

CG 33



Les questions pour l'avenir des territoires girondins

Une démarche InterSCoT

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Rapport d'étude

15/03/11

provisoire

étape

définitif

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

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

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

Objet de l'étude

Ce rapport doit être lu comme un cahier des charges techniques de la démarche InterSCoT ; il est le support de travail pour 2011 et 2012.



Équipe projet

Chef de projet
Agnès Charoussset

Equipe
Julien Alibert (a-urba)
Bert Mac Clure (expert),
Maud Gourvellec (a-urba)
Rodolphe Zuniga (CG33)

Avec la collaboration de
Virginie Boillet
Hélène Bucheli
Catherine Cassou-Mounat
Olivier Chaput
Anne Delage
Romain Deux
Valérie Diaz
Emmanuelle Gaillard
Antonio Gonzalez- Alvarez
Katia Lagouarde
Stella Manning
Caroline Martin
Vincent Schoenmakers

Composition de l'étude

Ce rapport se décompose en deux parties.

Il propose un questionnement des dynamiques en présence pour ouvrir la portée du travail de co-construction à venir.

Puis, il formalise quelques éléments de méthode.



Sommaire

Introduction

1 Les dynamiques supraterritoriales à l'œuvre en Gironde	9
L'aménagement urbain et l'aménagement du territoire : les enjeux	11
En Gironde : l'intégration de tous les territoires	11
1.1 Du point de vue des populations : la cohérence entre les projets d'accueil girondins	12
Un département qui accueille	12
Des difficultés de répartition de population qui émergent	13
Des enjeux multiples, tant quantitatifs que qualitatifs	14
Le projet d'accueil départemental, question d'InterSCoT	17
1.2 Du point de vue de l'économie : la recherche des équilibres	19
Les facettes de l'économie en Gironde	19
L'agglomération bordelaise encore en devenir et moteur pour la Gironde	21
Métropolisation et multipolarisation : processus combinés et complémentaires	23
1.3 Du point de vue de l'environnement : une pérennité porteuse d'avenir	25
Pour chaque paysage : un parcellaire et une exploitation de la ressource	25
La nature, ressources et risques	26
L'intérêt d'une trame verte et bleue de niveau InterSCoT	26
1.4 Du point de vue des déplacements : la complexité des besoins	29
La route domine dans les déplacements	29
Des transports collectifs de plus en plus performants	31
L'enjeu de la captation des flux et de la distribution en Gironde	31
La recherche d'une efficacité distributive à toutes les échelles	33
Les équipements majeurs en matière de transports	33
2. Les grands projets de territoires : quelles synergies ?	37
Les projets majeurs en Gironde, vecteurs actuels du changement	37
2.1 Une méthode de territorialisation des dynamiques à l'œuvre	41
Une méthode de travail	41
Les scénarios prospectifs des dynamiques à l'œuvre	45
2.2 Les questions d'avenir soutenables par tous et pour tous à l'échelle de la Gironde	47
Propos conclusifs	55

Note de synthèse



Ce rapport aborde les sujets suivants :

- le défi majeur de la Gironde concerne la cohérence des projets d'accueil en termes de population et de cohésion des territoires ;
- l'organisation des complémentarités économiques se situe entre le nécessaire processus de métropolisation de l'agglomération bordelaise et l'intégration économique de tous les territoires girondins ;
- le capital girondin à ménager se place sur le plan environnemental, tant au niveau de l'espace, des ressources que des écosystèmes ;
- la coordination "urbanisme-transport" reste un enjeu d'équilibre à trouver entre les politiques publiques d'aménagement et les nombreuses logiques de déplacements qui les pondèrent, voire les contredisent.

Puis, le rapport propose de montrer en quoi les projets des territoires girondins réinterrogent les dynamiques à l'œuvre.

Enfin, par un exercice basique de prospective, les questions pour un avenir soutenable en Gironde fixent la feuille de route de la démarche InterSCoT pour 2011 et 2012.



Introduction



Introduction

En 2030, la Gironde pourrait avoisiner les 2 millions d'habitants pour 1,4 million aujourd'hui. Si actuellement la moitié des Girondins réside dans la CUB, son poids dans le département s'érode, révélant le mouvement d'étalement urbain en cours. Cette dynamique est la conjugaison d'une croissance démographique, d'une augmentation des prix fonciers et immobiliers et d'un allongement de la mobilité des ménages. Elle s'accompagne d'une ségrégation socio-spatiale à l'échelle de la Gironde et d'une pression urbaine portée, au-delà de l'agglomération bordelaise, sur le littoral et les territoires ruraux.

Les déplacements sont, en conséquence, plus longs et restent marqués par une utilisation massive de la voiture (70 % des déplacements). Cette situation hypothèque la capacité des infrastructures existantes à assurer la distribution des marchandises, l'accès aux grands pôles d'emplois et les budgets des ménages.

Ces grands pôles d'emplois sont en grande majorité situés au sein de l'agglomération bordelaise qui concentre plus des 2/3 des emplois. Cette polarisation de l'économie répond aux fonctions métropolitaines classiques et compose avec son premier facteur d'attractivité qu'est le cadre de vie.

Toutefois, l'impact paysager et écologique de la croissance girondine est majeur du fait d'une grande consommation d'espaces et d'énergie dans un environnement reconnu de qualité, mais fragile.

Dans un contexte favorable au développement, mais comportant des risques environnementaux, de solidarité et de structuration de l'espace, l'avenir de la Gironde doit s'organiser avec tous les acteurs pour une co-construction de son devenir.

Métropolisation et multipolarisation en Gironde, l'enjeu est de construire les nouvelles solidarités sociales et territoriales.

Elles s'appuient sur des choix fondateurs:

- l'agglomération millionnaire (déclaration commune de 2010) et la prise en compte des pressions démographiques dans les territoires girondins.
- la multipolarité girondine comme modèle de développement urbain (déclaration commune de 2009) qui intègre la métropole et le maillage urbain de la Gironde et qui rompt avec le modèle "centre - périphérie" au profit d'un modèle en "archipel" (ou polycentrique).
- la nécessaire réponse aux besoins des Girondins (compétences « naturelles » du Conseil général de la Gironde : bien-être et qualité de vie, mobilité et accès aux services, aux équipements et à l'emploi).

La démarche InterSCoT pourrait se concrétiser à terme par un projet d'avenir pour la Gironde qui serait co-élaboré ou co-construit avec les acteurs de la Gironde de façon à assurer la cohérence, la valorisation et l'articulation des projets de territoires.

Le présent rapport propose les contours de ce qui pourrait être le cahier des charges techniques de la démarche.



1 | Les dynamiques supraterritoriales à l'œuvre en Gironde



L'aménagement urbain et l'aménagement du territoire : les enjeux

Pierre Veltz¹ a écrit : "L'aménagement du territoire, au sens de la DATAR, a toujours été séparé, en France, de l'aménagement urbain. Cette distinction n'est plus pertinente. Les villes, et en particulier les métropoles, apparaissent de plus en plus comme les véritables moteurs de la dynamique territoriale française. La France entière peut d'ailleurs être considérée comme une sorte de métropole unique en réseau, dont le TGV serait le RER... La périurbanisation de plus en plus étendue établit une continuité immédiate entre les questions de la gestion nationale du territoire (par exemple sous l'angle de la présence des services publics) et les questions de gestion urbaine, à l'échelle des grandes aires urbaines. Les inégalités, qui étaient fortes entre les régions, sont maintenant un phénomène essentiellement interne aux agglomérations, alors que les grandes différences interrégionales s'estompent. Pour toutes ces raisons, une vision d'ensemble des dynamiques territoriales, en lien étroit avec les mouvements de l'économie et de la sociologie du pays, s'impose."

Toute démarche qui questionne le sens des actions urbaines au regard de l'aménagement du territoire reste la méthode privilégiée dans ce rapport.

En Gironde : l'intégration de tous les territoires

Le Conseil Général situe les travaux sur l'InterSCoT dans une posture d'intégration. Les enjeux génériques qui en découlent sont les suivants :

- La croissance démographique soutenue et le projet de métropole millionnaire à l'horizon 2030, interrogent l'articulation des projets d'accueil dans les différents territoires girondins et le devenir de l'armature urbaine départementale.
- L'augmentation des besoins globaux en déplacements, l'importance et une plus grande complexité des déplacements courts, la prégnance de l'automobile, requestionnent la structuration de la desserte en transports collectifs et l'organisation territoriale de manière conjointe.
- Le renforcement de l'attractivité de la métropole et le maintien d'une économie polarisée (fonctions métropolitaines) demandent aux territoires girondins de structurer leur tissu économique de proximité et de préparer leur espace économique pour bénéficier des retombées positives du rayonnement métropolitain.
- Le développement urbain plus intense, la pression anthropique renforcée sur les espaces naturels, la diversité des paysages et des milieux écologiques, questionnent la recherche d'une armature urbaine compacte, limitant le mitage et la consommation des espaces constitutifs de la charpente verte du département.

1 | " La grande transition, la France dans le monde qui vient.", Seuil, 2008.
Pierre Veltz enseigne à l'École Nationale des Ponts et Chaussées et à Sciences Po Paris.

1 | Les dynamiques supraterritoriales à l'œuvre en Gironde

1.1 | Du point de vue des populations : la cohérence entre les projets d'accueil girondins

La question démographique s'avère être la cariatide du devenir de l'espace girondin. Cette question mérite un point particulier dans ce rapport, d'abord parce que l'apport migratoire dont la Gironde bénéficie est une chance, mais aussi parce que cette pression démographique génère des difficultés déjà à l'œuvre.

Un département qui accueille

En 2007, on comptait 1 409 000 habitants en Gironde.

De 1999 à 2006, la population de la Gironde a augmenté de 122 000 habitants. La croissance démographique apparaît comme très forte en Gironde : +1,1% par an depuis 1999.

L'agglomération², en 2007, compte 809 000 habitants. Elle représente 57% de la population girondine.

(milliers d'habitants)	Gironde	Aire urbaine Bx	SCoT aggro	Unité urbaine Bx	CUB
1999	1287	925	812	754	660
2006	1394	999	867	803	703
2007	1409	1009	874	809	707

Source : INSEE

Bien que le poids de la CUB se stabilise à peine par rapport au reste de la Gironde, on a observé ces dernières décennies un double phénomène.

D'une part, on constate une lente érosion du poids démographique de la CUB dans le département, comme celle observée par le passé (depuis 1990 et surtout 1999), au bénéfice d'un mouvement d'étalement urbain. Ce dernier est confirmé par l'observation des déclarations d'ouverture de chantier.

D'autre part, la densité humaine sur l'agglomération tend à diminuer. En 1950, on comptait 455 000 habitants pour une tache urbaine de 9 510 hectares, soit 47,8 hab/ha ; en 1973, on comptait 34,8 hab/ha, et 29,4 hab/ha en 1999.

Se posent alors les questions d'environnement, d'organisation urbaine et de gestion de la périurbanisation.

2 | agglomération au sens unité urbaine de l' INSEE

1 | Les dynamiques supraterritoriales à l'œuvre en Gironde

L'IEDUB soutient que ce scénario entraîne un doublement du rythme de croissance sur 20 ans au sein de la CUB, soit des taux rarement atteints dans d'autres agglomérations françaises, sauf Toulouse et Montpellier (mais à des conditions qui ne sont pas réunies actuellement en Gironde).

Que sous-tend ce projet de l'agglomération millionnaire pour les autres territoires de la Gironde ?

Ce projet d'agglomération millionnaire permet d'accompagner le projet d'accueil départemental en donnant un atout métropolitain à l'agglomération bordelaise (CUB), à la Gironde et à l'Aquitaine, mais il conditionne implicitement une distribution de la donne démographique estimée en Gironde.

Ce scénario n'est pas sans conséquence pour le reste du département : on perçoit un décalage entre les seuils mis en avant par les projections démographiques et la somme des projets d'accueil en cours d'élaboration en Gironde qui semble aller au delà.

Comment l'annonce de l'agglomération millionnaire interroge les autres projets d'accueil des autres territoires de la Gironde ?

Si la CUB stabilise son projet au million d'habitants, on peut estimer qu'il serait alors de 1,2 million à l'échelle du SCoT (SYSDAU) et donc par déduction, le projet d'accueil global envisagé à l'échelle des autres territoires girondins est remis en question.

Si l'on fait la somme des perspectives d'accueil au sein des SCoT hors agglomération (SYSDAU) en cours d'élaboration ou de révision, on atteindrait le quasi million d'habitants à l'horizon de 2030.

Au vu des projets, la question du seuil d'accueil se fonde et se contredit selon que l'on aborde l'avenir par les projections (scientifiques et fondées sur le prolongement du passé) ou par les projets de territoire³ (portés politiquement et fondés sur une idée du devoir/besoin d'accueil).

La cohérence du projet d'accueil revêt donc un importance majeure en Gironde et permet de démontrer, s'il était nécessaire, l'importance de la démarche InterSCoT.

Des enjeux multiples, tant quantitatifs que qualitatifs

Les dynamiques migratoires à l'œuvre sont fortes.

Parallèlement, la pression démographique et urbaine sur le territoire de la Gironde est majeure.

Compte tenu de son apport migratoire, le département se classe comme un des départements les plus attractifs de France. En France, comme en Gironde, le solde naturel est insuffisant pour compenser le vieillissement naturel de la population. A ce titre, l'apport migratoire dont bénéficie la Gironde permet de maintenir un certain

3 | actuellement, au niveau des projets de SCoT, hors SYSDAU, la somme des projets miseraient sur l'accueil de + 1,2 millions d'habitants.

1 | Les dynamiques supraterritoriales à l'œuvre en Gironde

équilibre intergénérationnel. Toutefois, l'apport migratoire sous-tend une certaine capacité du territoire d'accueil à absorber ces flux pour en éviter les effets négatifs (pressions foncières, désorganisations spatiales, gentrification et éviction socio-démographique...). En d'autres termes, l'apport migratoire girondin peut constituer un atout si, et seulement si, le territoire s'organise... à l'instar du choix de territoires d'organiser cet accueil, comme la CUB avec le « million d'habitants ».

La dimension volontariste du projet girondin suppose d'en construire les atouts : quelle relation pondératrice entre cet apport migratoire et la création d'emplois ? Quels actifs peut-on et veut-on attirer ? Comment garder les jeunes diplômés en Gironde ? Comment faire du vieillissement un projet qui ait des retombées positives sur les territoires et les emplois ? Comment gérer les ressources, par exemple en eau, en conséquence ?

Le vieillissement de la population du département est atténué par la vague migratoire y compris de jeunes actifs et de familles, mais certains territoires sont plus impactés par le vieillissement que d'autres (Libournais et littoral, par exemple).

Beaucoup d'éléments de changements ou de ruptures sont à venir dans les modes de consommation, dans les représentations individuelles et dans les usages de l'espace. Ils ne peuvent guère être anticipés, sauf à observer les signaux d'évolution et à organiser l'accueil dans une perspective de développement durable. Cela implique un changement dans les méthodes de travail relatives à l'aménagement et à la conception urbaine (mode collaboratif intégrant les sciences sociales).

Que faut-il pour stabiliser l'accueil des populations (éviter l'éviction notamment) et conforter l'armature urbaine ? Qu'est-ce qui est réellement menacé dans l'action sociale et quel est le risque pour les mouvements ségrégatifs déjà à l'œuvre en Gironde ? Est-ce que l'on peut accepter que certains territoires se développent peu ? De façon plus fine, on sait que les besoins des populations évoluent et se diversifient. Qu'est ce qui fait valeur pour les populations ?

Le territoire est caractérisé par des déséquilibres territoriaux, un décrochage entre la géographie de l'emploi et la géographie résidentielle, des ségrégations socio-spatiales conséquences de l'inadéquation entre l'offre résidentielle et la solvabilité des ménages contre laquelle les politiques de l'habitat essaient pourtant d'œuvrer. De plus, l'étalement urbain en Gironde accentue la fragmentation fonctionnelle. Plusieurs projets politiques actuels, dont celui de l'agglomération centrale, montrent la volonté d'assurer cette fonction d'accueil pleinement, ce qui tendrait alors à infléchir la tendance de dispersion de l'urbanisation en Gironde et donc à accueillir sous un mode "plus ramassé, plus rassemblé".

Développement résidentiel depuis 1999



Source : conception a-urba

Le projet d'accueil départemental, question d'InterSCoT

L'enjeu majeur relève de l'articulation et de la cohérence des projets d'accueil (SCoT, etc.) en cours dans différents territoires de la Gironde.

Au vu des projets, le défi de la Gironde à 2030 s'articulerait autour de l'agglomération millionnaire et de la Gironde bi-millionnaire, alors que les projections démographiques "hautes"* misent sur 1,7 million pour l'ensemble du département, au même horizon. Ce décalage marque un des enjeux majeurs de l'InterScot, enjeu relatif à la cohérence et à la crédibilité des projets d'accueil. *Quelle conséquence de l'agglomération millionnaire sur le reste de la Gironde au regard de l'enveloppe départementale maximum admissible (1,7 millions d'habitants en 2030)?*

En tout état de cause et au-delà de cette question de poids de la population à 2030 et de sa distribution à venir au sein du département, le développement de tous les territoires sera différencié et nuancé en fonction des paramètres suivants :

- L'apport migratoire en Gironde
- La fragilisation croissante des jeunes générations (accès à l'emploi, au logement, autonomie financière)
- Le vieillissement inéluctable de la population
- Un étalement urbain possible eu égard à l'évolution des modes de vie
- Un prolongement probable des mouvements de ségrégation socio-spatiale
- Un accroissement du nombre des ménages par répercussions des tendances observées : décohabitation, etc.
- Une densité urbaine et constructive compatible avec la qualité de vie
- Un lien macro-géographique entre les lieux de migrations des populations (bassins résidentiels en Gironde) et les bassins d'emploi (concentrés)

* Voir détails page 13 de ce document.

1.2 | Du point de vue de l'économie : la recherche des équilibres

Les facettes de l'économie en Gironde

L'économie girondine est aujourd'hui marquée par la prégnance de l'économie présenteielle. Elle est caractérisée par une proximité entre les commerces, les services, les équipements et les hommes, mais repose également sur l'importance de l'activité touristique, facteur de développement principal des territoires littoraux. Cette caractéristique est liée à la forte croissance démographique que connaît le département et à l'attractivité du littoral ou de certains territoires viticoles. Le cadre de vie y est le premier facteur d'attractivité.

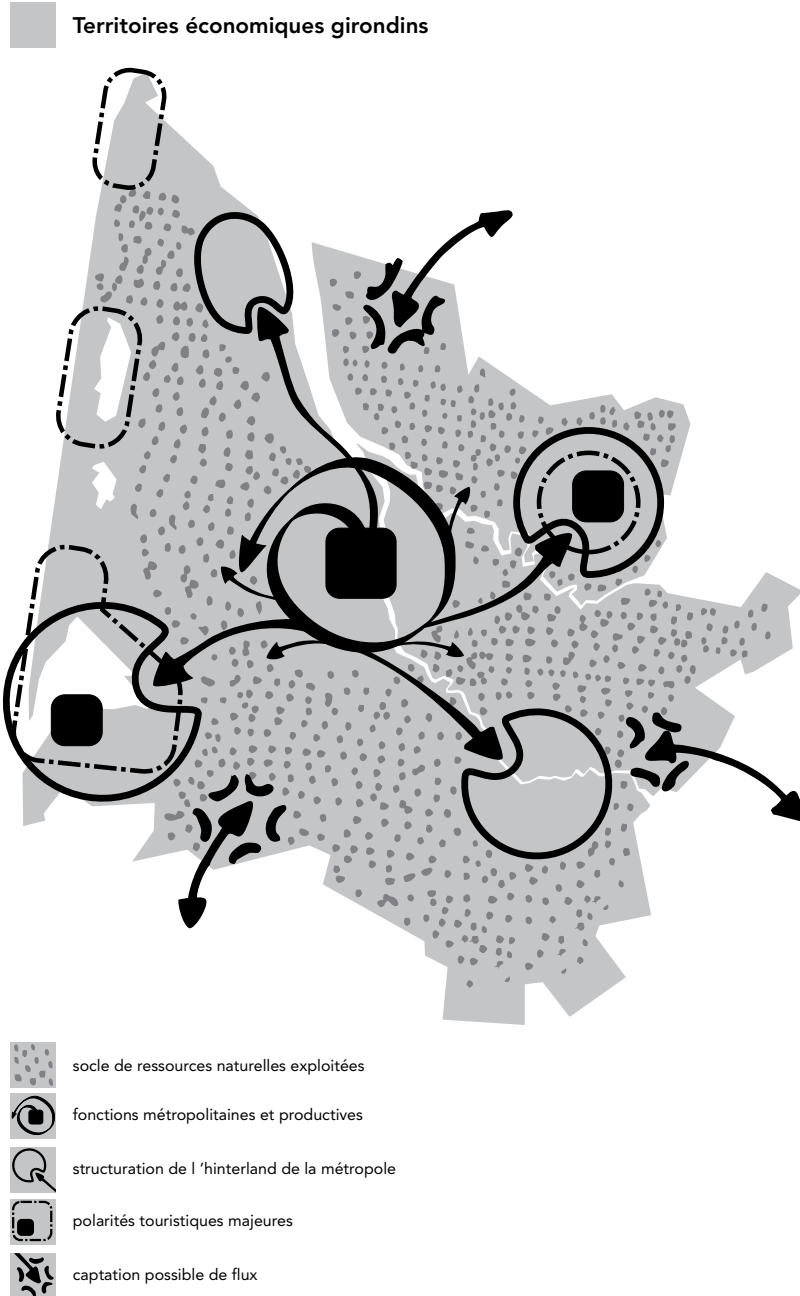
En parallèle, l'économie dite primaire reste présente et ancrée dans le territoire, spatialement et socialement. Viticulture, sylviculture, ostréiculture, pêche, agriculture : autant d'activités liés aux ressources offertes par le territoire que le département ne saurait éluder dans son développement tant économique qu'urbain.

L'autre grande caractéristique du territoire girondin est la présence relativement faible de la sphère productive, malgré les 4 pôles de compétitivité, de nombreux pôles de compétences et d'une université de bonne qualité. Comparativement à d'autres départements de même "niveau", la Gironde dispose d'un tissu productif et d'une dynamique d'innovation et de production à forte valeur ajoutée moins importante qu'ailleurs (comme en Haute-Garonne et Toulouse par exemple). Ce phénomène tient notamment à plusieurs facteurs :

- le manque de dynamisme international de la métropole bordelaise,
- un hinterland, pourtant constitutif du rayonnement global, quasiment inexistant,
- un cadre de vie (au delà de la question environnementale, l'offre en logements, en services...) insuffisant à lui seul pour attirer les entreprises extérieures de manière substantielle,
- une gouvernance morcelée qui manque d'homogénéité - ou de projet(s) fédérateur(s) - et de culture industrielle, c'est-à-dire un savoir-faire quand au développement de l'industrie manufacturière et de transformation sur le territoire.

Ce manque de dynamisme de la métropole bordelaise est ici déterminant puisqu'il ne permet pas d'offrir un rayonnement économique bénéficiant à l'ensemble du département : 69 % de l'emploi privé est localisé sur la CUB, 75 % sur l'ensemble de l'unité urbaine. Cette polarisation économique continue s'inscrit d'ailleurs en négatif par rapport au phénomène de déconcentration résidentielle et urbaine qui touche la métropole au profit des territoires limitrophes.

Territoires économiques girondins



Source : conception a-urba

L'agglomération bordelaise encore en devenir et moteur pour la Gironde

L'agglomération rayonne aux travers de ses logiques métropolitaines classiques et regroupe les fonctions économiques majeures du département voire au-delà. De plus, cette logique tend à se renforcer au vu des projets en cours : OIN, Aéroparc, Ecoparc, LGV... Autant de projets vecteurs de dynamiques et augurant une nouvelle ère économique permettant à l'agglomération de s'inscrire pleinement dans le jeu des métropoles européennes.

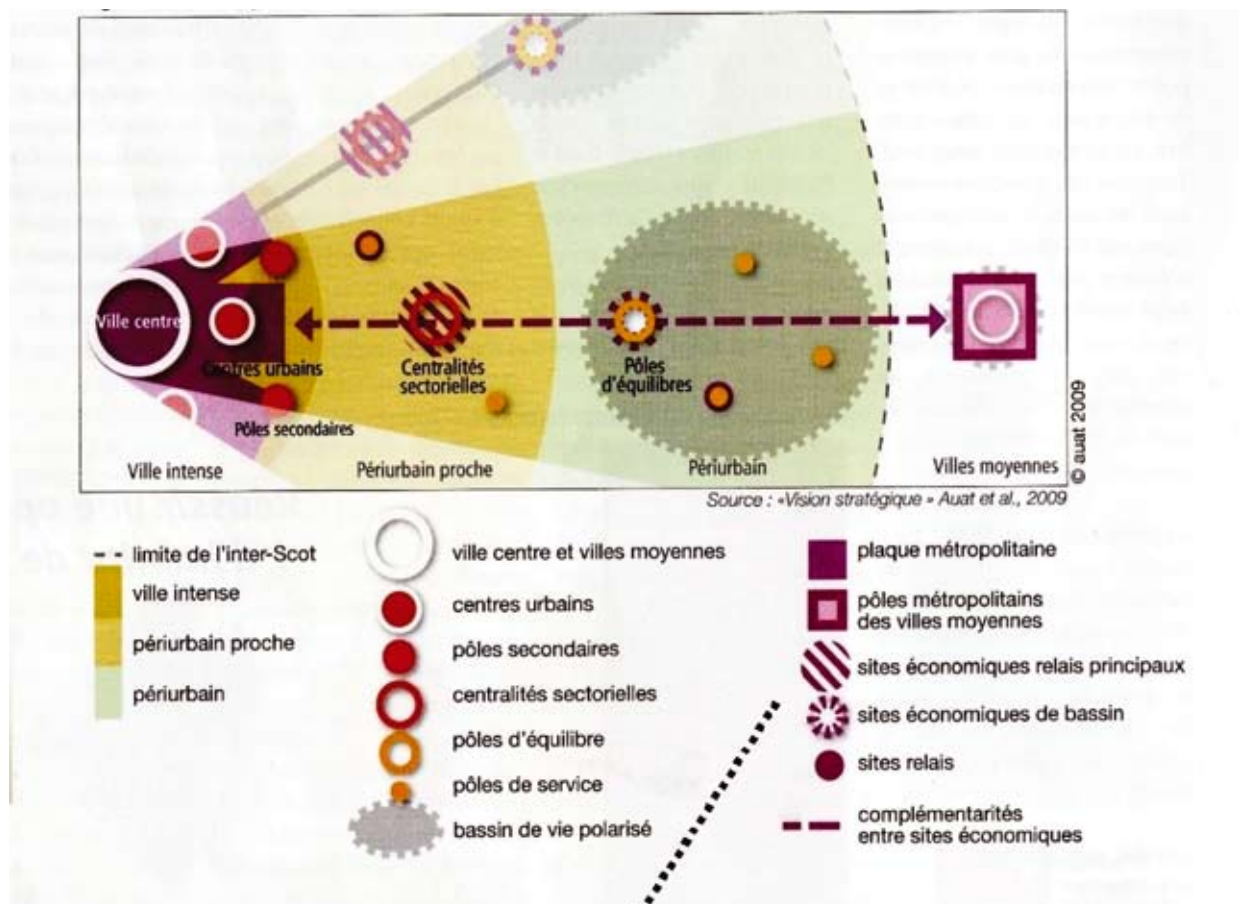
En effet, l'agglomération se situe aujourd'hui en compétition avec d'autres grandes villes européennes et il est à noter que, comparativement, Bordeaux accuse un retard en terme économique. Ce niveau européen est le résultat d'une culture économique liée à la tradition du négoce et qui ne lui confère pas un caractère "industriel" assez important (au sens dynamique, productif, innovant) pourtant nécessaire à sa compétitivité et à l'accompagnement par l'emploi de la dynamique démographique girondine.

En conséquence, il ne s'agit pas aujourd'hui de jouer la carte de la déconcentration économique et de l'emploi, mais bien de son maintien au sein de l'agglomération, du moins pour les grandes fonctions métropolitaines qui permettront d'atteindre la masse critique nécessaire au projet de la métropole bordelaise.

En parallèle, la Gironde ne peut se permettre de renforcer sa politique économique au seul profit de l'agglomération si elle veut s'inscrire pleinement dans une logique multipolaire, équitable socialement et équilibrée spatialement, facilitant ainsi la création de territoires d'équilibre, relais économiques de proximité à la métropole.

L'agglomération doit donc être mesure de préserver la concentration économique qui est la sienne aujourd'hui sans toutefois contredire la construction ou le renforcement d'une économie de proximité (niveau de services et offre en emplois), locale, sur l'ensemble de la Gironde, s'appuyant sur les caractéristiques de chaque territoire dans l'esprit d'une valorisation des potentialités économiques locales de toute la Gironde (ancrage économique dans les territoires ruraux).

Organiser la complémentarité de l'économie



En Gironde, pôles autour de Bordeaux-Métropole :

- > matériaux composites / éolien,
- > conchyliculture,
- > nautisme,
- > optique laser,
- > bois, éco-construction, éco-énergies,
- > maraîchage,
- > logistique,
- > viticulture,
- > ...

Métropolisation et multipolarisation : processus combinés complémentarités

La problématique économique relève en Gironde d'une confusion qui oppose métropolisation et multipolarisation. L'agglomération bordelaise reste la pierre angulaire du développement économique girondin, puisque seule aujourd'hui à avoir les clefs d'une attractivité économique d'échelle européenne capable d'entraîner une dynamique sur l'ensemble de la Gironde.

Les territoires hors agglomération bordelaise doivent conserver une fenêtre de développement pour leur propre équilibre. Cette question suppose des actions mesurées et contextualisées où les logiques de saupoudrage et de concurrence territoriales restent contreproductives.

Un contexte qui nécessitera une démarche innovante pour favoriser une dynamique de gouvernance générant une réelle logique partenariale, permettant de sortir du rapport de méfiance et de défiance entre l'agglomération centrale et les territoires limitrophes, favorisant une dynamique de projet économique territorial (sur le foncier notamment) sur l'ensemble des territoires girondins.

L'agglomération de la ville centre et les territoires girondins sont les éléments constitutifs de la métropole (au sens géographique et économique du terme).

Quelle géographie économique pour la Gironde (choix territoriaux en termes de logistique et d'approvisionnement, pôles de compétitivité, dynamique de projets en Gironde... lien entre le recherche -Campus- et les entreprises du secteur productif, comme la filière bois) ?

Vers quel territoire économique veut-on aller, sachant que les implantations supposent à la fois les notions de proximité et de forte dépendance au réseau routier ?

En quoi la maturité économique de l'agglomération permet-elle des retombées positives sur les territoires connexes, autrement que celles liées à l'économie présentielle ? Qu'est-ce qui valorise les autres territoires ? Quels liens entre l'agglomération et son hinterland pour engendrer des retombées sur tous les territoires girondins ? Qu'est ce qui rassemble indiscutablement en Gironde, du point de vue économique (pour exemple, les activités portuaires peuvent-elles bénéficier d'un regroupement des fonctions logistiques pour les rendre plus compétitives) ?

1 | Les dynamiques supraterritoriales à l'œuvre en Gironde

1.3 | Du point de vue de l'environnement : une pérennité porteuse d'avenir

Le cadre de vie est marqué par la géographie de la Gironde qui se caractérise par une diversité et une richesse des entités paysagères : le cordon littoral, le Bassin et son pourtour, les coteaux et les vallées, le massif forestier, l'estuaire et les fleuves, le paysage de bocage.

Un paradoxe girondin amène deux échelles à se côtoyer : l'échelle quotidienne de la douceur de vivre et l'échelle métropolitaine en mouvements.

L'espace départemental, de par sa caractéristique géographique métropolitaine, est sujet à de multiples sollicitations. Cet espace et les écosystèmes dont il est le support constituent le capital girondin.

Pour chaque paysage : un parcellaire et une exploitation de la ressource

La Rive droite, l'Entre-deux-mers et le Nord Gironde sont composés de nombreuses communes et d'un parcellaire de bocage soumis à des pressions importantes et au mitage. 20 000 ha d'espaces viticoles ont été sanctuarisés en Gironde. Toutefois, la production viticole n'y est pas toujours rentable (surproduction / consommation) et l'on voit apparaître le développement de nombreuses friches viticoles.

Pour l'Est et le Nord de la Gironde, et notamment l'espace viticole parfois en crise, certains espaces « sanctuarisés » / protégés (hors AOC) du vignoble de l'Entre-Deux-Mers peuvent-ils ou doivent-ils être libérés pour l'urbanisation, notamment pour d'autres activités économiques de filières ? Développer des produits viticoles différents, aller vers des niches de production viticole, créer la rareté... ou encore revenir à la polyculture restent des choix d'avenir. La polyculture est-elle une atteinte à la viticulture ? Quelle valeur identitaire donner à l'impact paysager de ces choix ? Que voudrait dire une agriculture raisonnée ? Faut-il réintroduire la culture du tabac, de chanvre-textile, par exemple ?

Ces territoires ne devraient-ils pas bénéficier d'une ingénierie spécifique pour le développement d'une stratégie économique agricole globale, des filières de production à la distribution, y compris en circuits courts ?

Le plateau landais reste l'espace de l'abondance foncière et en eau. Tout donne l'impression d'être possible. Surinvesti par l'action de l'homme, cet espace génère donc pour partie une sorte de croyance d'un état immuable et donc limite la prise en compte des signaux faibles de nombreux changements. La rentabilité foncière de la filière bois est mise à mal et elle entre en concurrence avec d'autres usages fonciers plus rémunérateurs (maïs, photovoltaïque...) et le potentiel touristique du massif forestier girondin n'est pas vraiment exploité, ni compris dans sa masse et son épaisseur territorial.

1 | Les dynamiques supraterritoriales à l'œuvre en Gironde

Pour le massif forestier ou le Plateau landais, quelle valeur de la forêt, tant économique, que paysagère et identitaire ? Quel rôle joue-t-elle pour les continuités écologiques, que ce soit les corridors de feuillus le long des rivières très consolidées ou certains espaces forestiers de pins en déshérence ? Où est la limite de la forêt landaise ? Où sont ses points de force alors que sa fonction productive ne la rend pas figée (densité du massif, statut, risques, conflits d'usage) ? Comment recouper la valeur naturelle et écologique de la forêt avec sa valeur économique pourtant fortement reliées ?

Quel devenir du massif forestier landais destabilisé par les tempêtes et les invasions parasites ? Quelle valeur identitaire, écologique, économique, etc. ? Outre le risque marketing de l'image touristique ou de pollution en cas de culture intensive, quelle alternative à la production sylvicole ?

La nature, ressources et risques

La fragilisation reconnue des écosystèmes nécessaires à la régénération des ressources, la consommation croissante d'espaces naturels et agricoles, la pollution de l'air et les besoins toujours croissants en eau et en énergie, questionnent le devenir des ressources girondines.

De plus, la pérennité de la ressource va de paire avec le développement de la charpente paysagère. Évolution du paysage et gestion de la ressource sont parfaitement imbriqués, d'où l'importance de la compréhension des impacts environnementaux du développement. La gestion et la valorisation de la ressource, les capacités d'adaptation aux changements climatiques, ne peuvent se satisfaire d'approches morcelées dans les actions ou projets de territoires.

Le Grenelle introduit de façon doctrinale la proximité des usages et le respect de la ressource. *Pour les espaces péri-urbains, comment concevoir une mixité des usages qui fonctionne et qui soit respectueuse de la ressource, tant sur le plan du prélèvement (foncier, eau...) que de la gestion (déchets) ?*

Plus que jamais, sans doute, les continuités écologiques devraient apparaître dans un ensemble plus cohérent et lisible, dont la valeur constituerait un socle « vert » contraignant et constructif pour le développement des territoires. Les travaux en cours sur la trame verte et bleue y concourent sans doute.

L'intérêt d'une trame verte et bleue de niveau InterSCoT

Aussi, plusieurs modèles de développement du cadre de vie peuvent être imaginés, à la fois complémentaires et co-existants, hiérarchisés en fonction de l'échelle concernée.

Il existe des espaces urbains dont les aménagements respectent et mettent en valeur les ressources naturelles, tout en assurant leur protection contre la pression urbaine (modèle du paysagiste Olmstead, c'est-à-dire la fondation de la "ville comme parc habité") : rives, coteaux, belvédères... squares et parcs. Cette approche convient sans doute aux agglomérations et aux grandes villes girondines.

1 | Les dynamiques supraterritoriales à l'œuvre en Gironde

En espaces périurbains, le maintien et la valorisation du cadre de vie des espaces périurbains se pensent souvent en terme de ceinture verte, de coulée verte... Il s'agit de structurer le paysage par un réseau continu d'espaces naturels et aménagés, par exemple un réseau d'ouvrages hydrauliques, de zones maraîchères, permettant une succession de "zones naturelles" marquant la limite de la ville. Ces zones peuvent aider à mieux organiser les lieux d'extension urbaines. Ce concept peut s'appliquer à grande échelle : l'Entre-Deux-Mers, la crête de séparation des eaux Atlantique-Gironde, les rives de la Garonne, le Val de Leyre...

Si les SCOT semblent le lieu pour promouvoir la protection des zones naturelles, la mise en place de protections écologiques et intercommunales, secteur par secteur, on peut affirmer que la nécessité de rendre lisible l'ensemble paysager et naturel girondin est essentielle. Pour illustration, la coupure verte entre les SCOT d'agglomération et du Bassin - Val de Leyre reste un enjeu InterSCoT majeur.

Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) prévu pour fin 2012 participera de cette lisibilité à grande échelle. Le Grenelle met en exergue la trame verte et bleue (TVB) et les acteurs girondins s'en saisissent. Le Code de l'Urbanisme énonce des obligations en matière de préservation ou de remise en état de continuités écologiques. Ces démarches pourront ensuite consister à déterminer un vocabulaire de traitement des espaces structurants à l'échelle supraterritoriale et de l'InterSCoT.

Il s'agit ici d'un projet de grande envergure, sur le long terme, de mise en valeur et de protection de la ressource naturelle et paysagère du département. Il est utile de rappeler que le cadre de vie en Gironde est un des premiers facteurs d'attractivité et que par la pression anthropique, il est menacé par le morcellement des projets territoriaux. On sait qu'un risque du modèle multipolaire, est de favoriser la dilution urbaine ou l'étalement urbain. L'InterSCoT prend sur ce thème toute sa fonction.

1 | Les dynamiques supraterritoriales à l'œuvre en Gironde

1.4 | Du point de vue des déplacements : la complexité des besoins

L'enjeu est double, à la fois démographique et économique. La pression démographique accroît et diversifie les besoins de mobilité. L'accès aux services reste un générateur essentiel des déplacements des girondins.

La plupart des déplacements de l'agglomération centrale sont motivés ou caractérisés par des déplacements relativement courts : mouvements internes aux secteurs ou mouvements entre secteurs limitrophes.

Il est communément admis que la combinaison des transports et la coordination multimodale à l'échelle de la Gironde, conditionnent très largement l'organisation de l'espace et donc, en constituent un des leviers.

La route domine dans les déplacements

L'économie assoit aussi bien ses logiques commerciales et de distribution, ses implantations et son rayonnement, que ses relations aux bassins de vie et d'actifs... sur les réseaux de transports.

Les difficultés à accéder à la métropole sont reconnues, mais le système routier girondin n'a que peu évolué depuis 20 ans. Le projet de grand contournement, abandonné il y a quelques années, n'est plus d'actualité.

Doit-on néanmoins, dans cet exercice d'avenir, réinterroger la question de grands contournements ?

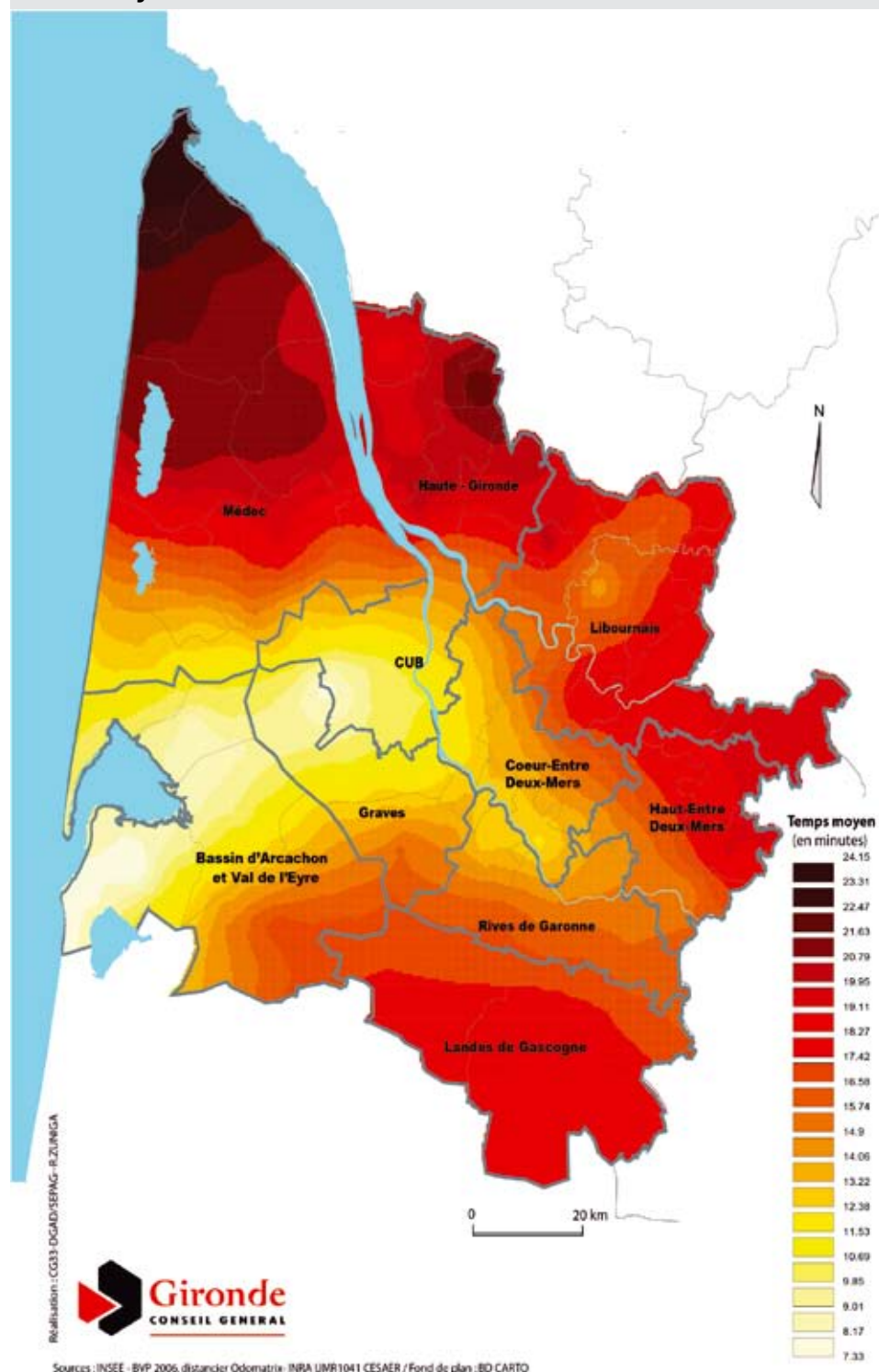
Pour autant, les déplacements routiers en Gironde ne cessent d'augmenter.

Une part importante de l'augmentation du volume de déplacements est imputable à la croissance démographique. La moitié des déplacements concerne des distances de moins de 3 km et près de 70 % des déplacements se font en voiture.

On notera, dans les chaînes de déplacements, l'importance des mobilités secondaires (c'est-à-dire les déplacements dont ni l'origine, ni la destination, n'est en lien avec le domicile de la personne). Cette mobilité individuelle repose sur des nécessités (emplois, services et commerces), mais aussi sur des envies (loisirs et agréments individuels).

En matière de déplacements des ménages, peut-on ou doit-on lutter contre la voiture et en limiter son usage, surtout en zone rurale et là où le rabattement vers les transports collectifs (TC) n'existe pas ? Doit-on plutôt réfléchir à une lutte contre la voiture polluante et donc à l'impact des nouvelles technologies ? Comment raisonner un projet avec les logiques de déplacements en voiture, l'étalement urbain à l'œuvre et les faibles densités pratiquées actuellement ? Conçoit-on la proximité de la même façon quand on se déplace en voiture et lorsque l'on se déplace à pied ou en vélo ? En outre, que signifie cette proximité selon que la question se pose en milieu urbain, périphérique ou rural ?

Temps moyen d'accès aux services de la gamme intermédiaire, au plus proche du domicile ou du trajet domicile-travail en 2006



L'INSEE a réalisé, à partir de la base permanente des équipements (BPE), une nomenclature de la diversité des équipements sur un territoire. Elle a défini trois gammes: proximité, intermédiaire, supérieure.

Cette carte s'appuie sur la gamme intermédiaire qui rassemble 27 équipements : trésorerie, gendarmerie, police, pompes funèbres, contrôle technique automobile, école de conduite, entreprise générale du bâtiment vétérinaire, blanchisserie, teinturerie, soins de beauté, supermarché, librairie, papeterie, magasin de vêtements, magasin d'équipements du foyer, magasin de chaussures, magasin d'électroménager, magasin de meubles, magasin d'articles de sports et de loisirs, droguerie, quincaillerie, bricolage, horlogerie-bijouterie, collège, opticien, lunetier, orthophoniste pédicure, podologue, laboratoire d'analyses médicales, ambulance personnes âgées, hébergement personnes âgées (services d'aide).

Des transports collectifs de plus en plus performants

Pour les transports en commun urbains ou girondins, leur efficacité et leur développement sont notoires, sous l'effet de l'augmentation de la population. Ces transports collectifs (TC) obéissent à une logique de cabotage et des liaisons express pour les axes structurants de fer. Il est aisé de constater que l'organisation des systèmes de déplacements (réseaux) et l'étalement urbain sont totalement interdépendantes.

La structure urbaine rend contraignante la mise en place de transports collectifs performants : étalement urbain, faible densité, mono-fonctionnalité des espaces... ce qui favorise l'hégémonie du véhicule particulier.

Comment intégrer l'ensemble des réseaux de transports collectifs (TC) de la Gironde pour agir sur l'organisation territoriale (le lien à l'aménagement routier) ? La concentration de l'emploi est-elle une opportunité pour développer et structurer des réseaux de transports collectifs (TC) ? Quelle organisation urbaine et quel support de déplacements dans les territoires non urbains pour développer les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle ?

L'enjeu de la captation des flux et de la distribution en Gironde

Les flux de marchandises impactent de plus en plus et de façon déterminante, le territoire. En ville, la chaîne complète des livraisons manque de rationalité. *Où implanter ces plateformes logistiques et avec quelle valeur ajoutée ?*

La politique d'implantation des grandes surfaces commerciales ne devrait-elle pas intégrer les logiques de distribution sur le territoire ?

Comment utiliser et/ou intensifier les circuits - courts comme levier de développement local des territoires ruraux dans l'esprit d'une meilleure interface entre les territoires girondins ruraux et urbains ?

Par ailleurs, la Gironde est un espace de transit et de fret avec peu de retombées économiques locales. Les tentatives de captages de flux de distribution et de fret existent.

En s'appuyant sur les expériences girondines de captation des flux de transit pour développer des activités économiques, quelles logiques d'aménagement supraterritoriales dégager ?

Besoin en déplacements (tous modes confondus)



Source : conception a-urba

La recherche d'une efficacité distributive à toutes les échelles

La question des besoins en déplacements (des personnes et des marchandises) dans le cadre de la ville de proximité suppose de travailler les interfaces et les potentiels "véhicule/TC/vélos/marche à pied" selon une granulométrie fine et nuancée à l'échelle des quartiers, où les déplacements devraient s'organiser entre les espaces de vie urbaine bien structurée.

Comment privilégier une approche environnementale des déplacements ?

Le problème d'accessibilité des territoires girondins pour les activités économiques de la sphère productive est avéré.

Manque-t-il un (des) projet(s) routier(s) majeur(s) en Gironde ? Manque-t-il des lieux d'interfaces territoriaux (échangeurs) pour l'économie productive ?

Outre le souci de réponses aux besoins et d'efficacité distributive, quel raisonnement économique (coût pour les ménages, coût publics pour les infrastructures, coûts indirects - nuisances sonores, congestion...) appliquer à un projet d'avenir pour la mobilité de tous et pour l'accès à tous les territoires ?

Les équipements majeurs en matière de transports

La LGV va modifier les logiques supraterritoriales d'accès à Bordeaux. La gare devient en conséquence un levier sur un espace urbain en devenir : Euratlantique. *Quelles logiques de déplacements vont modifier la donne de l'agglomération et celle des territoires girondins ? Quelle place pour la Gare de Captieux ?* La question des voyageurs se concentre sur la Gare St-Jean, celle du fret est probablement girondine. *Quels interfaces avec la logistique sont envisagées ? Quel montée en puissance de territoires déjà spécialisés, comme Libourne ? Quelle place pour la Gare de Captieux ?*

L'aéroport entraîne une dynamique de projet appelée "Aéroparc" qui suit sa logique aéroportuaire. *En matière de coopération métropolitaine, quel crédit donner à une interface imaginée entre Blagnac/Mérignac, comme celle qui existe en Ile-de-France entre Roissy et Orly ?*

Le Port de Bordeaux a perdu en compétitivité pour des raisons géographiques (éloignement des grands flux de marchandises européens, dépendance des flux portuaires aux marées qui limitent l'activité portuaire à un mi-temps, obsolescence des équipements...). Le projet du Verdon peut constituer un levier girondin à condition que l'offre y soit conçue en lien avec ce qui existe déjà à Nantes, à La Rochelle, à Bilbao... (regroupement et spécialisation à concevoir) et en considérant Bordeaux comme constitutif du projet (rayonnement et bipolarité positive).

Quelle coordination multimodale entre la Gare, le Port et l'Aéroport ? Existe-t-il une montée en puissance de tous les territoires girondins sur la base d'une ou plusieurs interfaces gare/aéroport/port ?



2 | Les grands projets de territoires : quelles synergies ?

2 | Les grands projets de territoires : quelles synergies

Pression démographique, crise économique, logiques enchevêtrées de mobilité, patrimoine naturel et cadre de vie très sollicités... ces enjeux d'avenir pour la Gironde sont à la fois :

- porteurs de ruptures : développement résidentiel concurrentiel et ségrégatif des territoires, désordre de l'organisation territoriale induite par une mobilité en profonde mutation, économie locale de plus en plus sensible aux turbulences et un conflit anthropique sur l'environnement,
- porteurs de changements et d'atouts : agir pour les populations actuelles et à venir en rendant possible l'organisation d'une offre d'habitat et de mobilité conforme aux besoins, en rendant possible un développement urbain compatible avec les moyens des collectivités et garant du cadre de vie...

Les projets majeurs en Gironde, vecteurs actuels du changement

L'aménagement du territoire peut-il être considéré comme créateur de valeur (s) ?

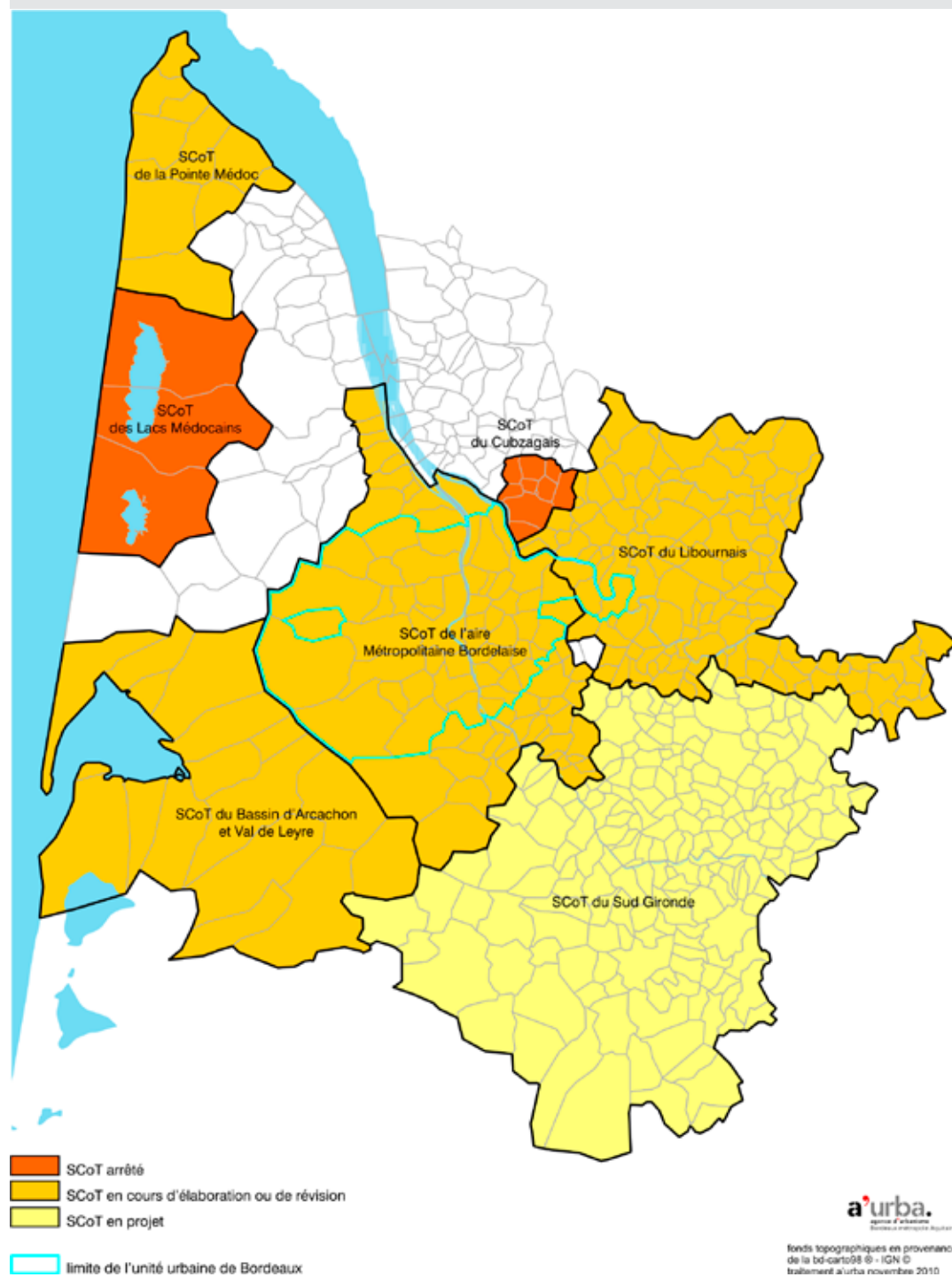
Les projets en Gironde sont nombreux, plus rares sont ceux qui infléchissent l'échelle supraterritoriale. Une lecture transverse, au risque d'être caricaturale, est donc nécessaire pour enrichir la perception des dynamiques à l'œuvre.

Ainsi, le SCoT de l'agglomération centrale en cours de révision propose de porter l'accueil d'1,2 millions d'habitants (dont 1 million dans la CUB, soit + 250 000 habitants), défend la concentration des emplois sur la métropole et insiste sur l'accessibilité de l'agglomération, tant en son cœur que sur la périphérie (comme la ligne D, phase 3)... mais la question du transit sur la métropole et de la distribution finale des marchandises reste en question.

Le SCoT du Bassin d'Arcachon / Val de Leyre également en révision propose un développement urbain limité sur le littoral et reporté en rétro-littoral, mais compatible avec la croissance démographique (+ 70 000 habitants à l'horizon de 20 ans). La question des trames vertes et bleues devient discriminante pour le développement urbain et le développement de l'économie productive reste un point d'avenir pour ce SCoT.

Le SCoT du Libournais avance un projet d'accueil permettant d'organiser les pressions démographiques auxquelles il est soumis : + 50 000 habitants d'ici 2030. L'accueil s'adosserait au réseau de petites villes qui structure le territoire, avec le souci de ne pas constituer une conurbation avec l'agglomération bordelaise et, dans une moindre mesure, de l'agglomération bergeracoise... L'ambition reste une vocation pour ce territoire à devenir un pôle d'équilibre en contrepoint d'une agglomération bordelaise bientôt métropole millionnaire.

Schémas de cohérence Territoriale (SCoT) en Gironde



2 | Les grands projets de territoires : quelles synergies

Les autres SCoT de la Gironde (Médoc - 2 SCoT -, Cubzagais et Sud Gironde), pour certains trop récemment engagés pour en saisir leur contenu, organisent le projet autour de la qualité d'accueil des populations. La somme des projets (dont les orientations ne sont qu'à peine ébauchées pour certains) propose près de 40 000 habitants de plus d'ici 20 ans.

La cohérence du projet d'accueil revêt donc une importance majeure en Gironde. La démarche InterSCoT pourrait se concrétiser, à court terme, par un recollement des SCoT, tant en termes de concepts des projets que de déclinaisons en stratégies territoriales.

La LGV va faire évoluer la géographie temporelle aux autres grandes villes en donnant du poids à la métropole girondine, mais pose en même temps la question de la hiérarchie infraterritoriale girondine des villes entre elles et de la redistribution des effets positifs de cette nouvelle connectivité temporelle. Cela change également les cartes en sud Gironde avec l'émergence de Captieux dans "l'échiquier de la grande vitesse".

La LGV et l'A65 concourent à une amélioration notable de la connectivité de la Gironde et donc à sa compétitivité, mais auront un impact sur les pressions exercées sur le territoire, assez classiquement. Toutefois, le lien à Toulouse reste un atout majeur sans doute à conforter, en termes de coopération métropolitaine.

Le cadencement des TER (train-tram du Médoc, par exemple) et les pôles intermodaux permettent une organisation multipolaire hiérarchisée du point de vue urbain, par valorisation des espaces de gares.

L'opération universitaire vise notamment à renforcer les continuités vers le monde économique, tant spatiales (localisation des sites et développement urbain) qu'intellectuelles (domaines de formation).

Le Port est un lieu métropolitain d'échelle régionale en termes de logistique urbaine et de transit, d'exportation de produits viticoles et sylvicoles, encore trop peu connecté à son hinterland. Il se situe dans un contexte concurrentiel par rapport aux autres ports de la façade atlantique.

La route des lasers est prometteuse en termes de création d'entreprises. La filière, structurée autour du Campus universitaire et du site du CEA (LMJ) émerge dans le paysage économique girondin.

Aérospac valley, filière aéronautique, a un rôle majeur de renforcement du tissu industriel à forte valeur ajoutée et d'attractivité du territoire. Ce projet permet une gouvernance métropolitaine et européenne car la stratégie est liée également aux logiques de la métropole toulousaine.

Aéroparc représente, aujourd'hui, le projet de la filière sur le territoire girondin.

Processus centripètes et centrifuges en Gironde



Source : conception a-urba

2 | Les grands projets de territoires : quelles synergies

Xylofutur promeut la filière bois en Gironde et dans les Landes par des projets innovants. Si ce projet renforce la filière bois, il constitue en outre un levier pour le maintien du massif forestier.

L'Ecoparc de Blanquefort permet de faire émerger une nouvelle filière liée aux éco-activités. Agissant en complémentarité, la Technopole de Montesquieu (Martillac) constitue un important potentiel foncier en créant un bassin d'emploi « relais » hors CUB.

La zone d'activités de Libourne permet de générer une polarité économique et urbaine majeure en Gironde.

En définitive, en termes spatial et d'organisation de l'espace, on voit bien que les projets territoriaux expriment des changements à l'œuvre et modifient de fait les logiques relationnelles et gravitaires de la Gironde et peuvent les bouleverser. *En effet, quels sont les processus centripètes et centrifuges par rapport à la métropole que ces projets et ces tendances sous-tendent ? Quels conséquences pour le « modèle multipolaire » et quelle posture tenir, quel(s) levier(s) activer ? Quelle synergie valoriser pour permettre au plus grand nombre d'acteurs de travailler ensemble ?*

2.1 | Une méthode de territorialisation des dynamiques à l'œuvre

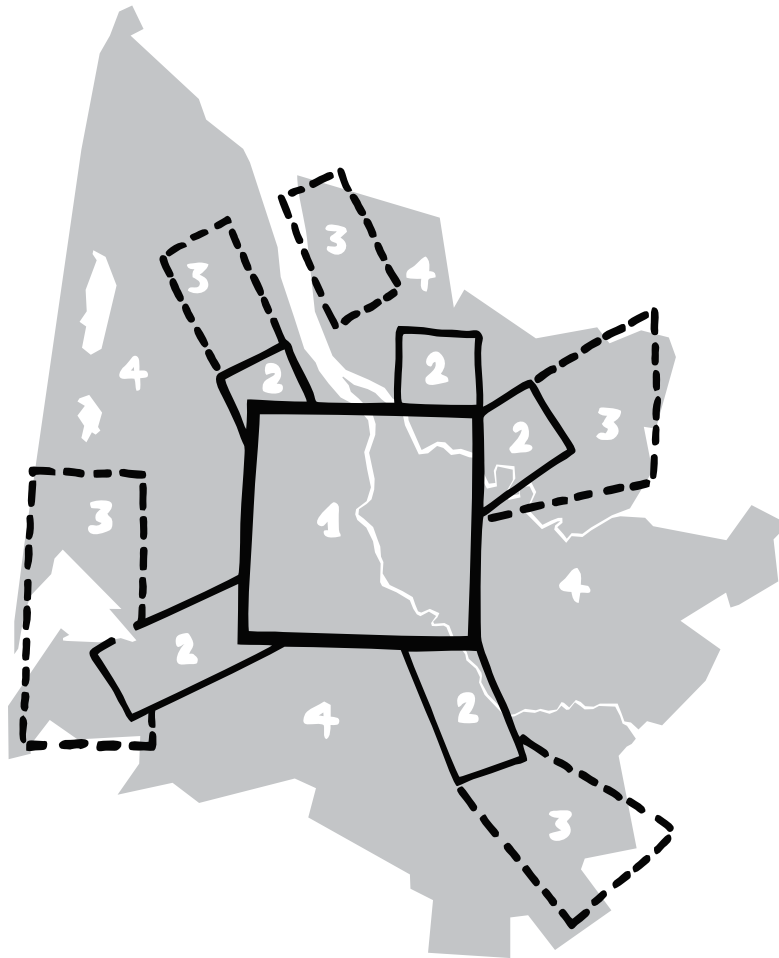
Une méthode de travail

Cette partie développe l'idée que les territoires peuvent faire sens les uns par rapport aux autres, compte tenu de l'armature territoriale existante.

L'hétérogénéité des situations girondines ne peut pas se satisfaire de cette exercice méthodologique, mais ce dernier vise à montrer en quoi ce support de travail permet de générer le débat, d'approfondir le questionnement et d'instruire in fine les enjeux girondins.

Essai de territorialisation des dynamiques à l'oeuvre

Essai de territorialisation des dynamiques à l'oeuvre

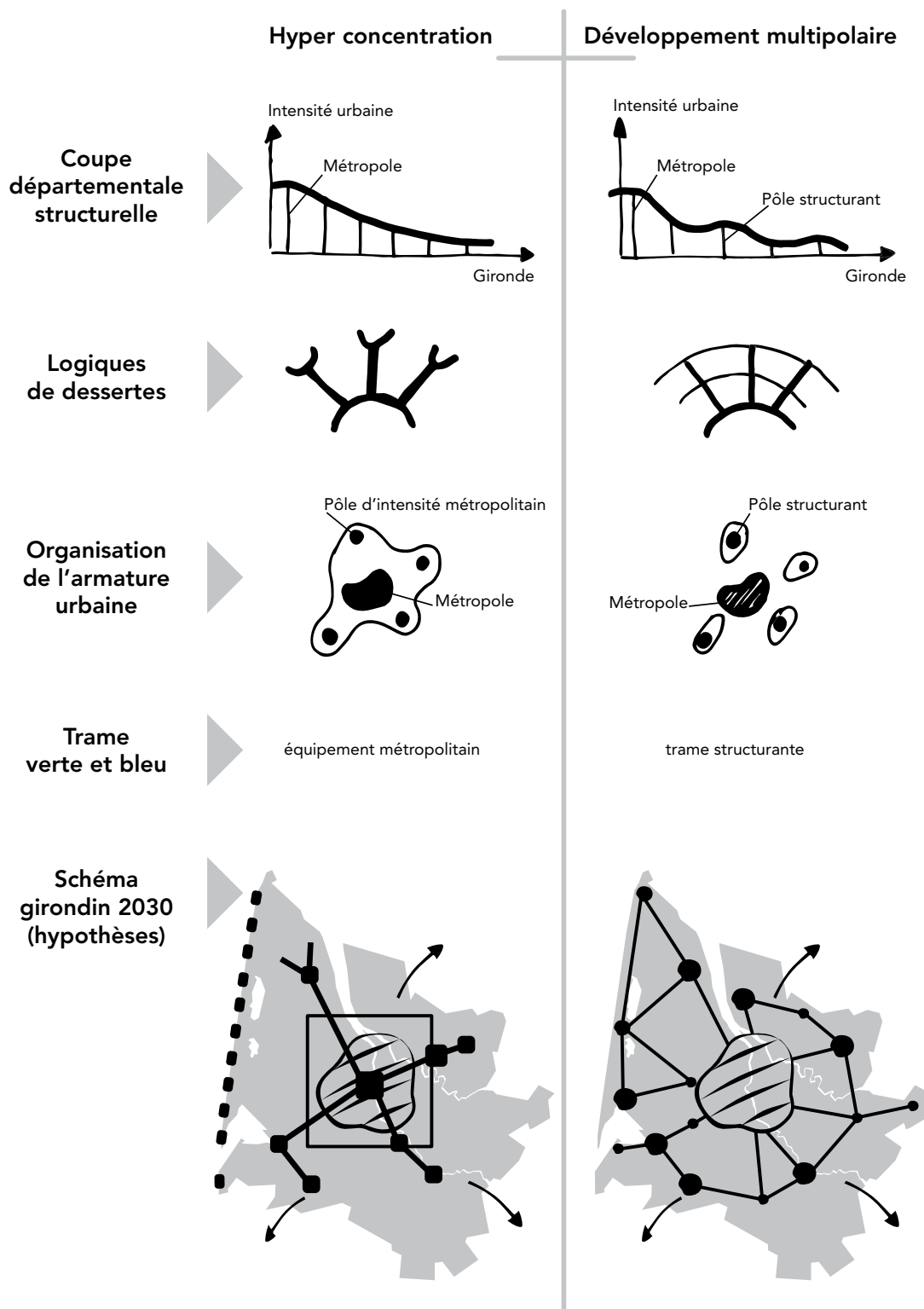


- 1** dynamiques de l'agglomération bordelaise
- 2** dynamiques interterritoriales urbaines
- 3** dynamiques et pressions urbaines
- 4** dynamiques variables

Source : conception a-urba

description des dynamiques à l'œuvre				
		portrait	dynamiques	leviers
1	dynamiques de l'agglomération bordelaise (avec fonctions métropolitaines)	<ul style="list-style-type: none"> - Concentration des hommes et des entreprises - Maturité urbaine métropolitaine - Accessibilité à l'emploi - Qualité de services - Mobilités denses des personnes et des marchandises en TC et routières 	<ul style="list-style-type: none"> - Pressions métropolitaines complexes : socio-démographiques, urbaines, économiques... - Gentrification / Eviction - Augmentation des mobilités (tous modes et tous motifs) 	<ul style="list-style-type: none"> - Projet métropolitain - Logiques re-distributives en Gironde
2	dynamiques interterritoriales urbaines	<ul style="list-style-type: none"> - Accueil des personnes et des entreprises - Entités urbaines majeures - Sites et potentiels économiques - Mobilité axiale fortement liée à la métropole et congestion 	<ul style="list-style-type: none"> - Pressions démographiques, sociales - Pressions foncières en milieu périurbains - Augmentation des mobilités, essentiellement en voiture 	<ul style="list-style-type: none"> - Espaces de projets - Points de passage , point relais, "entrées de Métropole" (Libourne, Langon, Biganos, Pauillac) - Interface territorial avec l'hinterland (classes 3 et 4)
3	dynamiques et pressions urbaines	<ul style="list-style-type: none"> - Solidarité multipolaire pour l'accueil, - Espaces identitaires reconnus, - Etalement urbain - Mobilité de proximité et vers les pôles d'emplois (vers classes 1 et 2) 	<ul style="list-style-type: none"> - Vieillesse de la population - Développement de l'économie présenteielle - Logiques d'opportunité par pression du marché - Dynamiques variables selon territoires : <ul style="list-style-type: none"> --- Bassin et Val de Leyre, bascule possible en classe 2 --- Libournais, Langonnais confortés --- Médoc et Blayais, risque de bascule en classe 4 	<ul style="list-style-type: none"> - Protection et organisation pour la qualité de vie et l'équilibre environnemental - Renforcement du tissu local via les dotations endogènes des territoires
4	dynamiques variables	<ul style="list-style-type: none"> - Structuration urbaine de proximité inégale - Armature urbaine multipolaire très maillée et peu hiérarchisée - déficit d'équipements et de services - Forte dépendance à la voiture 	<ul style="list-style-type: none"> - Pressions résidentielles et dispersion urbaine - Déficit de visions d'avenir - Dynamiques variables selon territoires : <ul style="list-style-type: none"> --- Littoral, en voie de bascule vers la classe 3 --- Entre-Deux-Mers, et Nord Gironde, fragilité de la viticulture et pressions résidentielles 	<ul style="list-style-type: none"> - Gouvernance de territoires aux nombreux acteurs et au faible nombre de projets - Landes de Gascogne, espace de projet
5	Interfaces porteuses d'avenir (non cartographiées)	<ul style="list-style-type: none"> - Territoires internes à la Gironde en voie de bascule, évolution systémique - Complémentarités à l'oeuvre : <ul style="list-style-type: none"> - entre les territoires de la Gironde - avec les autres départements et au delà (coopération Bx - Tlse) - Trame bleue et verte comme lecture du territoire 		

Illustrations des scénarios contrastés



Source : conception a-urba

2 | Les grands projets de territoires : quelles synergies

Les scénarios prospectifs des dynamiques à l'œuvre

Pour établir le discours d'anticipation, des scénarios prospectifs (et caricaturaux) permettent de débattre des dynamiques à l'œuvre ; ces dernières révélant des antagonismes, des points de rupture et des continuités qui se dessinent en Gironde.

Les deux scénarios intègrent l'agglomération millionnaire (CUB).

Le scénario de « l'hyperconcentration du territoire girondin »	Le scénario « du développement multipolaire du territoire girondin »
<ul style="list-style-type: none"> - Densification de la population dans la ville-centre - Confirmation des mouvements de ségrégation socio-spatiale liés aux mécanismes de marché - Concentration des services et des emplois au sein de la métropole - Perte de vitalité ou vitalité concurrentielle des pôles urbains de la Gironde - Développement économique concurrentiel - Logiques d'opportunités des territoires - Poursuite de l'étalement urbain résidentiel - Prédominance des déplacements en radiales - Accroissement des déplacements contraints (saturation, congestion...) - Exacerbation des grandes infrastructures routières - Paysage où la "Nature entre en ville" (aération, aménagement, nature comme équipement) - Trame bleue et verte comme un équipement 	<ul style="list-style-type: none"> - Distribution choisie de la population - Stabilisation des phénomènes de ségrégation socio-spatiale - Renforcement des pôles urbains de la Gironde par les équipements, le commerce de proximité et les services à la personne dans une logique d'armature territoriale, métropole comprise - Organisation distributive du territoire girondin entre la métropole et une armature territoriale vitalisée - Risque de dispersion urbaine - Développement de pôles économiques structurants au delà de la métropole - Logiques d'intégration économique et de distribution des territoires - Formes de l'étalement et de la croissance urbaine choisies - Répartition et dilution des déplacements en radiales et tangentielles - Paysage où la "Ville s'introduit dans la Nature" (organisation des interfaces) - Trame bleue et verte avec beaucoup d'interstices et lisières urbaines
<p>Ce scénario exprime un mode de développement peut être qualifié de "mono-centré", d'"encellulé", de"confiné"</p> <p><i>Ce scénario perpétuerait les postures défensives et opportunistes des territoires entre eux, postures dont les institutions cherchent pourtant à se défaire.</i></p>	<p>Ce scénario exprime un mode de développement qualifiable de "coopératif" entre territoires girondins</p> <p><i>Ce scénario soutient l'idée que la gouvernance, la collaboration institutionnelle, l'animation territoriale et les partenariats permettent de mieux faire converger les actions des acteurs pour un avenir choisi</i></p>

2 | Les grands projets de territoires : quelles synergies

2.2 | Les questions d'avenir soutenables par tous et pour tous à l'échelle de la Gironde

Cette partie, sous forme de questions et d'idées, permettrait de passer d'une prospective à dire d'expert vers une démarche stratégique co-produite par les acteurs.

Ces questions et propos pourraient structurer les démarches collaboratives.

Développées pour être comprises, elles introduiraient les débats autour de mécanismes garants d'objectifs importants pour le devenir de la Gironde :

Comment donner toute sa cohérence aux projets d'accueil pour les Girondins actuels et futurs ?

Au delà de la question du différentiel constaté entre les projets d'accueil de la population en Gironde et les projections estimées plausibles, demeure celle d'une offre territoriale en adéquation avec les besoins.

Les politiques de l'habitat requièrent de développer une offre en adéquation avec tous les besoins des ménages - une offre diversifiée qui suppose aussi des efforts publics en direction d'une répartition plus solidaire.

De plus, les besoins diversifiés et évolutifs des ménages font que le logement doit être abordable, adaptable et modulable ; même les parcours résidentiels doivent redevenir plus malléables - y compris dans le cas de l'accession...

Ne peut-on pas imaginer un projet pour tous qui amène les acteurs à intégrer les postures publiques classiques dans un projet négocié de territoire. Travailler ensemble, ce serait aussi approfondir de façon opérationnelle des questions comme : qu'est-ce qui pourrait faire que les gens préfèrent la ville à la campagne ? ... Ce serait travailler en intégrant ce qui fait valeur pour les « gens » et ce qui détermine la qualité de vie au sens collectif (contraintes de développement durable aussi) ?

Que veut dire organiser et structurer la ville cohésive (mixité fonctionnelle, générationnelle et sociale) ?

En Gironde, l'étalement urbain est la donne. L'hyper-présence métropolitaine aussi.

Dorénavant, le développement économique doit aussi participer à la restructuration de la dispersion urbaine existante. L'objectif serait alors de réorganiser l'espace urbain existant aux motifs de la proximité, de la qualité de vie, des villes intenses et rassemblées.

Ce qui suppose trois conditions : une valorisation foncière, un projet urbain ambitieux et une politique de mobilité plurimodale performante.

2 | Les grands projets de territoires : quelles synergies

Comment soutenir le développement métropolitain en valorisant ses externalités ?

Renforcer la polarisation de l'hyper centre économique girondin permettrait d'accroître les externalités et donc de faire émerger des masses critiques permettant de positionner l'espace girondin au niveau européen. Il est clair que le rôle de la LGV va y concourir

Pour réussir cette stratégie, la Gironde va devoir : anticiper la structuration des filières en développement (être prêt à saisir l'opportunité économique dans une logique de projet) ; mettre en place une « vitrine économique de la Gironde » (se montrer réellement capable de faciliter l'arrivée des entreprises) ; engager des démarches porteuses d'avenir du type « le Port de Bordeaux et son hinterland » par exemple.

Comment conduire un schéma de développement économique départemental qui lie et valorise les complémentarités du territoire ?

Un schéma de développement qui tire partie de toutes les filières économiques et soutient la valeur ajoutée de chaque territoire, tout en restant de distribution "classique" :

- Un cœur d'agglomération à haute valeur ajoutée et concernant les fonctions métropolitaines,
- Un "hors-cœur" d'agglomération avec un développement d'une économie productive plus importante (logistique incluse), d'une économie de proximité répondant aux besoins locaux, d'une économie présentielle sur les territoires touristiques.

Ce schéma posera la question d'une restructuration « tout mode » des déplacements des personnes et des biens sur l'ensemble du territoire et la question de la qualité des aménagements des sites économiques.

Comment soutenir l'économie de proximité pour les hommes et pour les entreprises ?

La polarisation et le positionnement stratégiques de la Gironde ne nuiront pas au développement endogène des territoires. La motivation fondamentale étant de répondre aux besoins des populations, aussi bien qu'à ceux des entreprises, c'est dans l'économie de proximité que les deux se retrouvent.

Cela suppose aussi le développement d'une stratégie de distributions de la production locale agricole, artisanale en circuits courts.

Doit-on décider d'un "Projet Vert et Bleu" pour la valorisation du cadre de vie et de la ressource ?

Le vaste territoire de la Gironde – de grande valeur économique, écologique et paysagère – se dégrade chaque jour sous l'effet du mitage urbain et du développement touristique, comme sous la pression de l'évolution des exploitations agricoles. Un véritable « projet vert » doit donner une vision claire à chaque acteur du territoire.

Un système de gouvernance de ce qui constitue le « socle vert » du territoire veillerait sur la protection des sites « sanctuarisés » et sur l'établissement transparent d'un réseau des développements urbains dont l'évolution sera équilibrée et équitable, avec le souci d'une maîtrise des coûts d'infrastructure et des équipements.

La "Charte agriculture, forêt et urbanisme", en cours d'élaboration en 2010, soutient cette ambition de façon partagée.

Comment concilier développement multipolaire et système de transports performants ?

L'organisation multipolaire des complémentarités entre les territoires nécessite une mobilité très structurée en transports collectifs. Ce qui demandera à terme une organisation des pôles d'échanges intermodaux connectant la périphérie aux centres et une interconnexion des réseaux en entrée d'agglomérations .

Pour les usagers de TER, cars, bus, tramway, taxi..., l'offre habituelle en transports collectifs ne constitue pas une réponse suffisante à l'échelle de la Gironde. Des modes alternatifs adaptés aux demandes particulières des usagers de chaque secteur doivent être envisagés : covoiturage, transport à la demande, taxi collectif, pratique favorisée du vélo...

La contrainte qui consiste à demander à l'utilisateur de rejoindre les axes de transports collectifs par ses propres moyens constitue aussi une façon indirecte de maîtriser l'urbanisation. Ce qui n'exclut pas la possibilité de soutenir une politique en faveur des véhicules particuliers non polluants.

L'espace périurbain accueille une population importante qui travaille sur la métropole, qui réside dans quelques espaces bien identifiés, et qui génère des flux domicile-travail conséquents. Un réseau en transports collectifs (TC) bien structuré - combinant des services en cabotage et en express – répond aux besoins des populations et employeurs, facilitant l'accès aux lieux d'emplois.

Des demandes de déplacements de quadrant à quadrant du département de la Gironde génèrent des flux routiers importants, souvent perturbés.

Quels seraient les leviers d'une politique foncière et fiscale au service de l'organisation du territoire ?

Un raisonnement « politique foncière d'anticipation » (acquisition ou maîtrise foncière par un EPFL par exemple) devrait bénéficier de tous les leviers qui agissent sur le foncier - tant pour l'économie productive que pour les espaces résidentiels.

On pourrait, par exemple, faciliter la vie des artisans des PME non-nuisantes en les incitant fiscalement à s'installer en centre ville ou en centre bourg par un mécanisme d'inversion géographique de la fiscalité ; ou, a contrario, surtaxer les implantations qui s'éloignent des espaces urbains bien desservis et dont l'implantation n'est pas « justifiée »... (point à détailler plus finement)

Cette logique vaut pour les équipements, en accord avec le Grenelle (implantations souhaitables dans les espaces urbains...)



| Propos conclusifs

Propos conclusifs

La finalité de cette co-construction de l'avenir girondin, au travers d'une démarche InterSCoT, reste bien le dessin/dessein du département à l'horizon de 2030 :

Quel sens lui donner pour promouvoir un développement qui pourrait être « apaisé de l'intérieur et lisible de l'extérieur » ?

Donner un sens aussi pour que chacun des territoires girondins trouve sa place en relation avec le reste de la Gironde et au-delà.

On remarquera que la Gironde n'est engagée ni dans un mouvement radical de concentration sur l'agglomération centrale, ni dans un développement multipolaire vertueux, notamment au vu de l'étalement urbain déjà présent et qui fait partie de la donne territoriale.

Or, c'est bien à partir de ce capital territorial que les choix et les actions vont s'opérer :

- par transformation ici,
- par pondération là et ainsi de suite...

Ce travail de maturation de l'organisation et des systèmes territoriaux va se concrétiser sur des horizons longs qui nécessitent donc, par la projection des dynamiques, la mise en place d'actions-levier dès à présent.

Les fondamentaux qui motivent la démarche et qu'il conviendrait de ne pas perdre de vue sont constitués des deux points suivants.

Le devenir de la Gironde repose sur 3 éléments structurels endogènes :

- le cadre de vie, élément d'attractivité majeur,
- les mouvements de population, base des dynamiques territoriales
- les ressources, éléments conditionnels et suspensifs,

C'est autour de ces questions que la démarche de co-construction, co-développement, co-aménagement peut s'organiser durablement

Les logiques maîtrisables reposent sans doute sur ce qui rassemble :

- la présence des personnes (les besoins auxquels il y a des réponses, les besoins repérés, émergents et à venir) qui donne un sens implicite à l'action publique,
- la masse critique et les interactions territoriales qui produisent des centralités, elles-mêmes nécessaires au développement multipolaire et permettant de mieux lutter contre l'étalement urbain souvent subséquent à ce dernier.

La démarche coopérative émergente suppose une large association des acteurs concernés : les syndicats de SCoT, les Pays, le PNR Landes-de-Gascogne, la CUB... Ces derniers pouvant devenir eux-mêmes porteurs de la démarche InterSCoT.

Pour donner sens commun à ce projet de co-construction de l'avenir de la Gironde, les acteurs ont besoin de visibilité partagée : une observation pérenne des dynamiques territoriales girondines (démographie, besoins, urbanisation, métropolisation, développement local des territoires, environnement, consommation des espaces, etc.) permet d'animer une plateforme d'échanges où chacun des territoires pourrait aussi se rendre perméable à l'influence et aux expériences des autres.

Ces informations seront sans doute nécessaires pour le suivi (ou l'évaluation) d'un co-engagement dans une démarche tournée vers l'avenir.



Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine
Hangar G2 - Bassin à flot n°1 BP 71 - F-33041 Bordeaux Cedex
tél.: 33 (0)5 56 99 86 33 | fax : 33 (0)5 56 99 89 22
contact@aurba.org | www.aurba.com
54 | Enjeux d'avenir des territoires girondins - avril 2010