afin d'accroitre les retombées économiques, le territoire Médoc pense à une diversification de son offre vers le tout public axée sur l'œno-tourisme.

# 2 | Développement économique, activités, commerces et équipements

## 2.2 | Commerces

### 2.2.1 | Les objectifs du Schéma Directeur de 2001

Les objectifs du Schéma Directeur de 2001 s'inscrivent dans l'approche binaire héritée des années 70 et du corpus législatif de la loi Royer opposant systématiquement les formes de distribution et les zones d'implantations.

Le volet « urbanisme commercial » pose donc trois grands principes :
- le renforcement du commerce de proximité ;
- l'équilibre entre formes de distribution, activités et secteurs géographiques ;
- la priorité aux centres villes.

Ces principes sont déclinés en deux grands objectifs :

**1) Harmoniser et rééquilibrer l'offre commerciale**

**Renforcer et développer le commerce de proximité pour :**
- fixer les achats dans les quartiers ou centre bourgs des périphéries ;
- éviter une trop grande évasion vers la grande distribution.

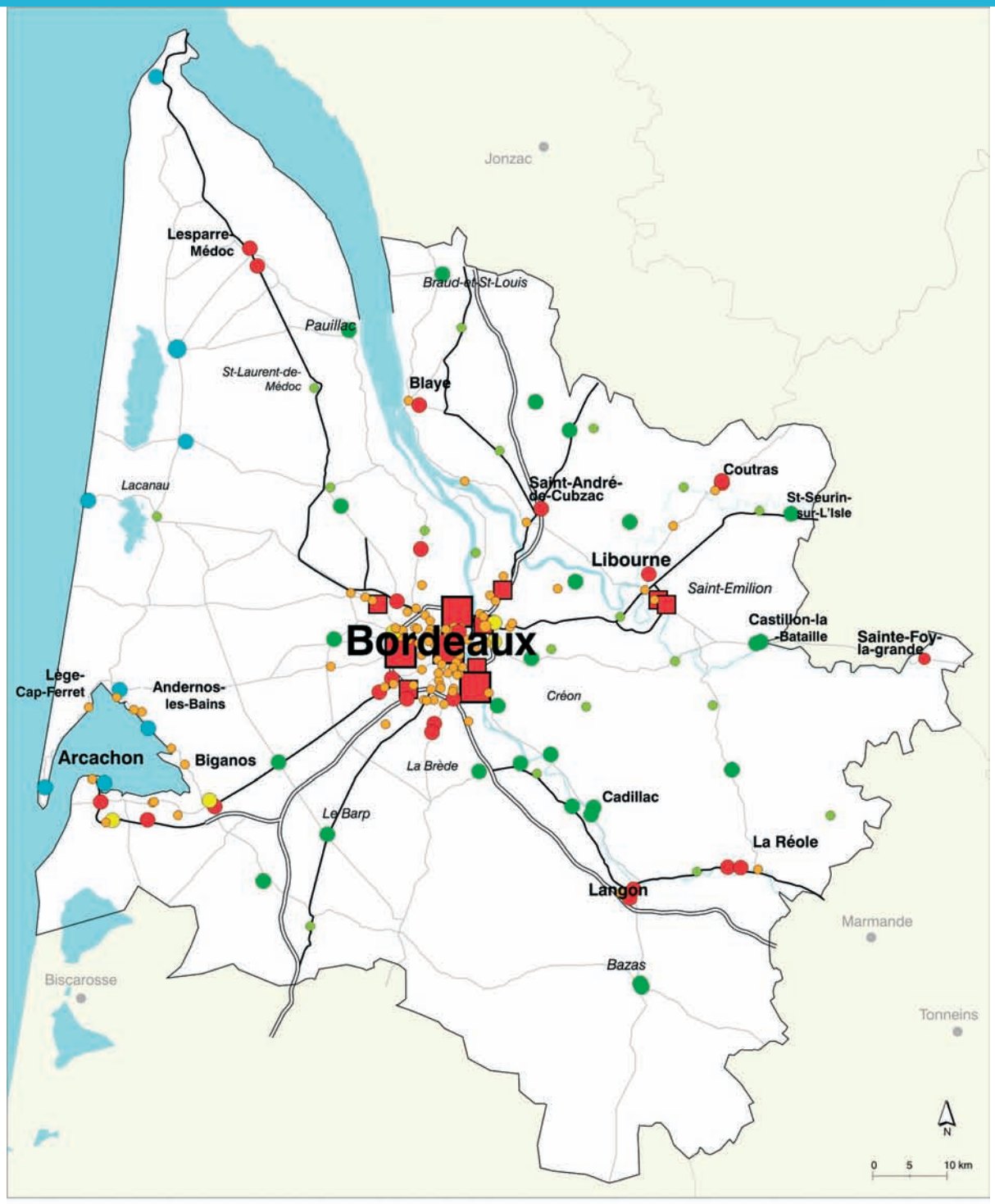
**Équilibrer l'offre commerciale entre les différentes formes de distribution pour atteindre un niveau de service équilibré par secteur, par :**
- une limitation de la progression des grandes et moyennes surfaces (> 300 m²) à 2 ou 3 % par an du total des surfaces existantes ;
- l'interdiction de toute implantation nouvelle d'hypermarché de surface alimentaire ex-nihilo (exception faite des programmes de restructuration commerciale dans les centres-villes anciens) ;
- l'implantation de nouvelles grandes et moyennes surfaces prioritairement dans les secteurs géographiques ou pôles commerciaux présentant des déficits en terme de diversité.

**Donner la priorité aux centres villes en jouant sur deux axes :**
- renforcer l'attractivité du centre-ville de Bordeaux et des principaux centres secondaires périphériques, en favorisant la continuité commerciale et la diversification de l'offre ;
- donner la priorité dans le choix des centres-villes à ceux qui sont desservis par la politique de transport en commun.

**2) La dynamisation des fonctions centrales**

Il est important que le **centre de Bordeaux** puisse continuer à accueillir un certain nombre de commerces rares ou de prestige caractéristiques d'une grande métropole et dont les images et la notoriété ne se trouvent qu'en centre-ville.

## Typologie des pôles commerciaux en 2004




- pôle d'attraction régional
- pôle d'attraction majeur
- pôle d'attraction local
- pôle urbain de proximité
- pôle touristique
- pôle spécialisé
- pôle rural d'attraction local
- pôle rural de proximité

sources : fonds topographiques en provenance de la Bd-carto98 - IGN ®
droits de l'état réservés
données issues de la CCIB
traitement a'urba décembre 2004

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

## 2.2.2 | Bilan de la mise en œuvre du Schéma Directeur de 2001

**Avertissement**
La difficulté majeure pour évaluer les orientations fixées dans le Schéma Directeur de 2001 repose essentiellement sur **l'absence d'un diagnostic chiffré exhaustif et la mise en place d'un suivi sur certains indicateurs**. De plus, l'approche repose essentiellement sur des chiffres délivrés par les chambres consulaires, un fichier qui a évolué depuis 1997 et qui rend complexe les rapprochements de base. A noter d'ailleurs que **les seuls éléments de bilan** des orientations du Schéma Directeur de 2001 sont **inscrits dans le schéma de développement commercial du département de la Gironde adopté en mars 2006. Ils ont été partiellement repris à titre illustratif dans le document de synthèse de l'évaluation de 2005 réalisé par le Sysdau et les années de référence sont 1999 et 2004**.

### L'arrêt de toute implantation nouvelle de supermarchés

Il s'agit de surfaces alimentaires (> 1 000 m²) crées ex-nihilo ou de pôles commerciaux associant supermarchés de surfaces alimentaires et galeries marchandes sur tout le territoire du Schéma Directeur, sauf dans le cadre de programmes de restructuration commerciale dans les centres-villes anciens.

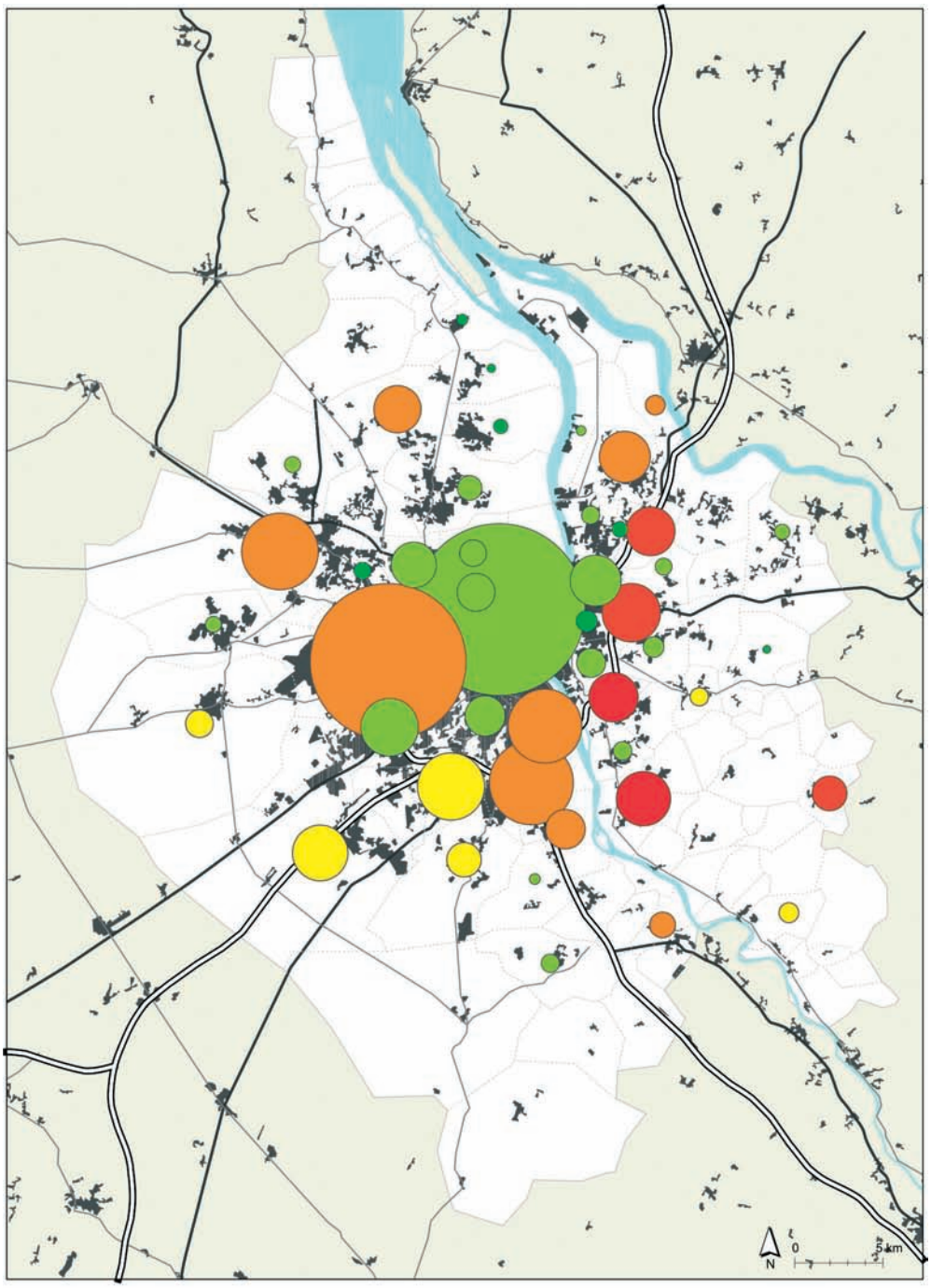
**Bilan**

**Cette orientation a été globalement appliquée**, à l'exception de l'autorisation en 2003 d'implantation d'une surface alimentaire de 2 000 m² sur la commune du Taillan alors dépourvue de surfaces alimentaires de plus de 300 m².
En outre, il convient de noter le fort développement des enseignes de « hard-discount » sur les dix dernières années.

### L'extension modérée des pôles commerciaux de second niveau

Cette extension est acceptée, en regard des critères de diversification et de compléments de l'offre existante, afin de constituer des pôles relais dans des bassins de chalandise moins équipés ou plus éloignés des pôles d'envergure régionale afin de mieux prendre en compte un équilibre commercial sur l'ensemble du Schéma Directeur : Bouliac, Cestas, Léognan, le Pian Médoc, Lormont 4 Pavillons, Pessac Bersol, Saint-André-de-Cubzac, Sainte-Eulalie, Saint-Médard-en-Jalles, Villenave d'Ornon-Pont de la Maye.

## Densité commerciale des GMS > de 300 m² en 2004




**densité commerciale**
*(surfaces de vente en m² / 1 000 habitants)*

- plus de 3 000
- 3 000
- 1 500
- 1 000
- moins de 300

***moyenne SDAU***

**surfaces de vente cumulées (en m²)**

- 215 000
- 50 000
- 5 000
- 1 000

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

## 2 | Développement économique, activités, commerces et équipements

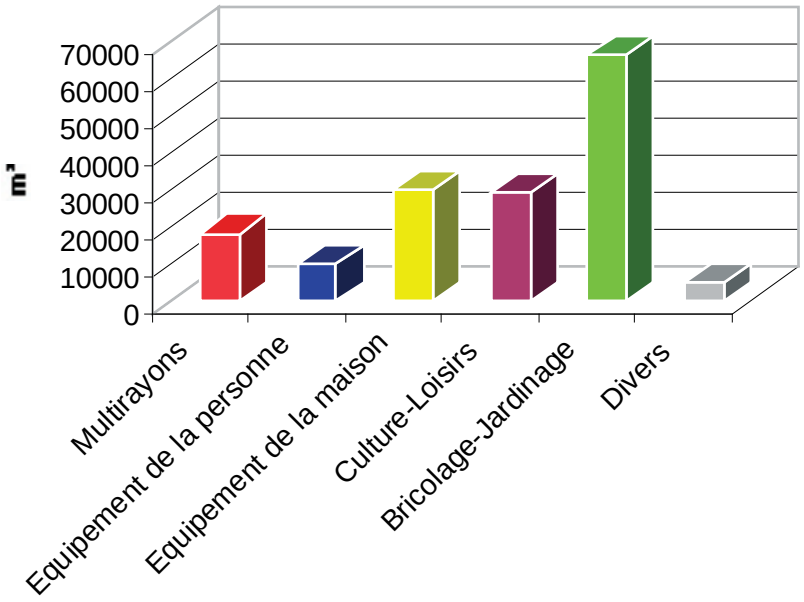
**Bilan**

Concernant les pôles relais, cette orientation a été suivie d'effets car **l'ensemble des pôles cités s'est trouvé renforcé ou est actuellement en cours de renforcement**.

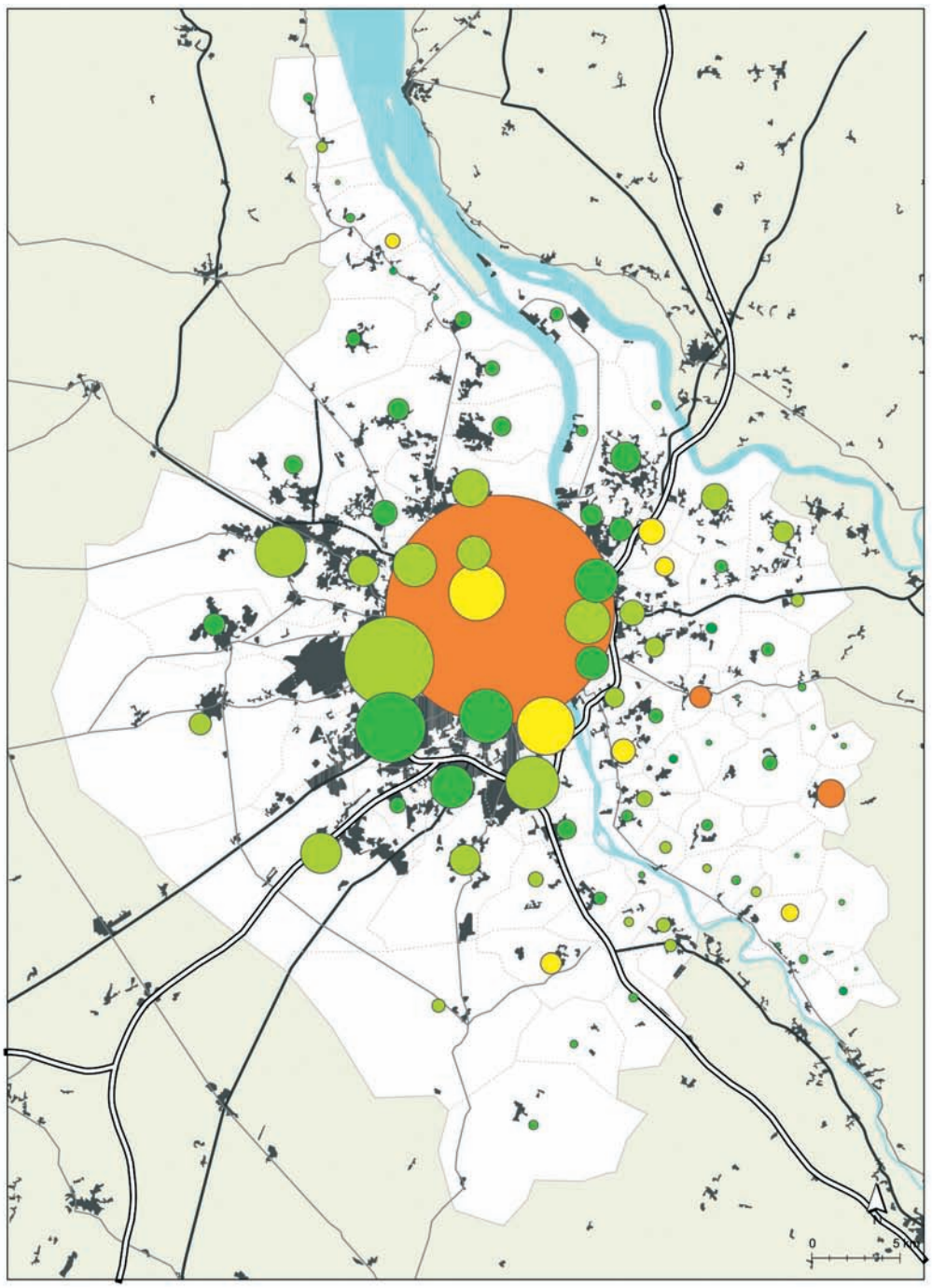
Toutefois **les pôles d'envergure régionale dont le développement devait être maîtrisé ont également renforcé leur poids**. Depuis 1999, ce sont bien les pôles de Mérignac, de Bordeaux-Lac et Bègles qui ont enregistré les plus fortes évolutions en terme de m².

Globalement, les chiffres issus du Schéma Départemental de Développement Commercial (source CCIB 2004) montrent **une difficile maîtrise du développement des m² de surface de vente en grandes et moyennes surfaces** et notamment dans les pôles commerciaux :
- **678 360 m²** de surface de vente en grandes et moyennes surfaces en 1999 ;
- **841 096 m²** de surface de vente en grandes et moyennes surfaces en 2004.
Soit une augmentation annuelle d'environ 4 % , soit 1 point de plus que la valeur haute inscrite au Schéma Directeur dans les objectifs.

**Evolution de l'offre commerciale en grandes et moyennes surfaces par secteurs d'activité entre 1999 et 2004 à l'échelle de l'agglomération bordelaise (source CCIB 2004)**



## Densité commerciale des établissements commerciaux < de 300 m² en 2004




**densité commerciale**
*(nombre d'entreprise / 1 000 habitants)*

plus de 20
15
10
moins de 5
***moyenne SDAU***

**nombre d'entreprises commerciales en 2004**

5 615
1 000
100
20

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

## 2 | Développement économique, activités, commerces et équipements

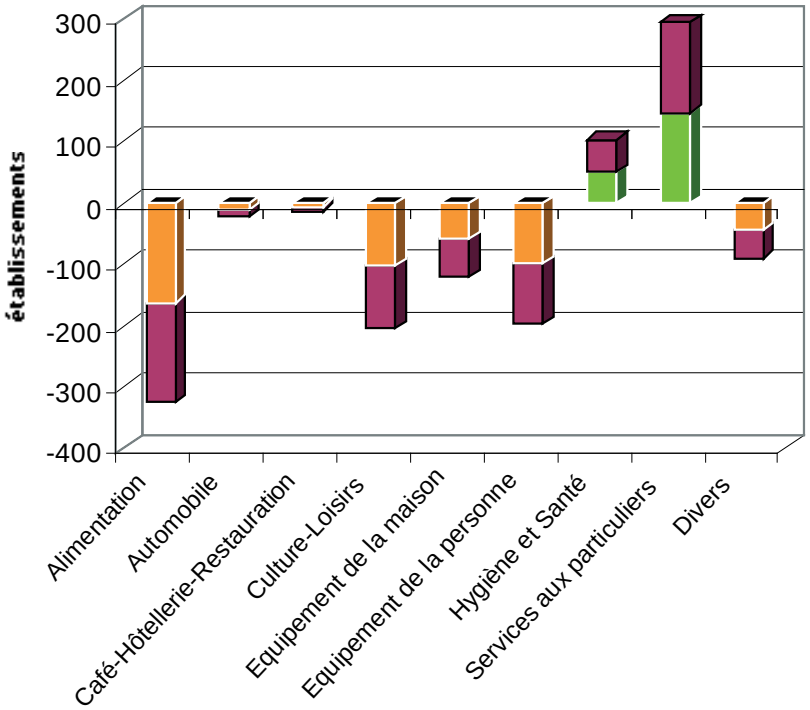
**Le développement des commerces de proximité** dans les quartiers ou les centres bourgs périphériques pour assurer un équilibre de service commercial par secteur.

**Bilan**

Au regard de l'évolution des commerces de moins de 300 m² à l'échelle de l'agglomération entre 1999 et 2004, cette orientation s'est soldée par un **semi échec** puisqu'a été enregistrée **une perte de 288 établissements en 5 ans, soit 2,5 % des 11 663 commerces de moins de 300 m²** recensés en 1999.

Sur le plan qualitatif, les secteurs les plus touchés sont l'alimentaire, la culture et les loisirs, l'équipement de la personne et de la maison. *A contrario*, les services à la personne et les services de santé ont connu une hausse du nombre d'établissements sur la période considérée.

**Évolution du nombre d'établissements de moins de 300 m² entre 1999 et 2004 (source CCIB 2004)**



## 2.3 | Équipements

### 2.3.1 | Les objectifs du Schéma Directeur de 2001

**Université**
La réalisation d'un nouveau site universitaire à la Bastide a été retenue afin de contribuer à la redynamisation de l'ensemble du centre-ville et de générer un pôle structurant en rive droite.

**Culture**
L'agglomération de Bordeaux était alors dotée d'équipements culturels publics et privés de bon niveau (bibliothèque, médiathèque, salles de concert, danse, musique,etc.). Néanmoins, le Schéma Directeur avait identifié un certain nombre de projets d'équipements susceptibles de renforcer la notoriété culturelle de Bordeaux :
- un auditorium ;
- une salle Zénith ;
- un très grand musée du vin, un musée du patrimoine portuaire ;
- un parc scientifique et technique autour de l'espace et de l'aéronautique ;
- le développement du centre d'arts plastiques contemporains et du centre dramatique national.

**Santé**
Le Schéma Régional d'Organisation Sanitaire (pour la période 1999/2004) en cours au moment de l'élaboration du Schéma Directeur, ne prévoyait pas de grande implantation nouvelle.

**Sports**
Le Schéma Directeur précisait que la construction de nouveaux équipements ou leur développement était possible dans les zones affectées à ces fonctions en milieu urbain ou péri-urbain, sous condition d'accessibilité, de stationnement et de bonne intégration dans l'environnement.

**Les parcs urbains, espaces de loisirs, parcs d'attraction et de grandes manifestations**
La plupart existaient déjà. Le Schéma Directeur prévoyait néanmoins un parc urbain dans le quartier Bastide et l'aménagement des quais.
Des projets privés avaient également émergé à l'occasion de l'élaboration du Schéma Directeur : un parc zoologique et des serres tropicales à Pessac, un parc culturel, scientifique et touristique consacré à l'aéronautique autour de l'aéroport de Mérignac, l'aquarium et le complexe hôtelier du Lac et le réaménagement des quais avec la transformation des hangars.
L'attractivité urbaine de l'agglomération reposant très largement sur la qualité de vie et le niveau de services et d'équipements, le Schéma Directeur a largement rappelé la nécessaire adaptation de certaines fonctions (administration, services aux entreprises...) dans un souci de dynamisation des fonctions centrales de l'agglomération.

## 2.3.2 | Bilan de la mise en œuvre du Schéma Directeur de 2001

Les objectifs définis dans le Schéma Directeur consistaient principalement à :
- doter l'agglomération de nouveaux équipements d'envergure (culturels, universitaires, de loisirs, expositions, etc.) et susceptibles d'améliorer la qualité du cadre de vie urbain ;
- participer à une meilleure répartition des équipements entre rive droite et rive gauche ;
- renforcer les fonctions centrales de l'agglomération.

**Bilan**

**Le bilan en matière de création d'équipements s'avère constrasté entre l'agglomération et les territoires périphériques.**

**La plupart des grands équipements d'agglomération affichés dans le SDAU 2001 ont été réalisés ou sont en passe de l'être.**

En matière d'équipements culturels, de loisirs et espaces d'exposition et de manifestations,

ont été réalisés depuis 2001 :
- l'aménagement des quais et mise à disposition du hangar 14 pour les expositions ;
- la construction d'un nouveau bâtiment pour Cap-Sciences ;

sont engagés à ce jour :
- le projet de salle de spectacle de type ARENA, d'une capacité de plus de 10 000 spectateurs sur la commune de Floirac ;
- la réalisation d'un auditorium sur Bordeaux ;
- un projet de construction d'un nouveau bâtiment pour le FRAC.

En matière d'équipements universitaires :
Le Schéma Directeur avait mis l'accent sur la nécessité d'améliorer l'intégration de l'Université dans la ville. Plusieurs actions ont été menées en ce sens :
- le réaménagement du campus de Talence-Pessac dans le prolongement de l'arrivée du tramway ;
- la création d'un nouveau pôle universitaire de gestion dans le quartier Bastide, réalisé dans le cadre de la ZAC Cœur de Bastide. Auparavant dispersés dans l'agglomération (Bordeaux, Pessac, Gradignan), les différents sites d'enseignement supérieur de gestion ont ainsi été regroupés sur la rive droite depuis la rentrée universitaire 2006, sous la bannière de l'université Bordeaux IV. Ce nouveau pôle universitaire accueille près de 3 000 étudiants.

## 2 | Développement économique, activités, commerces et équipements

L'agglomération s'est ainsi dotée des structures lui permettant de renforcer son attractivité et de mieux répondre aux besoins de ses habitants.

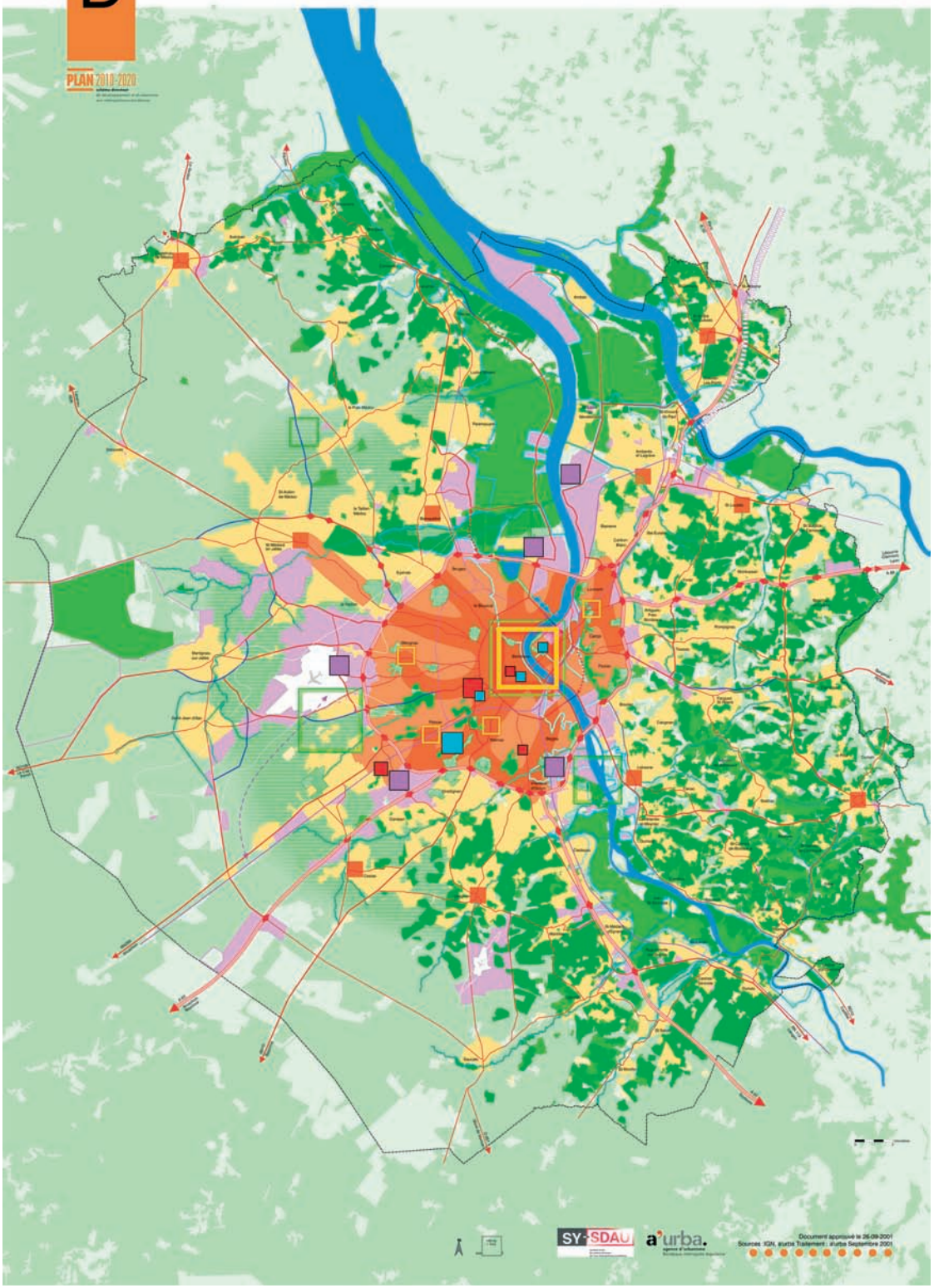
**En revanche, d'importants besoins restent à satisfaire dans les secteurs périphériques de l'aire métropolitaine suite à la croissance démographique des polarités secondaires identifiées dans le Schéma Directeur. Cette mise à niveau permettrait de renforcer les pôles secondaires encore trop peu affirmés sur le territoire du futur SCoT.**

# 03

# Mobilité et organisation des déplacements

## Le Schéma Directeur actuel

# DESTINATION GENERALE DES SOLS




**le réseau d'infrastructures**

- autoroute et rocade
- échangeur
- voie de liaison et de distribution
- voie locale
- liaisons à étudier

- zone de passage ou de franchissement possible
- voie ferrée
- voie ferrée à renforcer
- liaison ferrée à étudier
- liaison TGV
- aéroport, aérodrome, PEB

N

Document approuvé le 26-09-2001
Sources :IGN, a'urba Traitement : a'urba Septembre 2001

SY-SDAU

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

# 3 | Mobilité et organisation des déplacements

## 3.1 | Les objectifs du Schéma Directeur de 2001

Au regard des éléments du bilan, le Schéma Directeur approuvé en 2001 a fixé deux grands objectifs en matière de transports et de déplacements :

**Un positionnement plus fort de l'agglomération bordelaise en France et en Europe** qui passe notamment par l'intégration à des réseaux de communication performants à cette échelle . Pour cela, il est proposé d'améliorer l'accès aux grands réseaux et couloirs de communication routiers et ferroviaires et de renforcer la dimension européenne de l'aéroport.

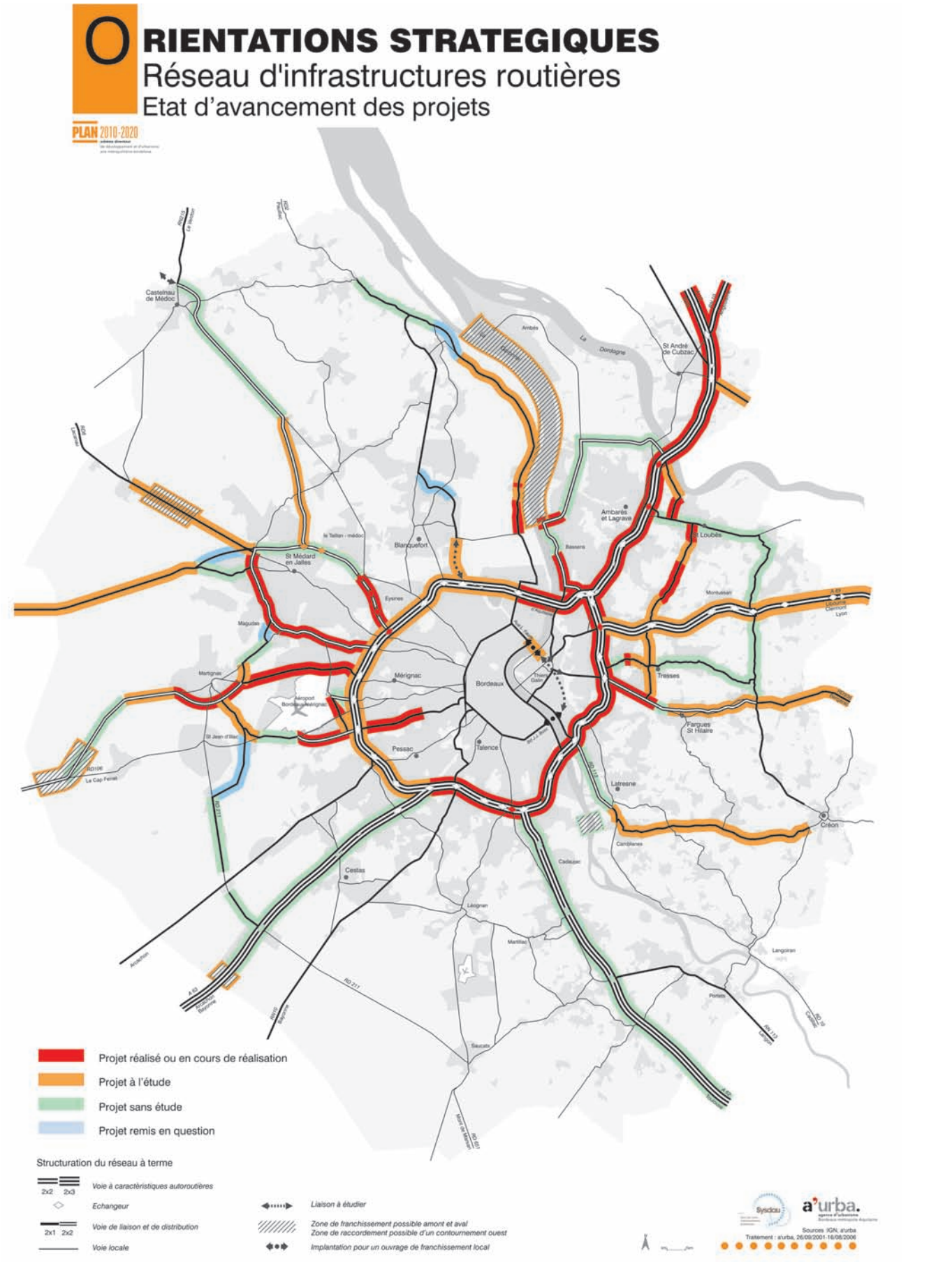
**Une accessibilité interne et externe améliorée basée sur une nouvelle gestion des déplacements.**
Globalement il est important de noter que le Schéma Directeur entend maîtriser la dispersion urbaine et l'utilisation massive de l'automobile (l'une entraînant l'autre et réciproquement) en associant une politique de développement urbain durable et une politique de déplacements pertinente. Il est proposé une nouvelle gestion des déplacements qui repose sur deux principes forts à savoir :

- maîtriser le développement urbain et revoir son organisation. Il s'agit de concentrer les services et les polarités autour des centres et des axes lourds de transports collectifs.
Cela revient donc à :
· limiter l'étalement urbain en restructurant ou en densifiant les zones urbanisées ;
· structurer le développement autour des pôles de transports en commun ;
· renforcer le niveau de services offerts par les centres-villes afin de minimiser les besoins de déplacements.

- favoriser le report modal ou la multimodalité : il s'agit d'offrir une véritable alternative à l'usage de la voiture particulière en développant les transports collectifs et les modes de proximité mais aussi en assurant les conditions d'une complémentarité entre les différents modes de déplacements.
Il s'agit donc de :
· développer une offre de transports collectifs alternative à la voiture particulière ;
· promouvoir et faciliter les déplacements de proximité ;
· redéfinir la politique de stationnement.

Toutefois, en contradiction avec ce principe d'articulation entre développement urbain et politique de déplacement, le constat d'un réseau de voirie local incomplet a été revalidé par le Schéma Directeur de 2001 qui s'est donné comme objectif de remédier à cette carence : « optimiser et compléter le maillage des infrastructures routières et réaliser de nouveaux franchissements de la Garonne ».

## État d'avancement des infrastructures routières



## 3.2 | Bilan de la mise en œuvre du Schéma Directeur de 2001

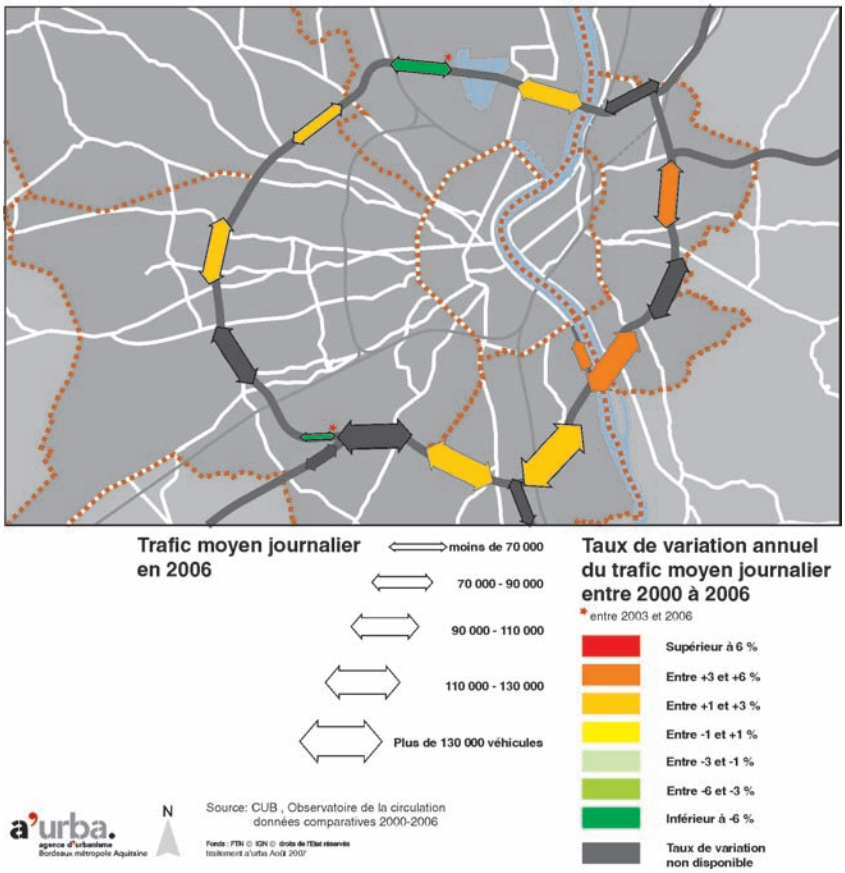
### 3.2.1 | Un positionnement plus fort de l'agglomération bordelaise en France et en Europe

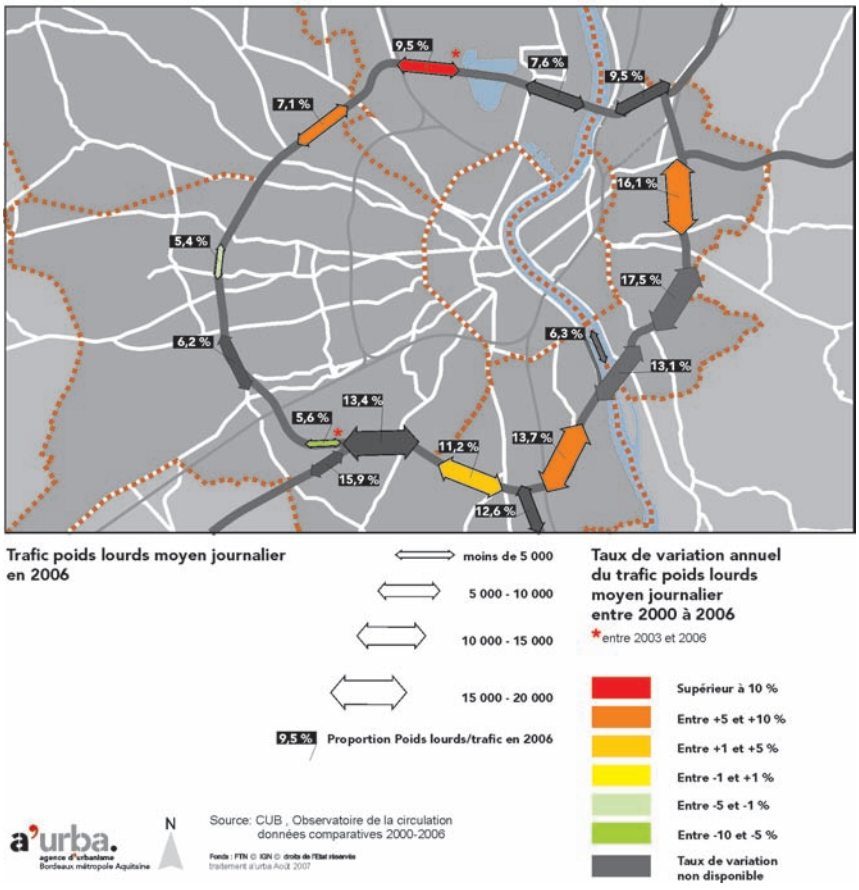
Il s'agit de bénéficier d'infrastructures de transport routières et ferroviaires reliant les principaux axes d'échanges européens et absorbant l'accroissement du trafic sans augmentation des nuisances et des pollutions.

Pour cela le Schéma Directeur propose :
- de conforter le réseau autoroutier existant. Cela s'appuie concrètement sur la mise à 2 x 3 voies des autoroutes desservant l'agglomération bordelaise (A10, A62 et A63) et l'amélioration de la capacité de la rocade (élargissement à 2 x 3 voies, voire 2 x 4 voies sur certains secteurs). Cela permettra, en outre, de délester un certain nombre d'itinéraires de pénétration saturés qui traversent des centres villes ou des secteurs très urbains ;
- d'inscrire le principe de pouvoir réaliser une liaison nord-sud autoroutière connectée au réseau autoroutier national (A10 au nord et A63 au sud) et incluant un franchissement aval de la Garonne en exprimant des zones de passage ou de franchissement ;

| Nature des voies | Voies à créer | Voies à améliorer |
|---|---|---|
| **Réseau routier et autoroutier** | Déviation d'Eysines (2 x 2 voies à terme avec carrefour dénivelés) | A10 2 x 3 voies de Virsac à la Gardette |
| | Déviation de Saint Aubin - Le Taillan Médoc (2 x 2 voies) | Rocade mise à 2 x 3 voies (voire 2 x 4 sur les tronçons les plus chargés) |
| | | RN89 mise aux normes autoroutières entre A89 et la rocade |
| | | A62 et A63 mise à 2 x 3 voies |
| | | N10 mise aux normes au nord de la Garonne |
| **Contournement ouest** | Tracé à étudier | |

## Un trafic intense sur la rocade, surtout sur la moitié Est



- d'améliorer la performance des liaisons ferroviaires en particulier en supprimant « le bouchon de Bordeaux » réservant les emprises nécessaires à la réalisation d'une nouvelle ligne à grande vitesse plaçant Bordeaux à 2 heures de Paris et en renforçant, au plan régional, le réseau des TER ;
- de permettre le développement de l'aéroport en maintenant des réserves foncières pour l'extension de la plate-forme et en améliorer la desserte routière ou en transports collectifs ;
- d'offrir un système intermodal et logistique compétitif entre le rail, la route et le port qui passe par le développement de toutes les capacités d'aménagement des plates-formes de fret ferroviaires en relation avec les autres modes et par la délocalisation de la plate-forme ferroviaire de la Bastide.

**Bilan**

Aujourd'hui, la congestion des réseaux de déplacements se situe à un tel niveau de généralisation qu'il est possible d'affirmer que le cumul des investissements routiers réalisés n'est pas suffisant pour satisfaire la demande de déplacements.

**Pourtant, il faut noter une poursuite des travaux d'amélioration du réseau autoroutier qui positionne le territoire girondin dans le réseau régional, mais qui reste en deçà des besoins en termes de trafic de transit et de trafic endogène.**

La Gironde a vu son réseau autoroutier conforté avec la mise à 2 x 3 voies de l'A10 et la mise à 2 x 3 voies progressive de la rocade Ouest. En revanche, la mise à 2 x 4 voies a été écartée.
Différentes mesures d'exploitation visant à optimiser la fluidité du trafic sur la rocade ont été prises (interdiction de dépassement pour les poids lourds, système de régulation avec feux tricolores aux heures de fort trafic et limitation de la vitesse à 90 km/heure pour les véhicules légers et 80 km/heure pour les poids lourds).

Pour mémoire, la validité du projet d'autoroute A65 reliant Langon à Pau a été confirmée par le ministre de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durable. En revanche l'abandon du projet de contournement autoroutier a été annoncé car il ne correspond pas aux nouveaux enjeux de développement durable. Cet abandon ne règle pas, pour l'État, la question de savoir comment garantir une qualité de service routier sur l'axe de développement Europe du Nord - Péninsule Ibérique conformément aux obligations européennes. Les flux de transit européen, pour l'essentiel, empruntent aujourd'hui surtout la rocade rive droite, qui connaît donc une saturation chronique et des conflits d'usage entre trafic de transit et trafic local. Cette situation se confirme par les chiffres : en 2006, les trafics du tronçon Est sont supérieurs à 100 000 véhicules/jour dans les deux sens ; et selon les sections les trafics peuvent atteindre 18 000 poids

## Lignes Grande Vitesse

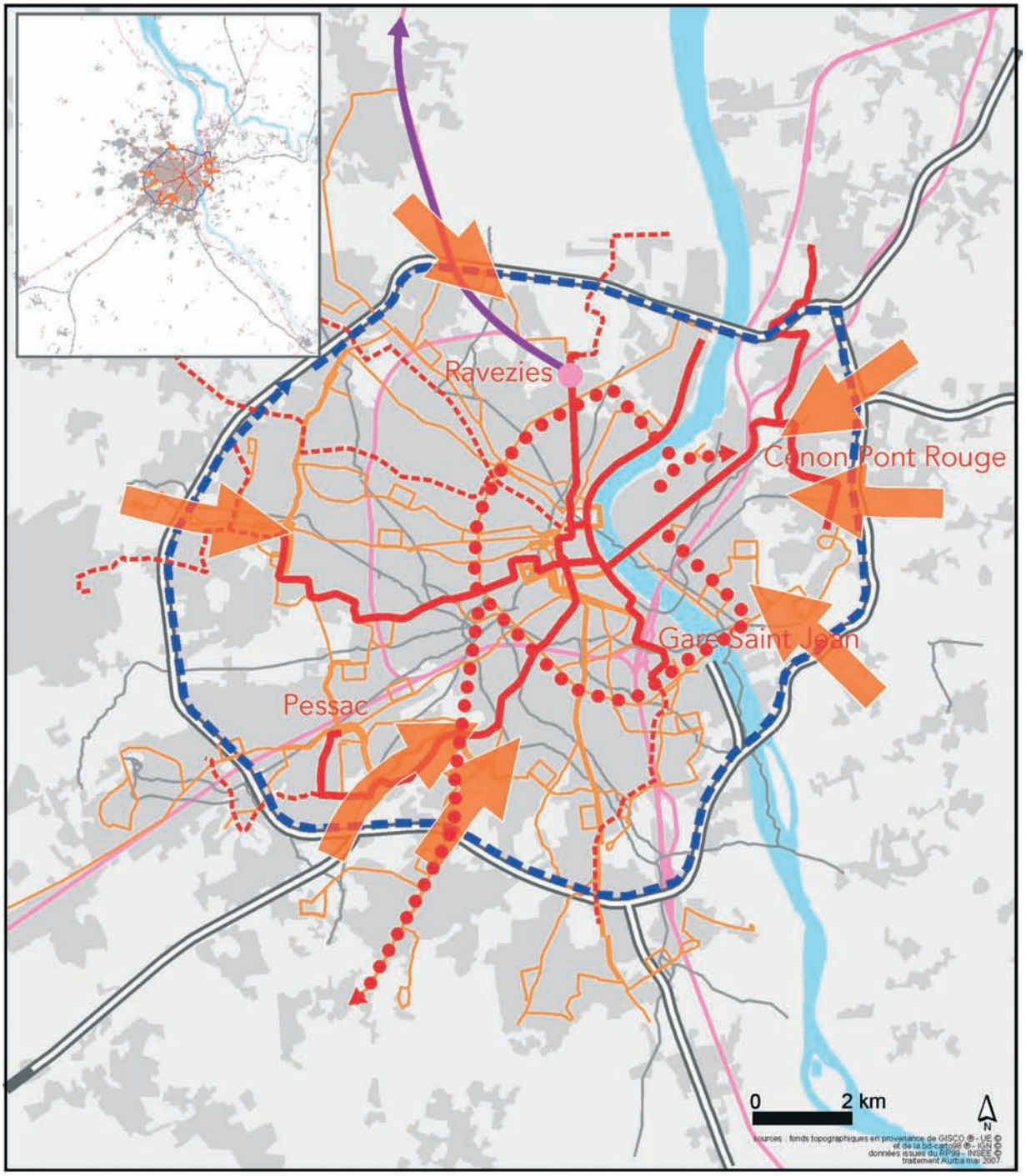
lourds/jour avec des parts modales allant jusqu'à 17,5 % du trafic total.
Par ailleurs, les mises à 2 x 3 voies des autoroutes A62 et A63 ne font l'objet d'aucune étude sur le périmètre du Schéma Directeur.

**Une restructuration importante du réseau ferroviaire national en cours**

**Le très fort développement, ces dernières années, des projets ferroviaires nationaux (LGV) et locaux (TER Aquitaine) va largement contribuer à repositionner Bordeaux** :
- dans les réseaux européens en rapprochant le territoire de Paris, de l'Europe du Nord, de l'Espagne et de Toulouse.
- dans les réseaux régionaux et départementaux, via le développement de l'offre TER Aquitaine.
En particulier :
- concernant le bouchon ferroviaire de Bordeaux, un nouveau pont a été mis en service en mai 2008, la résorption du bouchon est fixée à 2013 ;
- le projet de LGV Bordeaux-Paris est également très avancé et son échéance prévue pour 2016, mettant Bordeaux à 2h de Paris ;
- les projets de LGV Bordeaux - Toulouse et de Bordeaux - Irun ont été « fusionnés » en un seul projet suite au débat public. La réalisation d'un « Y » ferroviaire au sud-est de l'agglomération permettra de repositionner Bordeaux sur l'axe Toulouse - Pays-Basque ;

- la mise du réseau TER Aquitaine en cadencement a été largement engagée avec augmentation des fréquences.

## Extensions 3e phase




**Développer le réseau urbain**

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

a'urba.

### 3.2.2 | Une accessibilité interne et externe améliorée

Le Schéma Directeur préconise toute une série d'orientations pour améliorer l'accessibilité interne et externe.

**Développer une offre de transports collectifs alternative à la voiture particulière**

**Reconfigurer le réseau de transports collectifs urbains avec la mise en service d'un réseau de trois lignes de tramway de 44 km** prévue à l'horizon 2007. Des extensions à long terme (par des modes en site propre à définir) vers la zone aéroportuaire et des créations de nouvelles lignes de TCSP sont également prévues vers le quadrant nord-ouest.

**Développer un réseau TER maillé sur la grande agglomération pour capter, le plus en amont possible, le trafic automobile.**
Trois types d'amélioration sont envisagés :
- un cadencement de l'offre ;
- la mise en place de TER « Passe-Bordeaux » pour répondre à la demande croissante de déplacements de périphérie à périphérie ;
- une augmentation des réseaux ferroviaires entre la Médoquine et Bordeaux (nécessité de 3 ou 4 voies), entre Cenon et Bordeaux Saint-Jean (avec la suppression du bouchon ferroviaire) et entre Bordeaux et Villenave d'Ornon (4 voies).

**Opérer une connexion efficace entre les différents réseaux par la multiplication des points d'échanges entre :**
- le réseau ferré et le réseau urbain (Saint-Jean, Ravesies, Pessac-Centre, Mérignac-Arlac, Talence, Bègles, Cenon, Pins-Francs et Route du Médoc) ;
- et les réseaux de transports collectifs et voiture particulière. En plus des parcs relais définis autour du projet de tramway, des parcs sont prévus avec les futures lignes de TCSP (aéroport, Saint-Médard en Jalles, Taillan-Médoc et Villenave d'Ornon) et autour du réseau TER à proximité des gares de Saint-André de Cubzac, La Grave d'Ambarès, Macau, Blanquefort et Gazinet-Cestas.

**Bilan**

**Un développement soutenu des transports collectifs urbains dans le centre d'agglomération.**

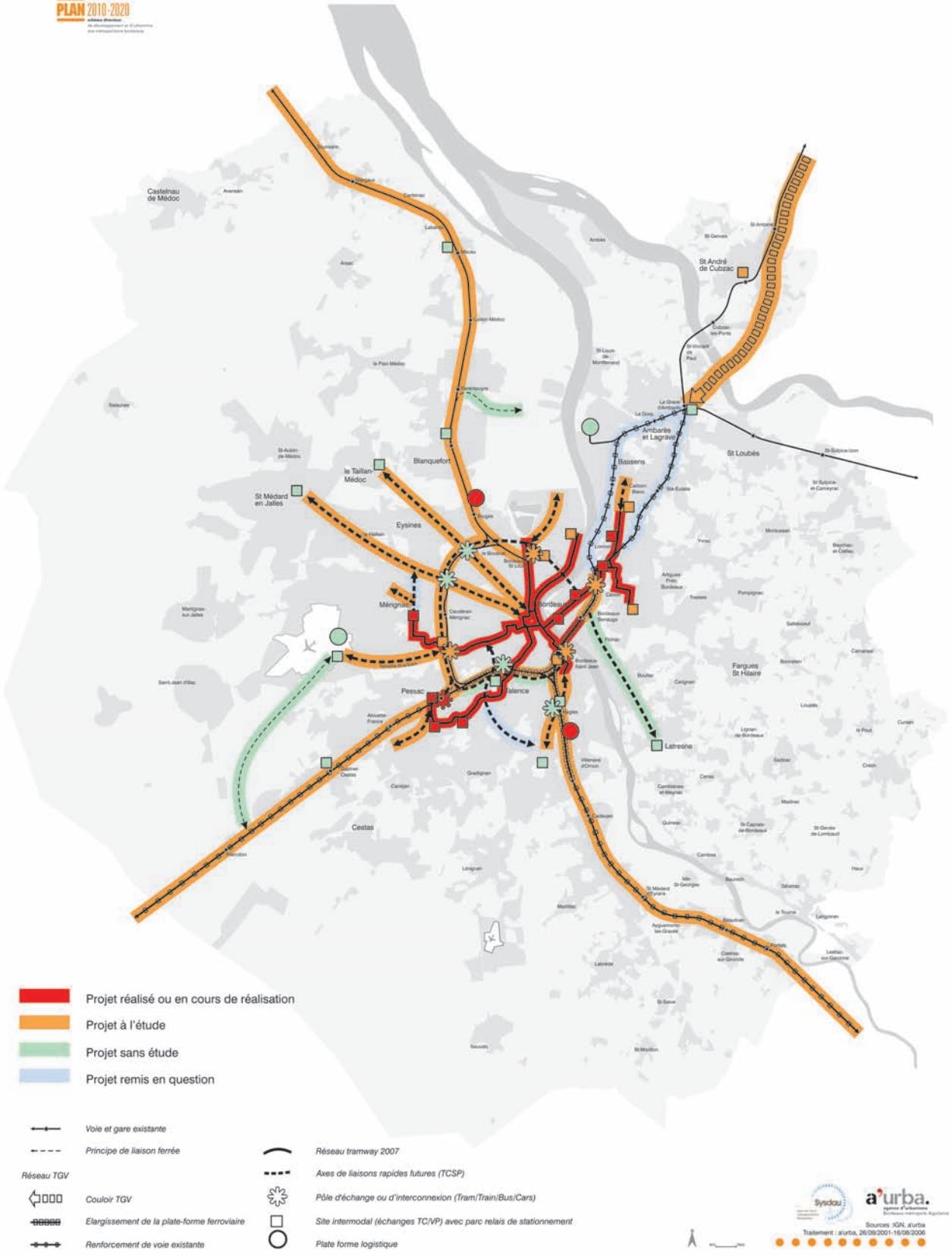
Le projet tramway a été réalisé au rythme rapide de 4 km/an. En termes de mise en œuvre, c'est une indiscutable réussite. **Le tramway constitue l'épine dorsale du système de déplacements de l'agglomération sur laquelle s'articulent les autres modes de transports** (bus, piéton, deux roues, automobile).
Il s'agit aussi d'une réussite en terme de fréquentation, qui a dépassé toutes les prévisions avec, en 2006, une fréquentation journalière moyenne de l'ordre de près de 150 000 voyageurs/jour, soit 53 % du réseau de transports collectifs urbains. Il aura, en grande partie, contribué à une augmentation de 15 % de la fréquentation sur le réseau global entre 2004 et 2006.

# ORIENTATIONS STRATEGIQUES

## Transports collectifs et déplacements horizon 2020

## Etat d'avancement des projets

PLAN 2010-2020



La politique associée de stationnement est un succès en terme de fréquentation : des parcs relais qui connaissent un taux moyen d'occupation de 92 % en semaine, chiffre exceptionnel par rapport aux autres réseaux français. La réussite est telle que la question de la saturation de cette offre est posée.

**La réussite de l'articulation corridors d'urbanisation/corridors de déplacements, prônée par le Schéma Directeur comme un de ses axes fondateurs, n'est pas évidente à évaluer.** Au-delà de la reconquête urbaine du cœur d'agglomération bordelaise ou des cœurs de communes (Pessac, Mérignac) la dynamique de densification-renouvellement s'affiche de manière encore contrastée le long des lignes de tramway. Si la rive droite a connu une profonde mutation urbaine, les secteurs de Bordeaux Nord-Bacalan, Belcier-Bègles et l'Université ne connaissent pas directement de densification urbaine conforme aux « doigts de gant » du Schéma Directeur.

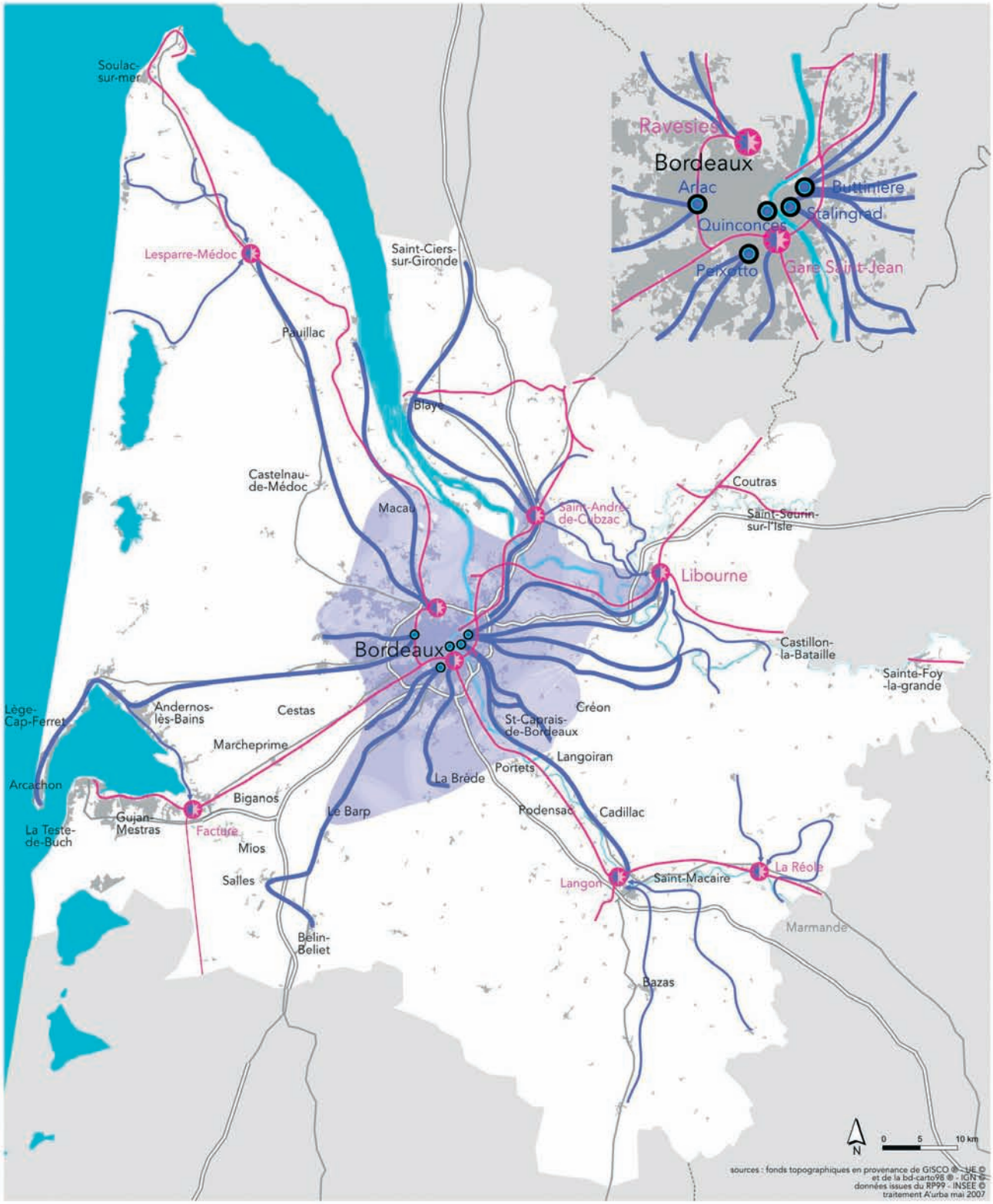
**La réalisation à plus long terme des extensions en troisième phase du réseau TCSP est en cours de réflexion.** La CUB a approuvé son Schéma Directeur d'amélioration de la desserte en transports collectifs, ce qui donne un cadre de référence pour l'organisation à venir des transports. Les études de faisabilité viennent d'être lancées pour préciser plus finement les tracés des extensions tramway. En revanche, en dehors des extensions tramway, les validations et arbitrages sur les lignes et les modes de transport (tramway, bus en site propre ou tramway sur pneu), ne sont pas terminés et aucune programmation n'est arrêtée.
Le maillage TC souffre d'un manque dans le quart sud-est de l'agglomération. La liaison Schéma Directeur TCSP vers Latresne en rabattement sur le réseau tramway prévu au Schéma Directeur ne fait l'objet d'aucune étude.

D'une manière générale, l'état actuel d'avancement de ces projets montre le besoin d'une articulation entre la CUB et le hors CUB des réflexions concernant le développement des réseaux de transports collectifs structurants (inscrits au Schéma Directeur actuel ou en cours d'étude). Le réseau structurant périurbain performant reste largement à inventer.

### Un réseau périurbain de type TER et cars départementaux en développement

**Le réseau interurbain du département a fait l'objet d'une restructuration** qui a permis d'améliorer l'offre dans un territoire périurbain de 15-20 km à partir des pôles d'échange tramway. L'offre est ainsi augmentée en terme de fréquence et de desserte et les lignes sont rabattues sur les pôles d'échange tramway.

## L'organisation du réseau de cars interurbains selon le conseil général 33 à l'horizon 2009




Légende

- Territoire périurbain où l'offre et la demande sont les plus importants
- Voie ferrée
- Arrêt ferroviaire / rabattement des cars
- Pôles de rabattement tramway/bus/cars/VP
- Lignes structurantes du réseau de cars
- Lignes de rabattement local sur les gares

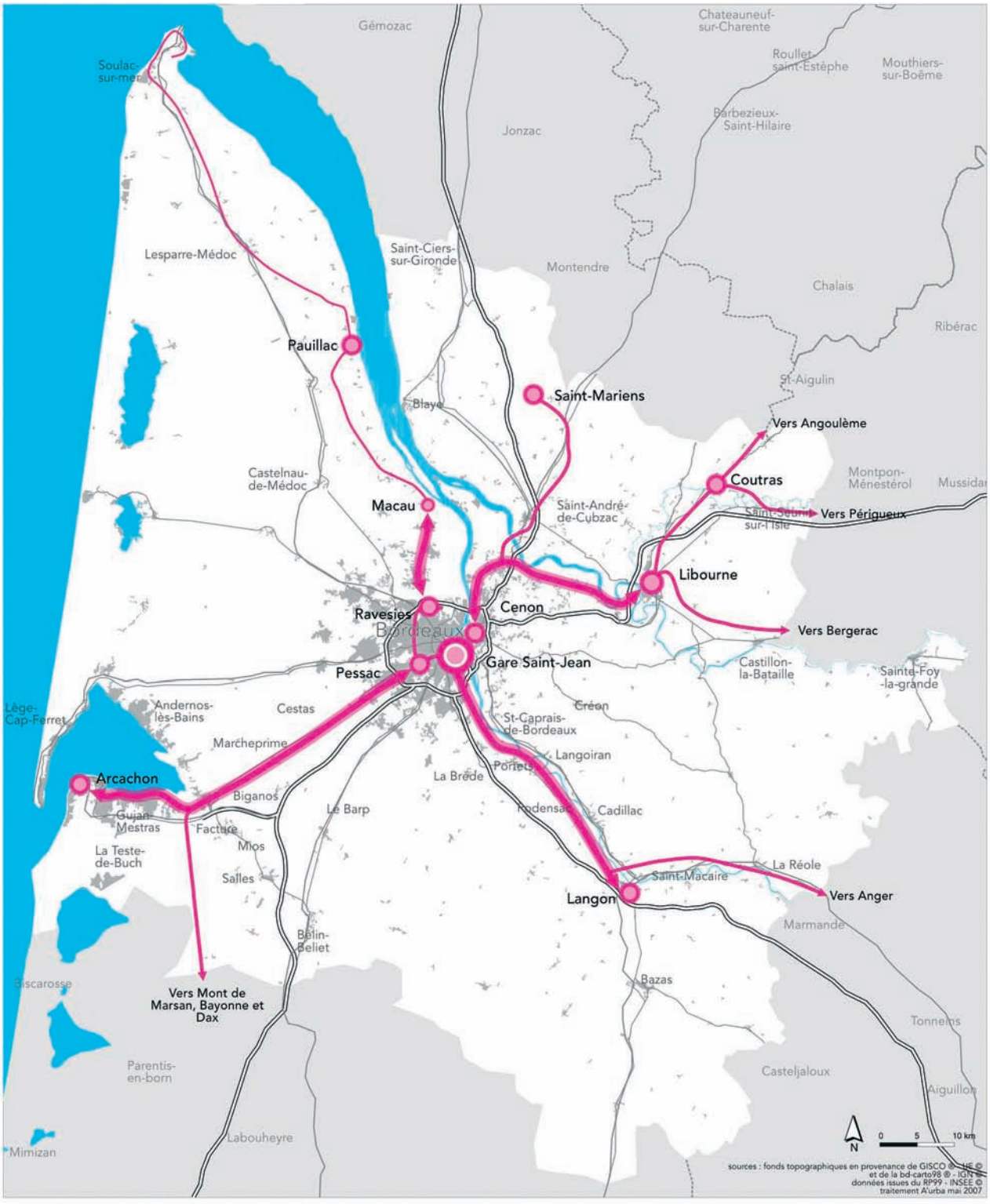
a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

Pour autant, il n'existe pas sur le territoire périurbain et interurbain une intermodalité et une complémentarité lisibles entre les réseaux ferroviaires, les cars départementaux et les bus urbains.

**Le réseau TER a fait l'objet d'avancées contrastées depuis 2001.**
Il fait l'objet d'un programme de développement ambitieux en terme de redéploiement de l'offre et de cadencement et en terme de renouvellement du matériel roulant et des infrastructures. Toutefois, l'état vétuste du réseau ferroviaire, situation qui concerne l'ensemble de l'hexagone, est particulièrement préoccupant, et certains déséquilibres subsistent, notamment dans le Médoc au-delà de Macau.

**Encore trop peu d'études sont engagées sur les sites intermodaux périurbains.**
Ambarès, Saint-André-de-Cubzac, Pessac et Cenon, sites intermodaux urbains, sont situés sur des liaisons déjà opérantes ou en passe de l'être. Hormis ces programmes, la CUB et le conseil régional d'Aquitaine étudient les pôles de Blanquefort Terrefort, Blanquefort gare et de Parempuyre. Les projets restent tributaires du développement de l'offre périurbaine et interurbaine qui tarde à venir. Il reste à construire une nouvelle stratégie de répartition des pôles intermodaux ferroviaires situés en dehors de la CUB ou aux limites de celle-ci.

## Le cadencement du TER en Aquitaine en 2008-2010




**Légende**

- Desserte périurbaine cadencée ( 20-30 min)
- Desserte intercité cadencée (1h)
- Dessete locale cadencée ( 1h-2h)

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

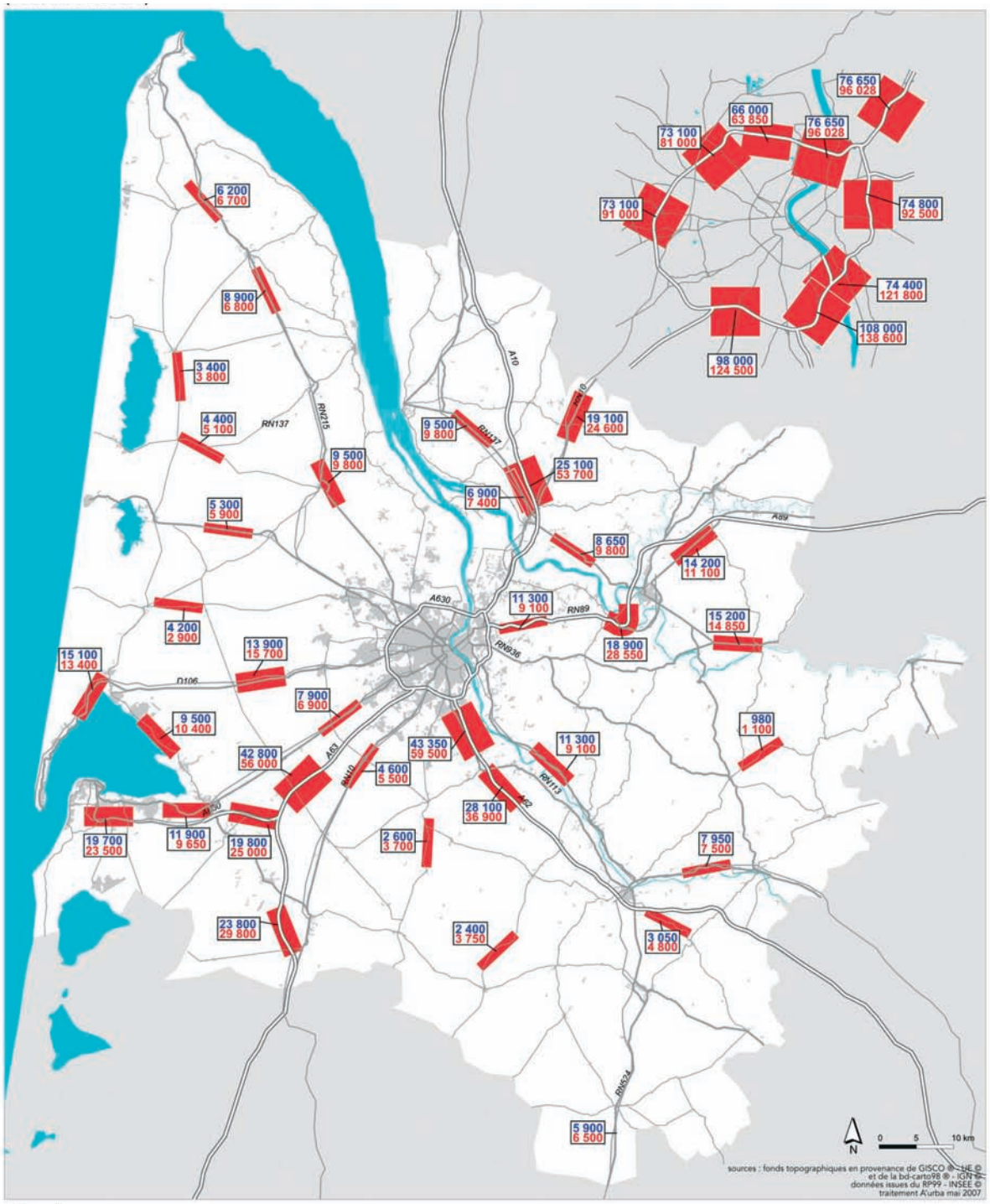
## 3 | Mobilité et organisation des déplacements

**Optimiser et compléter le maillage des infrastructures routières**

La volonté de mailler et de compléter le réseau « local » de voirie est affichée :
- **assurer la continuité des itinéraires de distribution et de liaison périphérique par la réalisation ou le confortement de certains tronçons routiers** (voies d'intérêt régional ou local). Ces liaisons doivent privilégier les trafics locaux et ne pas être autorisées aux trafics longues distances et en particulier aux trafics poids lourds hors desserte locale ;
- **compléter les maillons d'accès au centre de l'agglomération et aux grands équipements** tels que l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, le domaine universitaire, la zone portuaire et les plates-formes intermodales ;
- **réaliser de nouveaux franchissements de la Garonne**.

| Nature des voies | Voies à créer | Voies à améliorer |
|---|---|---|
| **Liaison de périphérie à périphérie** | . Déviation de Magudas<br>. Déviation de St Jean d'Illac<br>. Liaison RD113-A62 (y compris franchissement de la Garonne) | . Liaison Saint-André de Cubzac - Libourne<br>. Liaison Saint-Médard en Jalles (Picot) - A63 par Magudas, Martignas, Saint-Jean d'Illac, Cestas |
| **Liaison d'accès au centre de l'agglomération** | . Franchissement Lucien Faure et voies de raccordement<br>. Franchissement Jean-Jacques Bosc<br>. Déviation de Fargues Saint-Hilaire/Sallebœuf<br>. Déviation de Martignas<br>. Déviation de Beutre | |

## **Les trafics journaliers annuels en 1998 et 2005** (source DDE 33)




Légende

TMJA 2005

- 0 - 7 500
- 7 500 - 15 000
- 15 000 - 40 000
- 40 000 - 80 000
- > 80 000

23 800 TMJA en 1998

29 800 TMJA en 2005

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

# 3 | Mobilité et organisation des déplacements

**Bilan**

**Si le renforcement du réseau des itinéraires de distribution et de liaisons périphériques routières se poursuit, sa mise en œuvre s'opère de façon très inégale.** A l'ouest de l'agglomération, plusieurs projets ont globalement permis d'améliorer les échanges (VDO, déviation d'Eysines), mais il manque certains maillons intermédiaires, en particulier transversaux Nord-Sud qui ne crédibilisent pas totalement les investissements engagés et ne favorisent pas la fluidité de la circulation.

Les profils des voies créées ne sont pas toujours conformes aux préconisations formulées par le Schéma Directeur (bien souvent des voies prévues à 2 x 2 voies n'ont été réalisées que sur la base d'une voie dans chaque sens).

Par ailleurs, l'est de l'agglomération et le Médoc demeurent toujours enclavés. Les projets inscrits au Schéma Directeur sont moins avancés voire non programmés à ce jour.

Divers projets importants sont remis en cause, en particulier, ceux concernant des déviations de bourgs.

## 3 | Mobilité et organisation des déplacements

### Promouvoir et faciliter les déplacements de proximité

Cette promotion des déplacements de proximité passe par une nouvelle organisation du territoire urbain :
- renforcement du niveau de service offert par les centres-villes afin de minimiser les besoins en déplacements en recherchant une meilleure répartition spatiale des équipements et des lieux d'emplois ;
- structuration du développement urbain autour des centralités existantes et des axes de TC ;
- assurer le confort, la sécurité, la convivialité des itinéraires piétons et cyclables en aménageant des itinéraires piétons et cyclistes de manière ambitieuse autour du réseau de transport en commun ;
- réduction de la place de l'automobile en requalifiant les voies en faveur d'un partage différent de l'espace public.

**Bilan**

Le programme réalisé concernant les deux roues ne répond pas complètement aux ambitions initialement prévues. Les communes périphériques en particulier restent déficientes en aménagements deux roues. A noter toutefois les projets de liaison cyclable à vocation touristique réalisés comme la piste Roger Lapébie, ouverte en 2000, sur l'espace de l'ancienne voie ferrée dans le créonnais.

### Redéfinir la politique de stationnement afin de dissuader l'usage de l'automobile pour les déplacements domicile-travail

Il s'agit de dissuader l'usage de l'automobile pour les déplacements domicile-travail en favorisant notamment le stationnement des résidents à proximité de leur domicile et de permettre une accessibilité aisée aux centres pour les visiteurs.

**Bilan**

**Une réflexion large a été menée sur le stationnement, parallèlement au projet du tramway dans les différents documents cadres de la politique de déplacements :**
- le PLU impose ainsi des normes minimales et maximales de réalisation de places de stationnement lors de la construction, de l'extension, de la rénovation ou du changement de destination des bâtiments à usage autre que l'habitation, dans les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent ;
- des parcs de stationnement avec tarifs préférentiels pour les résidents ont été ouverts dans le centre de Bordeaux afin de compenser les places supprimées sur voirie avec l'arrivée du tramway ;
- le PDU inscrit également le développement du stationnement payant dans les centres des communes de la CUB et sur les axes commerciaux desservis par le tramway.

# 04

–

## Trame environnementale des espaces naturels et agricoles

# 4 | Trame environnementale des espaces naturels et agricoles

## 4.1 | Les objectifs du Schéma Directeur de 2001

Concernant les espaces naturels et agricoles, deux axes fondateurs ont été retenus dans le Schéma Directeur de l'aire métropolitaine :
**- la sanctuarisation des terroirs viticoles et maraîchers de qualité (y compris en milieu urbain dense) ;**
**- la protection des derniers reliquats de zones vertes interurbaines du Schéma Directeur, au travers de la nouvelle notion de « coulées vertes ».**

Le Schéma Directeur promeut une protection des espaces naturels et agricoles par deux principaux types d'actions complémentaires :
**- une protection réglementaire**[1] des espaces agricoles, naturels et forestiers de qualité déclinée sur la carte de destination générale des sols et faisant l'objet de précisions techniques dans la partie « Mise en œuvre » du rapport de présentation.

Il s'agit schématiquement des espaces suivants abordés en partie 4.2 :
- les espaces viticoles et maraîchers bénéficiant d'une qualité patrimoniale avérée appelant une protection maximale ;
- les espaces naturels et/ou agricoles qu'il convient de protéger mais susceptibles d'être mobilisés de façon ponctuelle au bénéfice de projets d'aménagements d'intérêt général ;
- les espaces agricoles et sylvicoles plus génériques, et objets de recommandations spécifiques ;
**- des principes généraux de paysagement par le biais d'orientations stratégiques** dont l'analyse est conduite dans la partie 5. Armature territoriale, identités géographiques et formes urbaines.

1. Carte de destination générale des sols avec consultation Sysdau au 1/25 000e.

## 4.2 | Bilan de la mise en œuvre du Schéma Directeur de 2001

Étant donné l'importance des surfaces agricoles et naturelles identifiées dans le Schéma Directeur (110 130 ha sur environ 167 000 ha), il convient de s'interroger sur le respect effectif de leur protection.

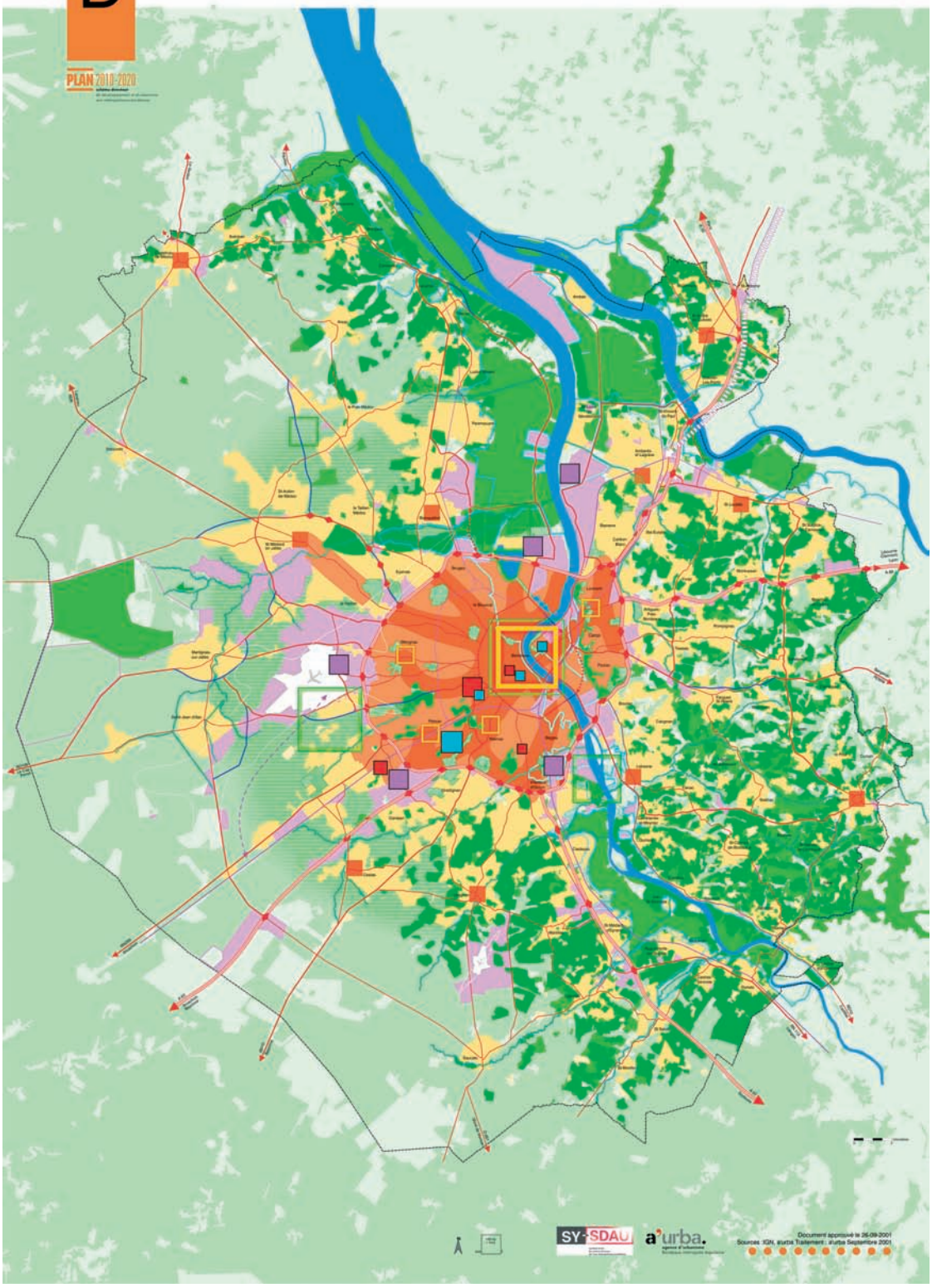
Répartition de la destination générale des sols (surfaces arrondies SD 2001) :

| | | Part du territoire |
|---|---|---|
| Espaces naturels majeurs[2] | 24 000 ha | 14 % |
| Espaces naturels urbains[3] | 2 800 ha | 2 % |
| Espaces naturels à protéger[4] (pour des raisons économiques et environnementales) | 16 000 ha | 10 % |
| Espaces naturels agro-sylvicoles génériques (dont aire de discontinuité) | 67 200 ha | 40 % |

| **soit environ 110 000 ha sur 167 000** | **le solde étant occupé par :** |
|---|---|
| Les zones militaires (hors zone urbaine) | 6 600 ha | 4 % |
| Les espaces urbanisés | env. 33 200 ha en 1996 | 20 % |
| Les réserves foncières mobilisables entre 2001 et 2020 et vraisemblablement occupées par des espaces naturels et agro-sylvicoles | 17 100 ha | 10 % |

2. AOC protégées, vallée maraîchère de la Jalle de Blanquefort, réserve naturelle de Bruges, sources du Thil Gamarde.
3. Cultures urbaines, parcs urbains, plaines des sports, etc.
4. AOC non sancutarisées, zo.

# DESTINATION GENERALE DES SOLS




**les espaces naturels**

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

**les espaces ruraux**

- espace agricole
- espace sylvicole ou espace de forêt

N

Document approuvé le 26-09-2001
Sources :IGN, a'urba Traitement : a'urba Septembre 2001

SY-SDAU a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

# 4 | Trame environnementale des espaces naturels et agricoles

## Les espaces naturels majeurs

Ces espaces recouvrent les terroirs viticoles d'excellence répartis sur l'ensemble de l'aire métropolitaine bordelaise ainsi que les espaces maraîchers de la vallée de la Jalle de Blanquefort, la réserve naturelle de Bruges et les principaux points de captage de l'eau potable consommée sur la CUB (vallée du Thil et de la Gamarde notamment).

### Bilan

Ces espaces ont fait l'objet d'une attention particulière de la part des communes, du Sysdau et des professionnels viticulteurs dans le cadre de l'élaboration des documents locaux d'urbanisme. L'évaluation des documents d'urbanisme effectuée par l'a'urba en 2005 montre que **leur intégrité est respectée à 90/95 %**[5].

Si la protection a été globalement respectée, des effets négatifs peuvent être observés sur les terroirs viticoles : **certaines exploitations viticoles économiquement fragilisées depuis la crise de 2001 se trouvent dans l'impossibilité de vendre une partie du terroir** (la moins noble) au prix du terrain à bâtir permettant ainsi de bénéficier de nouvelles liquidités financières afin de maintenir une trésorerie mise à mal par la mévente du vin.
En revanche, les autres secteurs sanctuarisés (sources d'eau potable du Thil/Gamarde et vallée maraîchère) ne semblent pas concernés par cette question puisque classés en zone rouge (inondable) au Plan de Prévention des Risques d'Inondation, ou parce qu'ils bénéficient de plans d'actions spécifiques de développement de la part des collectivités locales (notamment dans le cadre du futur parc intercommunal des Jalles).

5. Bilan issu des études a'urba menées en 2005 pour le compte du Sysdau pour analyse des PLU comparés à la carte de destination générale des sols.

## 4 | Trame environnementale des espaces naturels et agricoles

**Les espaces naturels à protéger pour des raisons économiques, environnementales et paysagères**
Bénéficient de ce statut :
- les aires viticoles d'appellation contrôlée non bâties qui n'ont pas été retenues au titre des espaces « naturels majeurs », faute d'une qualité suffisamment avérée ;
- l'ensemble des sites ou espaces recensés au titre des ZNIEFF ou faisant l'objet d'une protection particulière tels que les sites inscrits ou classés, les ZICO, etc.
Généralement présents sur le terrritoire de communes aux capacités d'urbanisation limitées (communes riveraines de la Garonne cernées de zones inondables et d'espaces viticoles sanctuarisés), ces espaces ne peuvent être ouverts à l'urbanisation que s'il est expressément démontré l'impossibilité de le faire sur des secteurs à moins forte valeur patrimoniale.

**Bilan**

L'évaluation menée en 2006[6] démontre un **respect de ces espaces globalement égal à ceux des espaces naturels majeurs**.
A noter que les terroirs AOC rentrant dans cette catégorie sont les moins nobles et ne concernent que peu d'entreprises viticoles.

**Les espaces naturels urbains**
Ces espaces se situent sur le seul territoire de la CUB. Ils rassemblent tant des espaces viticoles sanctuarisés que des espaces naturels à protéger.
Ils revêtent à la fois une dimension de projet (création de parcs publics) et de simple gestion de l'existant (maintien de viticulture urbaine sanctuarisée) teintée d'une mise en valeur paysagère.

**Bilan**

**Ces espaces ont fait l'objet d'une rigoureuse protection dans le cadre du PLU communautaire**, soit au titre des zones agricoles pour les espaces viticoles (zones A3), soit au travers de l'inscription en zone N3 (à savoir, une zone naturelle pouvant accueillir des équipements d'intérêt collectif selon une programmation, constructibilité et densité établies finement dans le règlement).

6. Même étude que les espaces naturels majeurs.

## 4 | Trame environnementale des espaces naturels et agricoles

**Les espaces naturels de discontinuité**
Inspirés des « zones ou sites agricoles ou naturels à protéger » inscrits dans le Schéma Directeur de 1975/1980, les espaces naturels de discontinuité promeuvent un traitement particulier de la ceinture forestière landaise située en périphérie immédiate de la zone agglomérée continue.

Les espaces constituent des continuités paysagères de grande ampleur et de grande qualité. Ils constituent des coupures significatives à l'urbanisation.

Le Schéma Directeur y accorde la possibilité de « créer des équipements privés ou publics à usage sportif ou récréatif à condition que les installations ne menacent pas la cohérence paysagère du site et participent à une appropriation collective des lieux ».

**Bilan**

Sur le plan spatial, **les quelques PLU évalués en 2005 ne comportent pas d'entorse significative** (tant sur la CUB que le hors CUB). Il convient cependant de préciser que sur la CUB, **la dimension de projet d'espace ouvert au public n'a été que ponctuellement prise en compte**. L'ensemble de la forêt a été simplement classé en zone naturelle « générique » autorisant notamment l'activité sylvicole, excepté les quelques sites faisant l'objet d'un programme particulier et classés en zone N3. Il s'agit entre autres de :
- le Bourghail à Pessac (parc à thème, zoo) ;
- la Morandière au Haillan (possibilité d'équipements sportifs privés et/ou publics) ;
- les Fleurs au Taillan-Médoc (groupe scolaire et plaine d'évolution sportive) ;
- Tanaïs à Blanquefort (équipements verts multi-usages sur un ancien camp militaire).

En outre, la seule prise en compte des espaces naturels de discontinuité par une approche « fonctionnelle d'aménité » ne permet pas de tenir compte de l'intérêt écologique de certains des secteurs forestiers concernés. **Certains sites écologiquement sensibles** (zones humides bénéficiant de qualités spécifiques notamment) **doivent être préservés de certains projets nécessitant des aménagements importants** (équipements sportifs de type stade par exemple).

# 4 | Trame environnementale des espaces naturels et agricoles

**Les espaces «ruraux»**
Ils rassemblent les espaces naturels et agro-sylvicoles qui, lors de l'élaboration du Schéma Directeur, ne bénéficiaient pas de protection (Natura 2000, site inscrit/classé), de recensement qualitatif (ZNIEFF, ZICO) et de propriétés écologiques ou économiques particulières (terroirs viticoles AOC).
Les sites concernés ont cependant fait l'objet d'une prise en compte particulière dans la mesure où ils participent pleinement à la qualité du cadre de vie local, qualités paysagères, espaces de respirations et/ou de mise en valeur agricole.
Ces espaces regroupent deux entités distinctes :
- les espaces agricoles où le « maintien et les conditions de développement des activités économiques nécessitent d'y interdire toute urbanisation qui deviendrait un obstacle, en particulier par l'effet de nuisance » ;
- les espaces sylvicoles ou de forêt pour lesquels le Schéma Directeur demande une attention particulière eu égard à la fonction économique des peuplements de pins maritimes landais et au rôle paysager et biologique des boisements relictuels de l'Entre-Deux-Mers et des forêts galeries du massifs landais.

**Bilan**

A l'instar des autres sites naturels et/ou agricoles identifiés dans le Schéma Directeur, **l'intégrité des espaces ruraux semble avoir été respectée dans les documents locaux d'urbanisme**. Les objectifs du Schéma Directeur ont été respectés.
Cependant, d'une manière générale, le classement en zone A ou N dans les PLU n'assure pas systématiquement le maintien des boisements (cas de l'Entre-Deux-Mers en particulier) et de l'intégrité écologique de l'ensemble des sites concernés, puisque ces classements n'intègrent pas ces objectifs de manière précise. **Certains peuvent en effet faire l'objet d'aménagements remettant en cause les équilibres naturels**.

**Les fils de l'eau**
Ces espaces recoupent les principales rivières et cours d'eau de l'aire métropolitaine « dont la préservation et l'aménagement représentent un objectif important en matière d'espace naturel compte tenu de leur rôle à la fois paysager, écologique, ludique et touristique ».

**Bilan**

En rive gauche de la Garonne, la partie amont (plateau landais) des principaux cours d'eau est intégrée au vaste massif forestier. En revanche, **l'état des sections situées dans les zones urbaines et/ou en zones inondables bordant la Garonne s'inscrit dans des situations contrastées**.
Les cours d'eau traversant la CUB font certes l'objet d'une protection de leurs abords (marge d'inconstructibilité de 10 à 25 m en moyenne afin de limiter les effets des inondations sur les biens et faciliter l'accès aux services publics) mais aucune condition d'entretien respectueux de leur intégrité écologique n'est fixée excepté dans le cadre de certaines dispositions qualitatives intégrées dans le PLU au titre de l'article L.123.1.7° du code de l'urbanisme.

### Les champs d'expansion des crues

Les vallées inondables de la Garonne, Dordogne et leurs principaux affluents font l'objet de précisions graphiques délimitant les espaces dédiés à l'expansion des crues et ceux susceptibles d'être aménagés dans l'avenir.
Ces dispositions sont établies à partir du « référentiel inondation » fourni par l'État dans le cadre du porté à connaissance du Schéma Directeur approuvé en septembre 2001.

Le « référentiel inondation » décliné dans le Schéma Directeur a par ailleurs constitué la base des plans de prévention des risques d'inondations établis ces dernières années sur l'aire métropolitaine bordelaise par le préfet de la Gironde.
Ces PPRI définissent :
- des zones rouges protégées et inconstructibles ;
- des zones inondables en l'état actuel des protections existantes mais cependant d'ores et déjà urbanisables sous conditions du respect des règles de protections des biens et des personnes ;
- des zones urbanisables mais partiellement inondées lors des événements exceptionnels.

Par ailleurs, dans le cadre du périmètre du SAGE estuaire et sous la maîtrise d'ouvrage du SMIDDEST (syndicat mixte pour le développement durable de l'estuaire de la Gironde), il convient de mener les études techniques pour simuler et préciser les dynamiques hydrauliques de l'estuaire (écoulement fluvio-maritime) et ainsi permettre de mieux gérer le système de défense contre les inondations, de valoriser les espaces inondables, de favoriser le développement des territoires tout en conservant le champ d'expansion des crues (Référentiel Inondation Gironde - RIG).

Le résultat de ces études doit permettre de reconsidérer à terme (délais prévisible de 4 à 5 ans ?) les PPRI approuvés ces dernières années.

Depuis janvier 2008, la communauté urbaine de Bordeaux mène une étude sur son territoire en vue d'établir un schéma directeur d'aménagement des zones inondables dont les résultats seront soumis au RIG à partir de fin 2009. (Etude SMIDDEST en cours.)

Les études concernant les autres territoires (échelle communale, EPCI, syndicats ?) devraient a priori être lancées prochainement. Elles seront-elles aussi soumises au RIG.

**Bilan**

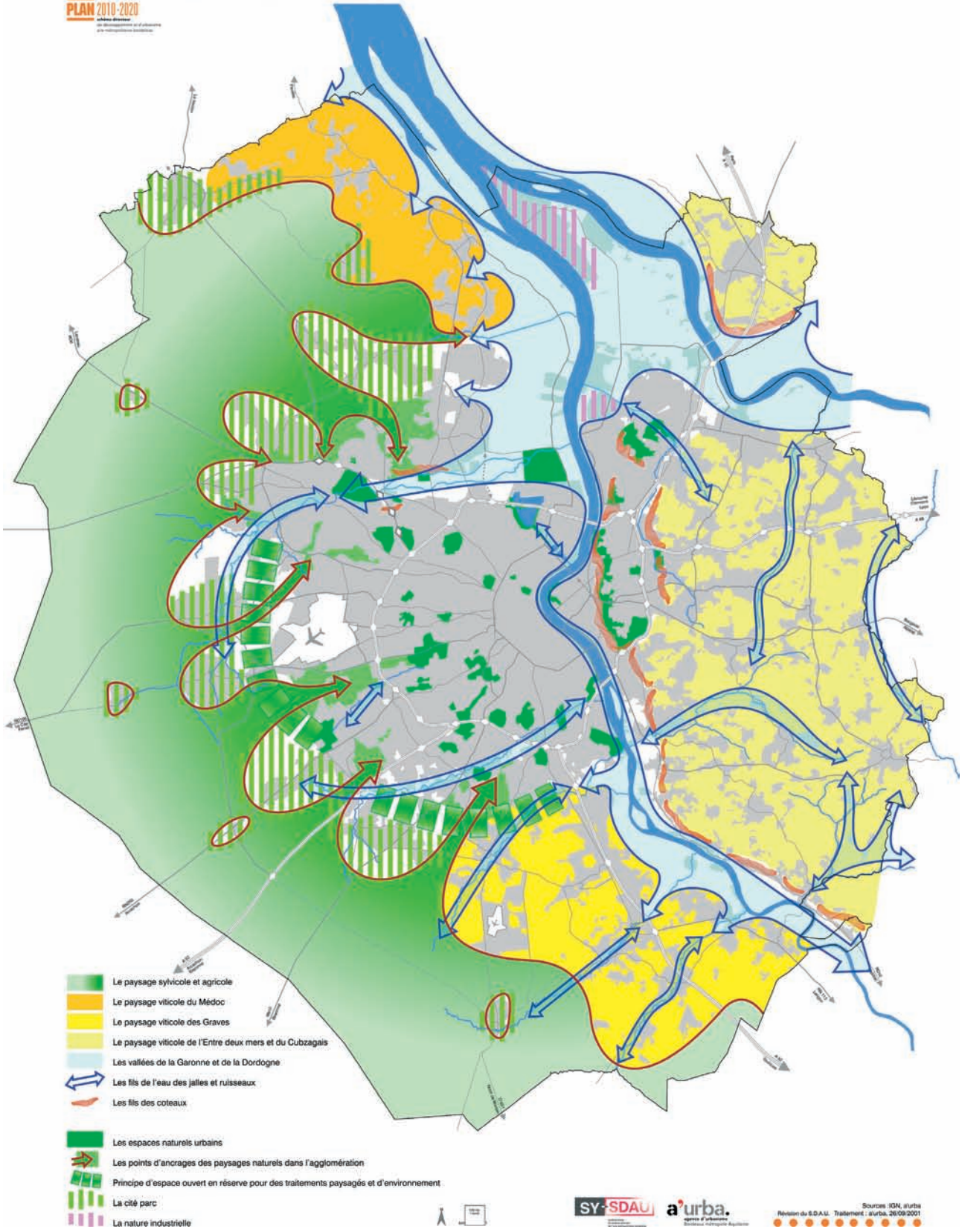
Cadré par les divers plans de prévention des risques élaborés par les services de l'État, **le respect des champs d'expansion des crues n'appelle pas de remarque particulière** dans la mesure où les éventuelles adaptations ont fait l'objet de débats entre les différentes collectivités.
Cela étant, l'interdiction de tout aménagement susceptible d'exposer des biens et des personnes au risque d'inondation ne constitue pas une seule fin en soit. **Une large partie des espaces concernés recèle un intérêt écologique affirmé.**

# ORIENTATIONS STRATEGIQUES

## Charpente paysagère

### La dynamique des espaces

PLAN 2010-2020



# 4 | Trame environnementale des espaces naturels et agricoles

**La charpente paysagère**
L'analyse spatiale globale des espaces non construits du territoire et de leur rapport avec les zones urbanisées a donné lieu, dans le Schéma Directeur, à la définition d'une charpente paysagère de l'aire métropolitaine.

**Bilan**

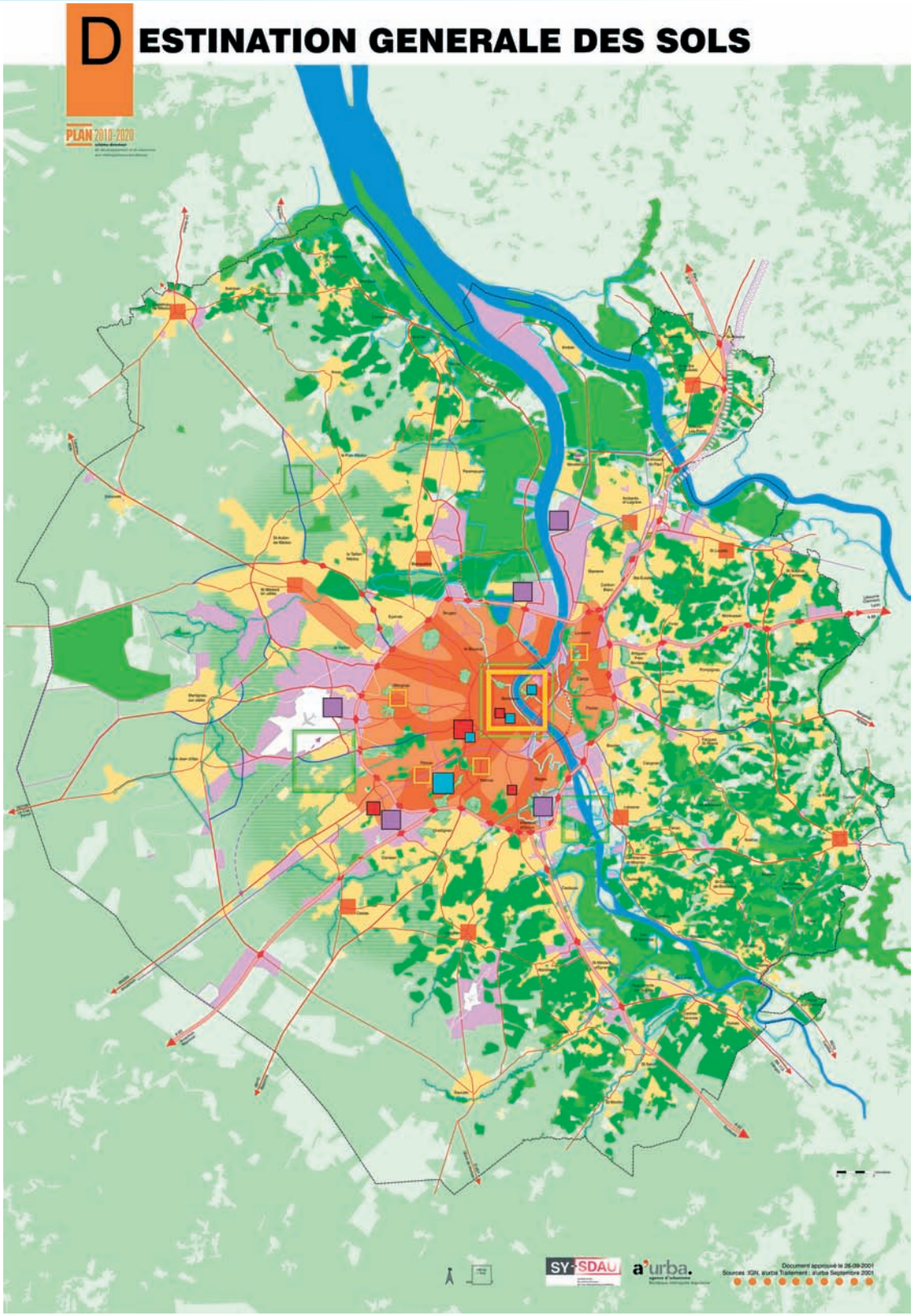
Le bilan de la préservation des espaces naturels et agricoles ci-avant dressé montre un respect global de ces espaces, et donc de la trame verte qu'ils constituent. Il s'avère que la charpente paysagère proposée dans le Schéma Directeur se limite à des principes paysagers et n'intègre pas la valeur agro-environnementale et économique des espaces construits et non contruits.

# 05

–

## Armature territoriale, identités géographiques et formes urbaines

## Le Schéma Directeur actuel



# 5 | Armature territoriale, identités géographiques et formes urbaines

## 5.1 | Les objectifs du Schéma Directeur de 2001

### 5.1.1 | L'armature urbaine, une thématique centrale dans le Schéma Directeur de 2001

L'armature urbaine reste de toute évidence une thématique centrale dans le cadre du Schéma Directeur, voire même sa finalité au travers de la carte de destination générale des sols, car elle renvoie directement à l'organisation urbaine du territoire. Elle fédère ainsi la majeure partie des thématiques développées : transports, économie, logements, paysage, etc. Dans ce cadre, beaucoup d'orientations du Schéma Directeur ont une incidence directe sur l'armature urbaine. Néanmoins, deux objectifs (objectifs 5 et 6), dans leur globalité, se rapportent plus directement à la thématique d'armature urbaine en déterminant des stratégies de développement du territoire métropolitain. Ils sont complétés, sur le plan qualitatif, par un troisième objectif clé (objectif 4).

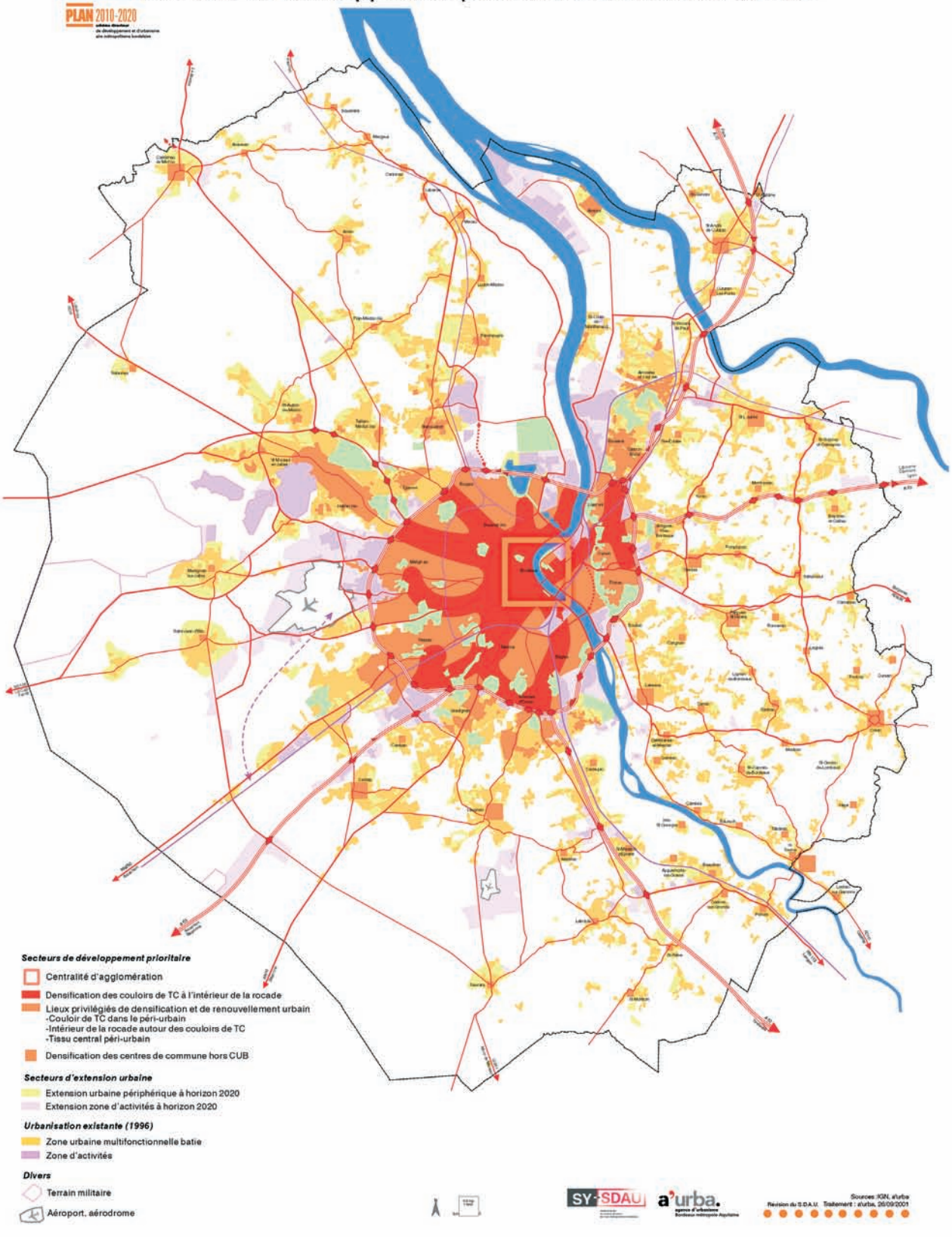
**Trois objectifs fondateurs du Schéma Directeur en matière d'armature urbaine**

**La dynamisation du cœur d'agglomération et la maîtrise qualitative du développement périphérique (les objectifs 5 et 6)**
Le Schéma Directeur met en évidence que l'organisation de l'agglomération, issue de l'histoire et de l'évolution récente, se caractérise par la superposition de deux phénomènes : la croissance et le développement continu du cœur d'agglomération, principalement sur la rive gauche de la Garonne et, la présence d'un nombre très important de communes et de villages ayant leur centralité et organisation urbaine propres (91 communes au total sur l'aire du Schéma Directeur avec une très forte concentration dans l'Entre-deux-Mers).

Ce double phénomène a entraîné une organisation urbaine à 4 niveaux.

1. Un site central historique constitué par le cœur de la ville-centre.
2. Un territoire d'expansion urbaine continue qui a complètement englobé les centres-villes périphériques de la première couronne quasiment jusqu'à la rocade (rive gauche et rive droite) et qui constitue le noyau central de l'agglomération.
3. Un territoire péri-urbain (CUB et hors CUB) encore largement discontinu organisé autour des centres historiques des communes ou de hameaux et le long d'un certain nombre d'axes de circulation. C'est sur ce territoire que se situent les enjeux les plus importants de maîtrise qualitative du développement.
4. Un territoire dont les caractéristiques rurales restent encore dominantes tant dans ses formes urbaines que dans son évolution mais qui peut assez rapidement être gagné par la péri-urbanisation en fonction de l'évolution des réseaux de transport (en particulier routier) ou des conditions de concurrence du marché foncier et du logement.

# ORIENTATIONS STRATEGIQUES
## Organisation urbaine
### Secteurs de développement prioritaire et d'extension urbaine



Dans ce contexte, le Schéma Directeur de 2001 a défini alors ces deux objectifs qui posent des stratégies d'actions différenciées pour les quatre territoires déclinés et formalisent ainsi une organisation urbaine.

**La dynamisation du cœur d'agglomération :**

- le renforcement de la ville centre ;
- la densification et la diversification du noyau central.

**La maîtrise qualitative du développement périphérique :**

- l'organisation et la structuration d'un réseau de centralités secondaires ;
- la structuration de l'urbanisation péri-urbaine.

D'un point de vue territorial, ces deux objectifs doivent être lus comme des objectifs qui « se répondent » et se complètent, l'un se rattachant au cœur d'agglomération et l'autre à sa périphérie.

**Un développement durable appuyé sur l'amélioration et la valorisation du cadre de vie (l'objectif 4)**

Parallèlement à l'organisation urbaine proposée, l'objectif 4 qui constitue le volet paysager du Schéma Directeur, propose une entrée par la question du rapport ville/nature. A ce titre, il marie intimement les questions d'armature territoriale et d'identités géographiques. De plus, il se distingue par le parti qu'il privilégie en proposant clairement une approche que l'on pourrait qualifier de « qualitative » en abordant la ville sous l'angle des rapports qu'elle entretient avec la nature qui l'entoure.

**Des objectifs complémentaires mais tout aussi importants en terme d'armature urbaine**

D'autres objectifs, tout aussi fondamentaux, développent des principes ou des orientations ayant un impact direct sur la question de l'armature.

Peuvent être retenus en particulier :

- l'objectif 3 - un développement économique plus fort et mieux structuré. L'objectif 3 qui traite du volet économique du Schéma Directeur participe pleinement à la construction de l'armature urbaine. En identifiant les pôles de développement et les espaces économiques majeurs, en préconisant la mise en place d'actions cohérentes et solidaires de développement et de gestion des sites d'accueil économiques, la limitation de la dispersion géographique de l'offre foncière autour des grands sites prioritaires, l'harmonisation et le rééquilibrage de l'offre commerciale, il fonde ainsi l'armature économique support du développement urbain ;

- l'objectif 2 - un développement urbain soutenu. L'objectif 2 dont l'entrée est l'évolution démographique aborde, pour sa part, la question de l'armature urbaine au travers de la densité. En effet, à partir de deux hypothèses de développement démographique (H1 et H2), il évalue les besoins en logement et définit, sur cette base, deux hypothèses de densité (D1 et D2) par territoire. Pour autant, ces hypothèses strictement quantitatives ne sont à aucun moment présentées comme des préconisations ou des objectifs et demeurent purement indicatives.

### 5.1.2 | Les thèmes des identités géographiques et des formes urbaines très peu abordés dans le Schéma Directeur de 2001

D'une manière générale, les thèmes des identités géographiques et des formes urbaines ne sont pas abordés en tant que tel dans le Schéma Directeur de 2001. Ils s'inscrivent dans d'autres thématiques et sont, de fait, réduits à certains de leurs aspects.

Ainsi, le thème des identités géographiques est essentiellement traité dans l'objectif 5 (volet paysager) au travers du prisme de la relation ville/nature alors que celle-ci s'intéresse surtout à la question du paysage, au sens large du terme. Notamment, la question des identités au travers du paysage strictement bâti n'est pas réellement abordée.

Parallèlement, le thème des formes urbaines est principalement appréhendé dans l'objectif 2 (volet démographie). Néanmoins, il est finalement très peu développé et n'est appréhendé que sous l'angle quantitatif (pas d'approche qualitative). Il est ainsi porté comme une réponse à la problématique de consommation des sols et non comme une composante à part entière de l'armature urbaine en lien avec l'identité des territoires.

# 5 | Armature territoriale, identités géographiques et formes urbaines

## 5.2 | Bilan de la mise en œuvre du Schéma Directeur de 2001[1]

### 5.2.1 | La dynamisation du cœur d'agglomération : un bilan plutôt positif mais un objectif à conforter

#### La reconquête du fleuve

Le Schéma Directeur visait les objectifs suivants :

- inscrire le fleuve dans sa partie urbaine comme axe majeur de développement et de recomposition urbaine dans l'agglomération ;
- retrouver des conditions nouvelles de valorisation et d'appropriation du fleuve et des quartiers limitrophes :
  · aménager et valoriser les rives de la Garonne ;
  · gérer les flux de déplacement pour mettre en valeur les quais et diversifier leurs usages au bénéfice de tous ;
  · développer les activités existantes ou nouvelles permettant d'utiliser et de valoriser le fleuve (en particulier activités nautiques et maritimes).

**Bilan**

**La reconquête du fleuve est un objectif qui a su trouver écho sur le territoire bordelais** comme en témoignent les nombreuses réalisations (réaménagement des quais rive gauche de Bordeaux et des rives de la Bastide, etc.). Le seul écueil reste néanmoins les activités nautiques et maritimes, permettant de valoriser le fleuve en terme d'usage, qui sont encore très peu développées.
De façon plus globale, malgré la démarche initiée par le Plan Garonne à l'échelle de la CUB en 1999 et l'inscription de cet objectif dans la plupart des politiques communautaires, **la reconquête du fleuve n'a pas trouvé de réelle concrétisation à ce jour à l'échelle du territoire communautaire**.

1. Les éléments du bilan présentés dans ce document devront être complétés et affinés dans le cadre des travaux préalables au SCoT au regard de deux travaux en cours, l'évolution urbaine d'une part et l'analyse des documents de planification d'autre part.

## 5 | Armature territoriale, identités géographiques et formes urbaines

**La mutation des quartiers centraux et le développement d'une attractivité urbaine du cœur d'agglomération**

**Accompagner la mutation de certains quartiers centraux**
- Réaliser le projet de la Bastide.
- Organiser une reconquête systématique des quartiers industriels ou résidentiels qui ont connu un abandon ou une déshérence progressive.

**Améliorer le cadre et les conditions de vie dans les quartiers centraux existants**
- Améliorer l'état du bâti, les conditions de circulation, les conditions de stationnement, les espaces verts de proximité.
- Lutter contre la disparition des commerces et des services de quartiers.

**Favoriser la densification et la structuration des corridors de transports collectifs**

**Bilan**

Aujourd'hui, **la mutation des quartiers centraux est largement engagée dans l'hypercentre**, tant celle des quartiers existants que des quartiers nouveaux. En effet, dans les quartiers existants, l'arrivée du tramway combinée aux campagnes de réhabilitation et aux nombreux projets urbains reconfigurant en grande partie l'espace public ont permis d'améliorer considérablement le cadre et les conditions de vie des habitants de l'hypercentre. Néanmoins, **le rééquilibrage entre les deux rives reste difficile malgré la réalisation du projet de La Bastide** qui a initié une dynamique urbaine réelle sur la rive droite mais qui souffre encore de l'absence de nouveaux franchissements de la Garonne.
Parallèlement, la question du dynamisme commercial du cœur d'agglomération reste aujourd'hui prégnante malgré le regain d'attractivité de Bordeaux. En particulier, le bilan commercial des hangars des quais et l'émergence d'un grand projet commercial en dehors du nouveau périmètre du SCoT (Saint-André de Cubzac) démontrent la fragilité de l'équilibre commercial actuel à l'échelle métropolitaine.
Enfin, **la densification et la structuration des corridors de transports collectifs restent aujourd'hui un objectif prioritaire dans les différentes politiques publiques**. Pour autant, l'expérience du PLU communautaire démontre que cet objectif reste très fragile dans sa concrétisation.

## 5 | Armature territoriale, identités géographiques et formes urbaines

### La mise en valeur du patrimoine urbain et architectural de Bordeaux

Mettre en place une stratégie de réhabilitation du patrimoine bâti public et privé en particulier pour lui donner des normes de confort et d'habitabilité actuelle.

Mettre en place une stratégie d'aménagement et de mise en valeur des espaces publics libérés des contraintes et des nuisances de la circulation et du stationnement automobile.

**Bilan**

Aujourd'hui, **cette orientation est certainement une des concrétisations les plus abouties sur la ville de Bordeaux, en particulier au travers du classement UNESCO** qu'elle vient d'obtenir et qui donne un cadre de développement à la ville très précis en terme de mise en valeur patrimoniale. Parallèlement, la démarche d'inventaire a permis de mettre en place des mesures de préservation importantes sur son territoire dans le cadre du PLU communautaire (recensement « ville de pierre »).

### La dynamisation des fonctions centrales

Améliorer l'attractivité commerciale.

Renforcer les équipements de culture et de loisirs, en particulier pour l'accueil de spectacles et de cinémas dans le centre.

Favoriser le tourisme urbain qui peut s'appuyer sur le patrimoine architectural et urbain et sur le fleuve.

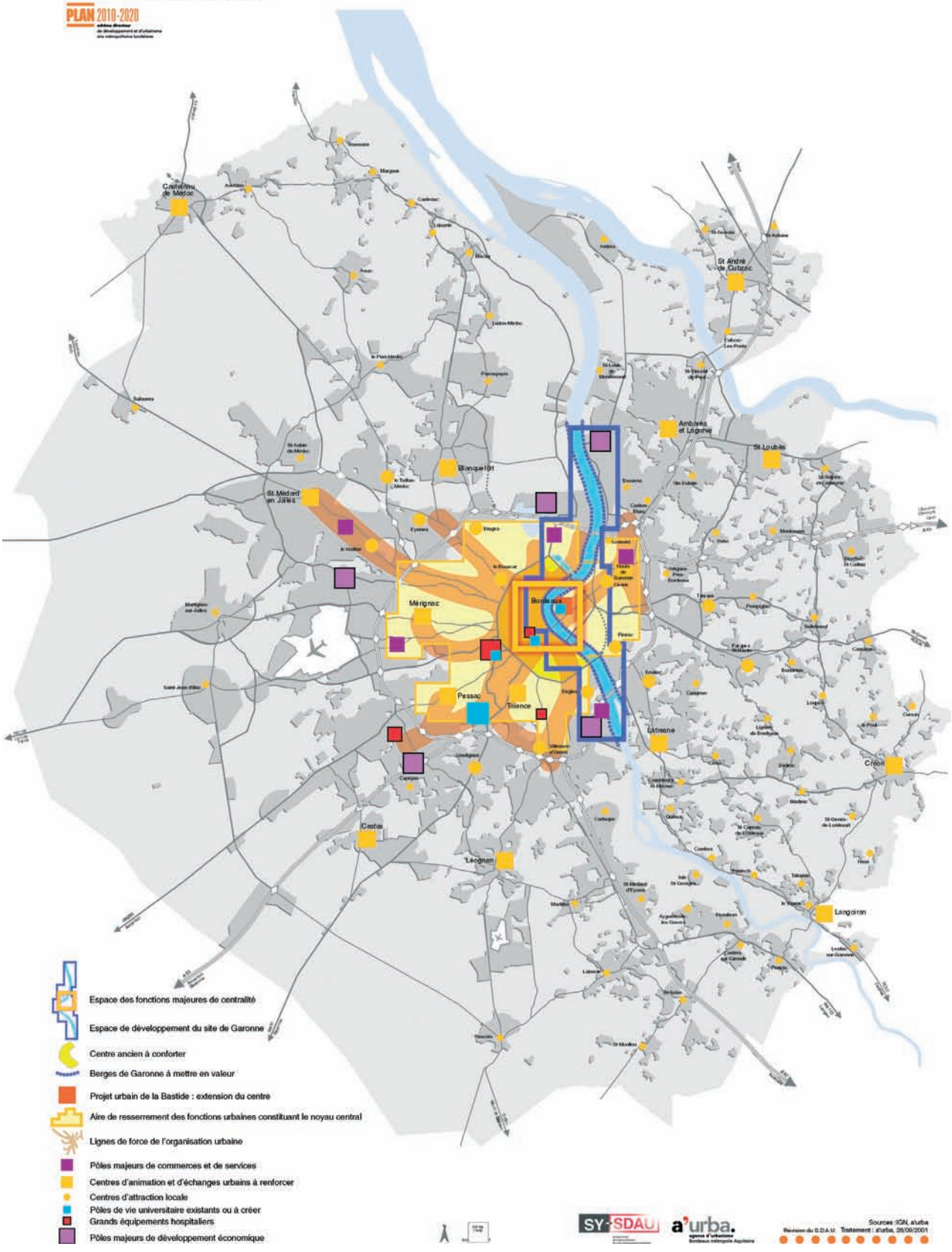
Adapter certaines fonctions centrales traditionnelles pour répondre aux exigences actuelles et participer à la dynamisation du centre : fonctions administratives et services supérieurs.

**Bilan**

Parmi les ambitions affichées, **seule la question du tourisme urbain commence réellement à prendre forme aujourd'hui** grâce, en particulier, aux nombreuses actions de valorisation du patrimoine bordelais et au classement UNESCO.
Mais comme cela a été évoqué précédemment, **la question de l'attractivité commerciale du cœur d'agglomération reste toujours confrontée au jeu de la concurrence avec les territoires périphériques** et peine à trouver des réponses concrètes. Et d'une manière générale, se pose encore de façon prégnante, la difficulté d'adapter certaines fonctions centrales traditionnelles pour répondre aux exigences actuelles et participer à la dynamisation du centre.

# ORIENTATIONS STRATEGIQUES
## Organisation urbaine
## Centralités

PLAN 2010-2020




SY-SDAU a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

Sources :IGN, a'urba
Révision du S.D.A.U. Traitement : a'urba, 26/09/2001

### 5.2.2 | La maîtrise qualitative du développement périphérique

Cet objectif est amené comme un des objectifs les plus stratégiques du Schéma Directeur dans une perspective de croissance de l'agglomération. Selon le Schéma Directeur, cette maîtrise doit néanmoins prendre en compte les aspirations des habitants et les nécessaires évolutions des communes concernées sachant qu'une des caractéristiques de l'agglomération, qui constitue d'ailleurs un atout majeur en terme d'attractivité, est la qualité et la diversité de son environnement naturel ainsi que l'impression d'un grand espace disponible.

Le Schéma Directeur de 2001 insiste donc sur le fait qu'il est nécessaire d'avoir à la fois une maîtrise du développement périphérique pour garantir et préserver cette qualité et d'offrir néanmoins les conditions d'accueil en périphérie répondant aux besoins de développement et aux attentes des habitants actuels ou futurs. Car toute attitude trop restrictive à ce sujet risquerait simplement de déplacer l'enjeu et le problème au-delà des limites du Schéma Directeur.

**La promotion d'un développement urbain multipolaire hors rocade**

Maintenir et développer une structure urbaine discontinue à l'extérieur de la rocade organisée autour des centres bourgs.

Donner aux bourgs ruraux les conditions d'un développement équilibré et autonome.

Favoriser la mixité des fonctions entre résidences, activités, commerces et services.

**Bilan**

Au plan de l'organisation globale du territoire hors-rocade, **les principes de discontinuité et d'organisation multipolaires fixés par le Schéma Directeur de 2001 sont généralement mis en œuvre de manière rigoureuse**. A une échelle infra-communale cependant, dans la majorité des cas, la limitation de l'urbanisation le long des principaux axes routiers n'est pas spécifiquement soulevée dans les documents d'urbanisme. De fait certaines mesures comme l'aménagement des dents creuses, la densification de zones déjà urbanisées ou encore la limitation des zones à urbaniser permettent, indirectement, d'éviter l'urbanisation linéaire le long des voies. Seuls quelques POS ou PLU abordent clairement ce thème dans le cadre de leur PADD et tentent de trouver des solutions réglementaires.
Globalement, **les communes identifiées comme « centralités urbaines à renforcer » ont répondu à ce principe**, en mettant en œuvre des opérations de densification. Cependant, les projets de renforcement des centres d'animation et d'échanges urbains, s'ils existent, ne sont pas toujours traduits dans les documents d'urbanisme. En matière de mixité, la question de la revalorisation de la place de l'habitat, notamment, reste d'actualité et trouve des réponses variables.

Pour sa part, l'avancée en matière d'équilibre et d'autonomie des bourgs ruraux est plus difficile à évaluer.
A quelques exceptions près (et hormis pour les communes de la CUB), **l'objectif fort du Schéma Directeur de promouvoir la mixité et l'équilibre des fonctions n'est pas très détaillé dans les PADD ou les orientations d'aménagement par secteurs**. En très grande majorité, les PLU possèdent un zonage spécifique d'activités et plus rarement des secteurs uniquement dédiés aux équipements publics, ce qui peut conduire à une spécialisation excessive de l'espace.

**Le renforcement des structures urbaines existantes, en particulier autour des centres-villes ou centres-bourgs**

Densifier et diversifier le noyau central :
- favoriser la densification dans le noyau central et prioritairement dans les corridors desservis par le tramway et les futurs TCSP ;
- prolonger la densification sur les portions de lignes TCSP extérieures à la rocade vers le nord-ouest ;
- favoriser la mixité urbaine dans le noyau central ;
- favoriser le développement de formes urbaines plus économes d'espace ;
- améliorer la qualité de vie en favorisant, en particulier, la présence de la nature.

Mettre en œuvre une politique de densification et de structuration urbaine dans les secteurs périphériques permettant des mutations urbaines.

Recentrer le développement communal autour des centres bourgs et les adapter au développement urbain actuel et programmé (accueil, offre commerciale de proximité, équipements, etc.), en particulier dans les secteurs desservis par les lignes de chemin de fer qui pourront bénéficier d'une desserte cadencée par TER.

Définir comme des secteurs de développement prioritaire d'aménagement ou de réaménagement les quartiers existants, plus ou moins anciens mais déjà équipés (voirie, équipements, commerces).

Développer une politique d'implantation de services et équipements publics ou privés dans les quartiers existants pour éviter la création de zone monofonctionnelle.

**Bilan**

**L'objectif de recentrer le développement communal autour des centres-bourg est affiché dans un grand nombre de projets communaux**, avec une volonté de densifier le bourg, d'urbaniser les dents creuses ou encore de renforcer les fonctions de centralités. Il existe, en revanche, peu d'éléments dans les PADD ou les orientations d'aménagement concernant l'offre commerciale de proximité, les services, les équipements. **Une majorité de communes annonce**, dans ses documents d'urbanisme, **une volonté de limiter l'étalement urbain, de densifier le bâti existant**, d'urbaniser dans les dents creuses, en optimisant les réseaux existants. Globalement, les communes qui

prônent la densité ont réduit assez strictement le nombre et la surface des zones à urbaniser. **D'autres communes, bénéficiant d'une marge plus importante, font plutôt le choix d'ouvrir plus largement de nouvelles zones à urbaniser, parfois de très grandes tailles et sans continuité systématique avec l'urbanisation existante**. Les objectifs de densification de l'existant, quand ils existent, sont des phénomènes à la marge par rapport aux extensions.

**La maîtrise des urbanisations nouvelles**

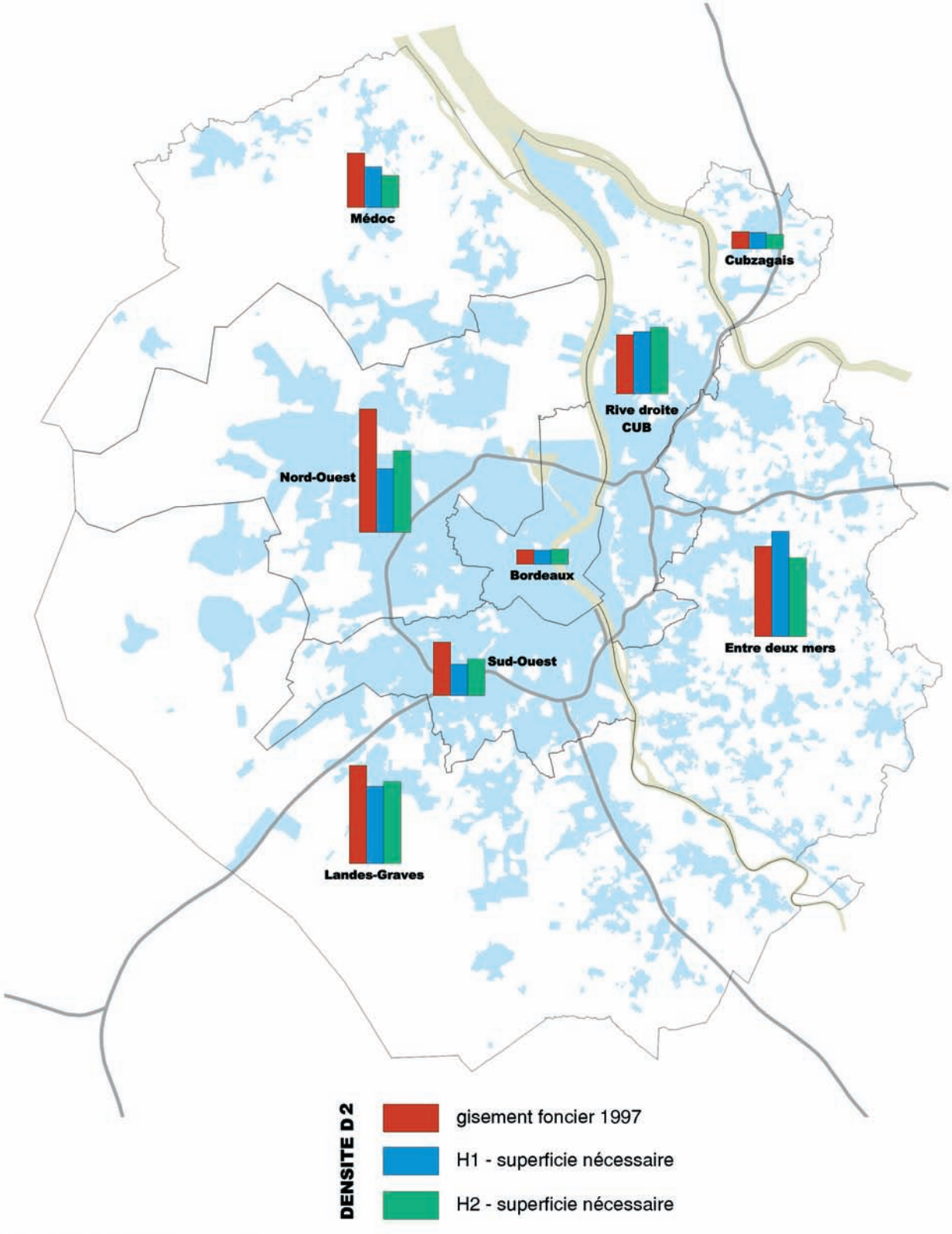
Satisfaire les besoins d'urbanisations nouvelles dans la continuité des urbanisations existantes d'une manière coordonnée et organisée :
- limiter strictement les nouvelles zones urbanisables quand d'autres possibilités sont offertes pour accueillir des habitants ou des activités, en particulier en continuité ou en renforcement des parties actuellement urbanisées ;
- greffer les urbanisations nouvelles sur les tissus urbains existants pour les renforcer et permettre une organisation des réseaux et des services plus économe ;
- interdire de nouvelles constructions en hameaux isolés, au-delà du maintien des zones NB existantes, dont l'évolution doit être absolument maîtrisée.

**Bilan**

De manière générale, **les PADD des communes mettent en exergue la volonté de renforcer l'urbanisation sur les quartiers existants**, en aménageant en priorité les dents creuses et les secteurs résiduels malléables, et le traduisent en terme de zonage en limitant l'impact des nouvelles zones à urbaniser.
**Pour autant, les documents règlementaires conduisent dans de nombreux cas à pérenniser la structure « binaire » des bourgs** en fixant une densité assez soutenue, proche des tissus anciens, sur le périmètre très restreint du noyau central et en réduisant assez strictement les droits à construire sur l'ensemble des zones d'urbanisation nouvelle périphériques, en respect des tissus de pavillonnaire lâche ou de lotissements limitrophes. Quelques communes toutefois affichent un projet beaucoup plus hiérarchisé, et proposent des secteurs de densité moyenne qui favorisent l'émergence d'opérations plus diversifiées de petit collectif, d'intermédiaire ou d'individuel groupé, en accroche des centralités.

En parallèle, sur de nombreuses communes, l'ouverture simultanée de plusieurs zones d'urbanisation future, ou d'une zone très étendue, peut constituer un frein à une maîtrise qualitative de l'urbanisation.
**Les nouveaux outils de projet à l'échelle des communes que sont les orientations d'aménagement par secteurs** et qui permettent une approche et un encadrement qualitatif des aménagements **sont encore sous-utilisés.**
On constate par ailleurs que peu de projets communaux intègrent une réflexion qualitative sur les nombreuses zones ouvertes à l'activité.

## Superficies nécessaires au développement de l'habitat entre 2000 et 2020




Sources A' URBA, traitement A'URBA septembre 2001.

## 5.2.3 | Un développement urbain soutenu : une tendance qui semble se confirmer

### Répondre aux besoins en foncier

Deux hypothèses de consommation d'espace ont été posées et détaillées selon les huit grands territoires de référence :
- hypothèse de densité D1 qui prolonge les densités observées sur la base des permis entre 1990 et 1997 ;
- hypothèse de densité D2 qui s'appuie sur un principe de densification selon des exemples de formes urbaines réalisés dans l'agglomération : Bordeaux 64 m²/log., Nord-Ouest 333 m²/log., Sud-Ouest 173 m²/log., Rive Droite CUB 483 m²/log., Médoc 1 260 m²/log., Landes Graves 1 219 m²/log., Entre-Deux-Mers 1 460 m²/log. et Cubzagais 1 110 m²/log.

Promouvoir une évolution des formes urbaines, plus compactes et moins consommatrices d'espace, répondant néanmoins aux souhaits des ménages d'un habitat plus personnalisé, offrant les possibilités d'un épanouissement de la vie familiale.

**Bilan**

Les chiffres de 1999 à 2007 montrent **une diminution des surfaces de terrain destinées aux constructions neuves, tous modes de construction confondus**.

Ce constat s'explique notamment par **les changements observés des modes de construction, en particulier en faveur des logements collectifs sur les secteurs péri-centraux et des logements individuels groupés sur les secteurs périphériques**.

Néanmoins, on peut s'interroger sur le lien de cause à effet entre les ambitions affichées dans le Schéma Directeur, et plus largement dans les politiques publiques, et les résultats obtenus eu égard aux évolutions du prix du foncier et à la mise en place de dispositions fiscales type De Robien.
Cette question devra donc être approfondie en lien avec l'analyse de l'évolution du prix du foncier qui joue sans nul doute un rôle déterminant.
**En terme d'évolution des formes urbaines, plus compactes et moins consommatrices d'espace, le constat est moins évident.** Les opérations mixtes et les programmes d'habitat groupés sont aujourd'hui plus nombreux en particulier en périphérie mais la question se pose encore d'un point de vue qualitatif, notamment en matière d'insertion.

## 5.2.4 | Un développement durable appuyé sur l'amélioration et la valorisation du cadre de vie : une multitude de concepts difficiles à appréhender

### Améliorer les relations entre la ville et le vignoble

Développer le concept de « campagne résidentielle maîtrisée » dans les secteurs viticoles du Médoc, des Graves, de l'Entre-Deux-Mers et du Cubzagais.

### Améliorer les relations entre la ville et les espaces naturels (coteaux, forêts, trame verte)

Mettre en valeur les espaces naturels à forte valeur collective au travers d'une trame verte qui devra s'appuyer, de la périphérie vers le centre, sur :
- les fils de l'eau ;
- les fils de coteaux (Lormont, Blanquefort, Dordogne) ;
- les points d'ancrage des paysages naturels zones urbaines ;
- le principe d'espaces ouverts en réserve pour des traitements paysagers et d'environnement à l'ouest de l'agglomération ;
- les espaces « naturels » urbains.

### Améliorer les relations entre la ville et les principales infrastructures routières

Stopper l'urbanisation linéaire.
Requalifier les grandes voies de desserte de l'agglomération :
- les routes-parcs (voies rapides) ;
- les boulevards urbains (itinéraires très urbanisés) ;
- les routes touristiques ou routes-paysage.

### Préserver la forêt girondine comme un espace de discontinuité urbaine, de respiration et de production

Développer l'urbanisation de façon mesurée selon trois variantes de « cité parc » :
- la ville sous la forêt ;
- la forêt en ville ;
- la ville en forêt (clairières et airials).

# 5 | Armature territoriale, identités géographiques et formes urbaines

**Bilan**

**Une approche particulièrement riche mais un bilan difficile à faire**
Tout d'abord, la question de l'aménagement durable doit être appréhendée de façon plus transversale.
Cet objectif développe de nombreux concepts : la campagne résidentielle maîtrisée, les points d'ancrage des paysages naturels, les routes-parcs, les boulevards urbains, les routes-paysage, la ville sous la forêt, la forêt en ville et la ville en forêt (clairières et airials), etc.
D'une manière générale, même si des préconisations réglementaires sont énoncées, permettant ainsi de préciser les modalités de réalisation des différentes orientations, **l'appropriation et l'interprétation de ces concepts restent encore très difficiles et complexes pour beaucoup**. La question de la pédagogie autour de ces concepts reste donc centrale.
De plus, les derniers aménagements, comme la VDO (Voie de Déviation Ouest) et la VDE (Voie de Déviation Est) en particulier, montrent que **de nombreuses questions restent encore posées notamment en lien avec le caractère routier et les effets de coupure de ces voies**.

–

# Synthèse des enseignements

Le bilan permet de faire ressortir quelques enseignements généraux.

La forte attractivité démographique de l'ensemble des territoires girondins peut remettre en cause le double objectif initial du Schéma Directeur, à savoir :
- renforcer le centre de l'agglomération ;
- poursuivre le développement multipolaire sur l'aire métropolitaine.

En dépit d'un développement non négligeable de l'emploi salarié privé sur les secteurs hors CUB de l'aire métropolitaine, la métropolisation de l'emploi perdure sur la CUB et la complémentarité économique entre les territoires reste perfectible.

L'abandon du projet de contournement autoroutier de Bordeaux interpelle sur les moyens de répondre à la demande de déplacements pour tous les territoires et notamment en dehors de la partie urbaine centrale, dans un contexte nouveau, celui d'un projet ambitieux de transports collectifs urbains en voie de finalisation sur le cœur de l'agglomération.

La dimension viticole est fortement présente dans le Schéma Directeur actuel, innovateur en la matière. Les autres aspects concernant l'environnement au sens général sont moins présents.

Au regard de ces constats, le partage d'une vision de l'armature territoriale souhaitable, de son organisation en terme de consommation d'espace, de diversification de l'offre en logements et de niveau d'équipement, restent des objectifs largement d'actualité.

# Annexes

# De l'approbation du Schéma Directeur à l'élaboration du SCOT

## Ce qui a changé entre temps: le périmètre, les entités compétentes

Loi SEM du 02 janv. 02, art.18 L 122-5 CU
Loi du 30 déc. 02, art. L 5214-21 CGCT

**en 2001**

91 communes
> La CUB – 27 communes
> 64 communes périphériques

**en 2007**

93 communes
> La CUB – 27 communes
> 7 communautés de communes à TPU
> 11 communes "isolées" (ou appartenant à une CdC à taxe additionnelle)

# Annexes

## Tableaux des résultats provisoires de l'INSEE et des estimations 2007 de l'a-urba

### BORDEAUX – population provisoire selon les données disponibles

| | Données INSEE – année d'enquête | | | | | a'urba |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2004 à 2007 (communes de plus de 10 000 habitants) | Estimations au 1er janvier 2007 |
| Bordeaux | | | | | 229 500 | |

### SECTEUR ENTRE DEUX MERS - population provisoire selon les données disponibles

| | Données INSEE – année d'enquête | | | | | a'urba |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2004 à 2007 (communes de plus de 10 000 habitants) | Estimations au 1er janvier 2007 |
| Baurech | | | | | | 758 |
| Beychac-et-Caillau | | | | 1 920 | | |
| Bonnetan | | 805 | | | | |
| Camarsac | | | | | | 869 |
| Cambes | | | | 1 275 | | |
| Camblanes-et-Meynac | | | 2 479 | | | |
| Capian | | | | 627 | | |
| Cardan | | 403 | | | | |
| Carignan-de-Bordeaux | | | | 3 376 | | |
| Cenac | 1844 | | | | | |
| Créon | | 3 774 | | | | |
| Cursan | 455 | | | | | |
| Fargues-St-Hilaire | | | 2 415 | | | |
| Haux | | 740 | | | | |
| Langoiran | | | 2 072 | | | |
| Latresne | | | 3 265 | | | |
| Le Pout | | | 345 | | | |
| Le Tourne | | | 739 | | | |
| Lestiac-sur-Garonne | | | 609 | | | |
| Lignan-de-Bordeaux | 701 | | | | | |
| Loupès | 499 | | | | | |
| Madirac | | 175 | | | | |
| Montussan | 2 526 | | | | | |
| Paillet | | | | | | 1 131 |
| Pompignac | | | | 2 542 | | |
| Quinsac | | | | 1 950 | | |
| Rions | | 1 518 | | | | |
| Sadirac | | 3 357 | | | | |
| St-Caprais-de-Bordeaux | | | 2 588 | | | |
| Ste-Eulalie | | 4 544 | | | | |
| St-Genès de Lombaud | 272 | | | | | |
| St Loubès | | | 7 639 | | | |
| St-Sulpice-et-Cameyrac | | | | | | 4 221 |
| Salleboeuf | 1 929 | | | | | |
| Tabanac | 1 054 | | | | | |
| Tresses | | | | 3 928 | | |
| Villenave-de-Rions | | 277 | | | | |
| Yvrac | | | 2 312 | | | |

# Annexes

**SECTEUR MEDOC - population provisoire selon les données disponibles**

| | Données INSEE – année d'enquête | | | | | a'urba |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2004 à 2007 (communes de plus de 10 000 habitants) | Estimations au 1er janvier 2007 |
| | | | | | | |
| Arcins | | 357 | | | | |
| Arsac | | | | 2 972 | | |
| Cantenac | | | | | | 1 325 |
| Cussac-Fort-Medoc | | | | | | 1 630 |
| Labarde | | | | | | 661 |
| Lamarque | 1 077 | | | | | |
| Le Pian-Médoc | | | | 5 248 | | |
| Ludon-Médoc | | | | | | 3 733 |
| Macau | 3 154 | | | | | |
| Margaux | | | 1 391 | | | |
| Soussans | | | 1 457 | | | |

**SECTEUR LANDES-GRAVES - population provisoire selon les données disponibles**

| | Données INSEE – année d'enquête | | | | | a'urba |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2004 à 2007 (communes de plus de 10 000 habitants) | Estimations au 1er janvier 2007 |
| | | | | | | |
| Ayguemorte-les-Graves | 1 029 | | | | | |
| Beautiran | | | | 2 125 | | |
| Cabanac et Villagrain | | | 2 023 | | | |
| Cadaujac | | | | | | 4 715 |
| Canéjan | | | 5 115 | | | |
| Castres-Gironde | | | 1 890 | | | |
| Cestas | | | | | 16 600 | |
| Isle-St-Georges | 551 | | | | | |
| La Brède | | | | | | 3 510 |
| Léognan | 8 776 | | | | | |
| Martignas-sur-Jalle | | | 6 633 | | | |
| Martillac | | | | 2 293 | | |
| St Jean d'Illac | 6 104 | | | | | |
| St-Médard-d'Eyrans | | 2 535 | | | | |
| St-Morillon | | | 1 318 | | | |
| St-Selve | | | 1 910 | | | |
| Saucats | | 1 961 | | | | |

# Annexes

## SECTEUR NORD OUEST CUB - population provisoire selon les données disponibles

| | Données INSEE – année d'enquête | | | | | a'urba |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2004 à 2007 (communes de plus de 10 000 habitants) | Estimations au 1er janvier 2007 |
| | | | | | | |
| Blanquefort | | | | | 15 300 | |
| Vruges | | | | | 12 500 | |
| Eysines | | | | | 19 000 | |
| Le Bouscat | | | | | 23 700 | |
| Le Haillan | | | | 8 407 | | |
| Le Taillan-Médoc | 8 392 | | | | | |
| Mérignac | | | | | 63 900 | |
| Parempuyre | | | | | | 7 229 |
| St-Aubin-de-Médoc | | 5 567 | | | | |
| St-Médard-en-Jalle | | | | | 27 000 | |

## SECTEUR RIVE DROITE CUB - population provisoire selon les données disponibles

| | Données INSEE – année d'enquête | | | | | a'urba |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2004 à 2007 (communes de plus de 10 000 habitants) | Estimations au 1er janvier 2007 |
| Ambarès-et-Lagrave | | | | | 12 400 | |
| Ambès | | | | 2 910 | | |
| Artigues-près-Bordeaux | | 6 259 | | | | |
| Bassens | | | | | | 7 394 |
| Bouliac | | | 3 087 | | | |
| Carbon Blanc | 6 729 | | | | | |
| Cenon | | | | | 23 100 | |
| Floirac | | | | | | 17 066 |
| Lormont | | | | | 21 000 | |
| St-Louis-de-Montferrand | | | | | | 1 944 |
| St-Vincent-de-Paul | | | 1 014 | | | |

## SECTEUR SUD OUEST CUB - population provisoire selon les données disponibles

| | Données INSEE – année d'enquête | | | | | a'urba |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2004 à 2007 (communes de plus de 10 000 habitants) | Estimations au 1er janvier 2007 |
| Bègles | | | | | 24 400 | |
| Gradignan | | | | | 22 800 | |
| Pessac | | | | | 56 600 | |
| Talence | | | | | 41 400 | |
| Villenave-d'Ornon | | | | | 30 300 | |

# Sysdau

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine